

4	Editorial	54	Waldenburgerbahn : rêve
6	La voix du Président	55	Waldenburgerbahn : réalité
8	Interview avec Andreas Haller	56	ETCS Level 2 Emmenbrücke–Dagmersellen
11	OneCFF	57	ETCS Level 2 Odométrie défectueuse
12	TwoCFF	58	ETCS Level 2 Aiguilles
13	Le sabotage quotidien	59	ETCS - systèmes de contrôle
16	Attaque contre le modèle «80/20»	60	ETCS Level 1 - progrès ou retour en arrière?
17	Temps libre?	61	ETCS - failles de sécurité
18	Personnel soignant	62	ETCS light
18	Info Exploitation Turbo	63	ETCS conduit à des retards
19	Manque de flexibilité	64	Numérisation
19	AVANTI en Suisse centrale	65	Conception des balises ETCS
20	Système salarial CFF Cargo	66	AIRA
20	Conférence des cadres 2023	68	Mécanicien sans issue
21	Salutations des robots	69	Trains garés dans le profil d'espace libre
21	Super-trains	70	Lettres de lecteur
22	A la vôtre!	71	Nouvelles de la «Papiermühle»
22	Courses pratiques	72	La bonne taille de récipient
23	Rheineck - Walzenhausen - Munich	74	LISA
23	THURBO	75	L'examen périodique
25	Une production ferroviaire rentable	79	Homeoffice
26	Échange avec Turbo	79	La société
26	Échange de mécaniciens entre les ETF	80	Interview avec l'association de pilotes Aeropers
27	Human Factors	83	L'anglais : future langue des chemins de fer?
28	Interview avec Christoph Kupper	84	Des brûlures aux électrocutions
30	Le barbecue de Lac Mégantic	86	Pénurie d'énergie
33	Prescription pertinente	87	In memoriam
34	Chemins sécurisés		
34	Autorisation de départ par SMS		
35	Taxi Cargo		
35	Quai provisoire		
37	Horaire 2025 – La cohésion nationale attaquée		
38	Assemblée Générale à Burgdorf		
47	Membres VSLF		
49	Interview avec Werner Sturzenegger		
52	Ferrovita		

Édition française: 700 expl. / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 23/1 : 14.6.2023 | Clôture rédaction Loco Folio 23/1 : 1.10.2023

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



Sans l'humain, le chemin de fer est à l'arrêt.

Chère lectrice, cher lecteur !

Ton engagement quotidien et tes prestations nous remplissent de fierté !
Vraiment!

Nous ne pouvons certes pas t'inviter à un apéritif (ni te « désinviter »), mais qu'y a-t-il de si mal à faire des éloges ? Le fait que tu aies ce cahier entre les mains montre que tu contribues d'une manière ou d'une autre au bon fonctionnement du chemin de fer. Que ce soit 24 heures sur 24, dans l'exploitation quotidienne sur les rails, dans l'entretien, dans l'administration ou en tant que personne intéressée de l'extérieur. Et chaque personne est importante dans sa fonction. Sans l'humain, le chemin de fer est à l'arrêt.

L'une de ces personnes est Werner Sturzenegger. Il travaille depuis cinquante (!) ans aux CFF et nous emmène dans son voyage très personnel à travers un demi-siècle d'histoire ferroviaire.

Benjamin Spielmann, qui a rejoint l'équipe LocoFolio avec Stefan Memminger, regarde encore un peu plus loin dans le passé. Il enrichit l'offre de lecture avec des aperçus historiques intéressants. Comment était la vie d'un mécanicien de locomotive à l'époque de la vapeur ? Quels changements l'électrification a-t-elle apportés ? Les pénuries d'énergie existaient déjà auparavant. Comment a-t-on fait face à la pénurie de charbon pendant la Première Guerre mondiale ?

La famille des chemins de fer est haute en couleur ; ce numéro le montre comme jamais auparavant. Une vingtaine de personnes ont apporté des textes ou des photos et ont permis de créer une mosaïque intéressante et variée.

Tu n'as pas pu participer à l'AG du VSLF et tu as manqué l'intéressant exposé de Christoph Kupper, responsable des domaines rail et navigation auprès du Service d'enquête suisse sur la sécurité (SESE) ? Retrouve les points les plus importants dans son interview !

Comment gérer les facteurs humains ? Le journaliste ferroviaire et conseiller en processus Peider Trippi montre quelles conditions administratives doivent être remplies pour une exploitation ferroviaire sûre.

En raison du nombre croissant de véhicules ETCS-only, les points faibles de ce système sont de plus en plus visibles. Bien que les problèmes puissent être maîtrisés techniquement, les solutions sont loin d'être trouvées. Les conditions politiques et structurelles empêchent toute avancée constructive. Plusieurs articles sont consacrés à ce sujet.

La pandémie avait fait des ravages dans le secteur aérien. Les pilotes de Swiss ont volé pendant des mois sans CCT. Nous avons parlé de la manière dont il a été possible de sortir de cette impasse avec Clemens Kopetz et Roman Boller du syndicat des pilotes Aeropers.

Andreas Haller, responsable RH Production Voyageurs CFF, explique dans quelle direction l'environnement de travail du personnel des locomotives et des répartiteurs va évoluer. « Mes collaborateurs ne doivent pas gagner ma confiance, ils la reçoivent entièrement », tel est son credo valorisant.

OneCFF ou plutôt TwoCFF ? Les chemins de fer sont-ils une société à deux vitesses ? Raoul Fassbind (président de la section Lucerne-Gothard) et Matthieu Jotterand (président de la section de Genève et député cantonal) doutent du nouveau slogan des CFF. Matthieu va même plus loin : il considère les décisions négatives pour la Suisse romande en rapport avec l'axe est-

ouest comme une attaque directe contre la cohésion nationale.

Quelle est la différence entre une salade de cervelas et un examen périodique ? Le formateur Roland Maurer nous éclaire. ChatGPT ou service marketing ? Teste ton sens de l'intelligence artificielle dans notre quiz ! Comment détruire une entreprise de l'intérieur ? Découvre-le dans l'article sur le sabotage quotidien.

La rédaction du LocoFolio te souhaite de garder la tête froide pendant les journées chaudes d'été et beaucoup de plaisir à la lecture .

Markus Leutwyler,
Rédacteur LocoFolio



La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Les déclarations concernant l'effectif actuel du personnel des locomotives en Suisse divergent. Alors que la direction fait état d'un effectif à l'équilibre, les SMS envoyés au personnel racontent une autre histoire avec des demandes de prestations de travail supplémentaires. Le fait qu'il y ait trop de personnel ou au contraire un manque d'effectif dépend probablement du jour. Ce qui est étonnant, c'est que la gestion des effectifs devient de plus en plus complexe. En tout cas, les comptes de temps sont bien remplis sur une grande partie du territoire. Au final, tout cela n'est pas si important. Nous aussi, nous apprenons peu à peu que notre équilibre entre vie professionnelle et vie privée a une priorité nette-

ment plus élevée que les nombreux trains qui devraient circuler.

Entre-temps, on recrute aussi de plus en plus de mécaniciens de catégorie B100 d'autres secteurs pour leur donner une formation « delta » pour devenir mécaniciens de catégorie B. Apparemment, les marchés de l'emploi externe et interne des mécaniciens de locomotive sont très asséchés, car les mécaniciens B100 sont eux aussi très demandés.

Cette pression du marché va exiger des solutions. Les leviers sont le salaire, les loisirs et la diversité du travail. En ce qui concerne les salaires, nous avons franchi

un grand obstacle avec la progression salariale accélérée de CFF Voyageurs et CFF Cargo. D'autres entreprises ferroviaires ont encore du mal à suivre le mouvement. Par contre, en ce qui concerne les loisirs et la diversité, nous allons partout vers le négatif. La solution serait une plus grande collaboration entre les chemins de fer pour le personnel des locomotives et donc l'aménagement de grands lieux de service comme condition de base. Il y a encore beaucoup de travail de persuasion à faire.

La pression pour des conditions de travail modernes est devenue si forte que dans tous les domaines, on essaie d'obtenir des améliorations en premier lieu grâce

à l'introduction de solutions numériques. On ressort alors des tiroirs de vieux plans comme les bourses d'échange de congés et de tours, d'autres modèles de rotations ou des programmes spécifiques pour la gestion et le traitement des souhaits du personnel. Malheureusement, cela ne fonctionnera pas s'il n'y a que peu de collaborateurs dans les dépôts (donc une faible masse critique) et si chacun possède des connaissances de lignes et de véhicules différentes. De plus, pratiquement tous les systèmes sont basés sur le principe du premier arrivé premier servi.

Le fait que nous devons nous échanger entre nous des horaires de travail un peu plus modernes et de la variété, en couvrant potentiellement à nos frais d'autres dépôts en voiture, révèle une impuissance largement répandue.

Parallèlement, on tente de faire avancer l'automatisation de la conduite des trains. Après avoir reconnu que la conduite autonome en ligne n'était pas réaliste, il s'agit maintenant davantage de préparer et de manœuvrer les trains de manière automatisée. Par manque d'arguments, on nous vend la préparation des trains comme

étant le travail que le personnel des locomotives n'aime pas faire. Comme si l'on menait des études pendant des années pour qu'au final, le personnel des locomotives soit plus heureux...

En réalité, la plupart des solutions numériques des chemins de fer sont désormais reconnues pour ce qu'elles sont : des systèmes coûteux qui ralentissent l'exploitation, rendent dépendants de l'industrie et limitent la flexibilité des chemins de fer. Il est souvent impossible de le démontrer de manière isolée, mais les allongements massifs des temps de parcours en Suisse romande ne sont pas uniquement prévus en raison de trop nombreux chantiers. Car des chantiers, il y en a déjà eu par le passé et ils ont été pris en compte dans l'horaire il y a quelques années déjà.

Dans quelle mesure cela nous concerne-t-il, nous les mécaniciens de locomotive ? On pourrait croire que pas du tout. Nous roulons toujours plus lentement, et cela génère même plus de temps de travail. Il s'agit de coûts incroyablement élevés et de la baisse de la compétitivité qui vont engendrer une augmentation de la pression sur les chemins de fer. Cette augmenta-

tion, nul doute que nous la ressentirons directement en tant qu'employés de terrain. D'où notre engagement constructif dans ce domaine. Nous devons enfin produire à nouveau des prestations de chemins de fer solides, éprouvés et, surtout, financables.

Ce qui me préoccupe de plus en plus, c'est la tendance, et pas seulement chez les jeunes mécaniciens de locomotive, à se construire une autre source de revenus et à ne plus travailler qu'en partie dans le service de conduite. Le métier de mécanicien de locomotive est-il déjà devenu aussi peu attractif ? La cabine de conduite n'est-elle plus qu'une courte étape ? Le prix à payer par les chemins de fer en termes de coûts de formation et de perte de savoir-faire pourrait être nettement plus élevé que ce que l'on pensait jusqu'à présent.

Il s'agit là aussi d'une question qui justifie la nécessité du travail de notre association professionnelle.

Dans le domaine des chemins de fer, seule une réflexion à long terme est prometteuse. Merci pour votre engagement en faveur de la profession et du VSLF. Roulez bien et sans accroc.

Votre président
Hubert Giger

« Le métier de mécanicien sera aussi attractif dans dix ans »

Andreas Haller, chef HR Production Voyageurs, au sujet de Sopre, d'une nouvelle culture de management, le foisonnement des règles et la génération Z. L'interview a eu lieu le 9 mars 2023 à Berne et a été menée par Markus Leutwyler

Locofolio : Est-ce que tu aimerais rapidement te présenter ?

AH: J'ai commencé ma carrière aux CFF il y a trente-six ans en tant qu'agent du mouvement. Après des années de changements, je suis passé à HR il y a plus de vingt ans, où j'étais responsable de l'unité centrale et des cadres supérieurs. En juin 2020, j'ai été nommé responsable RH Voyageurs et depuis le 1er mai 2021, je suis responsable RH Production Voyageurs. En outre, depuis le 1er mars 2022, je suis chef de projet de la « Planification intégrée de la production (IPP) ». Avec IPP, nous voulons unifier la planification du personnel et du matériel roulant dans la production ferroviaire et numériser les interfaces avec l'infrastructure et la planification de l'offre.

C'est un bon mot-clé. Quel est l'état actuel de Sopre ?

Depuis son lancement en 2016, Sopre a parcouru un chemin semé d'embûches. La période très exigeante pour les collaborateurs au début fait heureusement partie du passé. Les collaborateurs se sont accommodés du système et il fonctionne de manière stable.

Le programme Sopre a suscité et suscite encore la frustration et la colère de nombreuses personnes. Comment éviter un nouvel « effet Sopre » ?

Nous avons tiré les enseignements de Sopre et avons changé certaines choses depuis le lancement du programme IPP. J'aimerais vous parler plus en détail de deux grandes différences. La première concerne le processus d'appel d'offres et d'acquisition. Dans le cadre de Sopre, les CFF ont établi un catalogue d'exigences détaillé et ont ensuite recherché le fournisseur qui répondait le mieux à ces exigences sur le papier. Au cours du processus, les CFF ont constamment ajouté de nouvelles exigences et de nouveaux souhaits, ce qui a fini par rendre le système compliqué et complexe.

Pour l'acquisition du nouvel outil, nous avons opté pour une acquisition par dialogue, que nous avons appliquée pour la première fois aux CFF. Cette acquisition est divisée en trois phases : Dans la première phase, des exigences approximatives ont été définies pour l'outil en collaboration avec des experts techniques des CFF et quatre fournisseurs valables ont été sélectionnés lors d'une préqualification.

Seuls des fournisseurs déjà actifs dans le secteur ferroviaire et dont le programme est déjà en fonction ont été sélectionnés. Nous nous assurons ainsi que la nouvelle acquisition a déjà été testée de manière approfondie et qu'elle a fait ses preuves. Lors de la deuxième phase, le dialogue était au premier plan et nous avons pu faire connaissance avec les fournisseurs ainsi qu'avec les outils qu'ils utilisent. L'échange avec les développeurs et les experts a également été très instructif pour l'équipe des CFF. Lors de la troisième et dernière phase, celle des offres, nous avons reçu, en complément, trois entreprises comme références de chaque fournisseur, dont deux par fournisseur que nous irons visiter en avril 2023. Grâce à ce contact direct avec les chemins de fer des pays européens environnants, nous aurons une chance unique d'apprendre comment les outils font leurs preuves dans le travail quotidien, quels ont été les enseignements tirés de leur introduction, quels sont les points forts mais aussi les points faibles des systèmes, et bien plus encore. Ces visites nous aideront à faire le bon choix pour nous. Nous devrions pouvoir communiquer ce choix fin mai 2023.

Et la deuxième grosse différence avec Sopre ?

Outre l'acquisition d'un outil standardisé, nous saisissons de manière ciblée l'opportunité de modifier nos processus et nos méthodes de travail. Nous devons et voulons devenir plus simples et plus efficaces, afin que le rail reste abordable à l'avenir. En outre, il était personnellement important pour moi que nous impliquions nos partenaires sociaux ainsi que les collaborateurs des CFF et les cadres de la planification, de la répartition et de la régulation dans ce projet depuis son lancement. Nous avons établi une collaboration basée sur la confiance et le bon fonctionnement, qui repose sur la transparence, l'ouverture et l'intérêt mutuels.

L'implication des partenaires sociaux et des collaborateurs semble être un changement de paradigme. En quoi consiste-t-il exactement et comment peut-on s'assurer que ce nouveau rapport avec les collaborateurs fonctionne jusqu'aux échelons hiérarchiques inférieurs ?
D'après nos informations, cette idée n'a pas encore fait son chemin partout.

Lorsque nous dialoguons de manière transparente, ouverte et orientée vers les solutions, les discussions sont bonnes et les solutions le sont aussi. Les CFF s'appuient sur une longue histoire et se sont transformés d'une ancienne entreprise étatique et de fonctionnaires en une entreprise consciente de son importance pour la Suisse. Les changements culturels prennent du temps et les CFF sont une grande organisation. Sous le nouveau CEO Vincent Ducrot et la nouvelle direction Production Voyageurs dirigée par Linus Looser, on attend des supérieurs qu'ils communiquent et agissent de manière transparente, contraignante et responsable. L'échange doit être sérieux et ne doit pas être artificiel. Nous voulons accorder à nos collaborateurs la plus grande marge de manœuvre possible, leur confier des responsabilités et faire progresser ensemble les CFF. Précisément selon "OneSBB", car ensemble, nous sommes tout simplement meilleurs.

La responsabilité et la conscience de celle-ci représentent les valeurs les plus précieuses du personnel des locomotives. Nous avons appris que les mécaniciens de locomotive de Suisse orientale qui remplacent dans un second dépôt ont été payés d'une seule minute pour des temps de trajet. De plus, les mécaniciens ne sont en général pas des spécialistes de la LDT. Il se peut donc que l'on ne remarque que pendant le tour (ou même pas du tout) que, par exemple, les temps de conduite sont dépassés.

En cas d'infraction à la LDT, la tolérance zéro est de mise. Mais de telles erreurs peuvent arriver. Elles ne sont pas intentionnelles. Le cas de la Suisse orientale sera traité immédiatement. Nous sommes heureux d'avoir des retours d'information. Il est important de considérer les cas isolés comme tels. L'ensemble des dispositions qui influencent l'affectation du personnel est complexe.

Peut-on encore maîtriser cette situation législative complexe ?

Oui, mais nous devons impérativement parvenir à une simplification et à une uniformisation entre les différents groupes de personnel. Sinon, cela ne sera plus possible d'ici cinq à dix ans. IPP doit offrir un soutien à cet égard et est conçu en ce sens. Les tours de repos, la durée des pauses, les temps de



Andreas Haller

préparation ou les temps de trajet peuvent être intégrés et surveillés. Les écarts déclenchent une alarme. Mais les qualifications telles que les connaissances de ligne et de véhicules peuvent également être enregistrées pour chaque collaborateur.

C'est déjà le cas avec Sopre. Les alertes peuvent toutefois être simplement « supprimées » en un clic.

Sopre, mais aussi Ceres, atteignent leurs limites avec la complexité actuelle de la planification. C'est aussi pourquoi nous travaillons sur le nouvel outil. Les systèmes actuels sont beaucoup plus avancés et apprennent. Néanmoins, ils ne font que des propositions. L'homme aura toujours le dernier mot.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive sont exposés à de nombreux facteurs de stress. De votre point de vue, quels sont les facteurs de stress pour le personnel des locomotives ?

Notre objectif principal est d'avoir des collaborateurs en bonne santé, performants et motivés. Les nombreuses informations que vous recevez et que vous devez traiter font certainement partie des facteurs de stress pour le personnel des locomotives. Cela concerne en particulier les changements juste avant ou pendant le tour. Le travail en horaire irrégulier est un autre facteur de stress. Celui-ci est exigeant et

peut nuire à la santé du personnel. Un soulagement peut être apporté si les modèles de rotation sont revus ou si les mécaniciens de locomotive sont mieux intégrés dans la planification des tours. Il existe encore un certain potentiel dans ce domaine. Le projet IPP peut également apporter une amélioration dans ce domaine.

Nous sommes du même avis, notamment en ce qui concerne l'amas de règlements et les modifications de tours de service à court terme. Comment résoudre ces problèmes ?

Dans le cadre d'IPP, nous commençons par établir un état des lieux. Pour cela, nous avons un sous-projet qui s'occupe des dispositions relatives à la planification du personnel. Les paramètres et les règles pour les mécaniciens de locomotive, les accompagnateurs clientèle ainsi que les collaborateurs de la manœuvre et du nettoyage y sont analysés. L'accent est mis sur la simplification et l'efficacité, mais il faut aussi viser l'uniformisation partout où cela est possible. La participation du personnel est également prise en compte.

Les prescriptions contradictoires ou peu claires constituent un autre facteur de stress. La réglementation modifiée en cas de panne du système de contrôle de la marche des trains a désormais été adoptée par les CFF, ce que nous saluons. Contrôlez-vous les règles pour voir si elles

sont contradictoires ou attendez-vous qu'elles vous soient communiquées ?

Nous partons du principe que les prescriptions sont rédigées correctement. Mais si des contradictions ou des ambiguïtés devaient apparaître au quotidien, nous serions très intéressés à les connaître de la part du personnel des locomotives ou des associations du personnel. Celles-ci peuvent être adressées à la hiérarchie.

C'est justement cela qui peut poser problème. Lorsqu'un mécanicien ou une mécanicienne de locomotive signale un dysfonctionnement, cela peut se répercuter négativement sur lui ou sur elle. Plus on fait d'annonces, plus on risque d'être soi-même mal vu. C'est pourquoi tous les incidents ne sont pas signalés. Du point de vue du personnel des locomotives des CFF, la culture de l'erreur et de l'annonce n'est pas optimale. D'autres entreprises de transport ferroviaire ont une approche plus constructive des annonces.

Ici aussi, nous avons un principe clair : les annonces sont souhaitées et doivent être traitées de manière professionnelle. L'accent n'est pas mis sur la personne qui émet un tel rapport. Il faut plutôt voir l'opportunité d'améliorer une situation incertaine. Comme je l'ai déjà dit, je suis convaincu que les CFF sont sur la bonne voie. Si la voie du supérieur hiérarchique direct ne fonctionne pas, l'étape suivante est à disposition. Si cela ne devait pas avoir l'effet escompté, un mécanicien de locomotive peut aussi s'adresser aux partenaires sociaux. Pour moi, il est important de ne pas généraliser les cas individuels, mais de les traiter comme des cas particuliers.

Ces dernières années, les procédures juridiques se sont multipliées. On pense notamment au cas d'une femme qui a chuté dans un train et qui a pu faire porter la responsabilité aux CFF. En fin de compte, c'est le personnel des locomotives qui conduit le train et qui est responsable, par exemple, des freinages brusques. Comment peut-on s'assurer que le personnel des locomotives ne se retrouve pas de plus en plus dans le collimateur de la justice ?

La CCT règle clairement ce point. Si les erreurs ne sont pas dues à une négligence grave, il n'y a pas de responsabilité de la part du personnel. L'entreprise règle alors ces cas juridiques qui, pour le personnel des locomotives, sont très rares. D'ailleurs, le matériel roulant doit être équipé de manière à ce que les chutes puissent être évitées dans la mesure du possible (p. ex. avec des barres de maintien) et ne provoquent pas automatiquement des blessures (p. ex. avec des coins ou des arêtes arrondis).

Dans un autre cas, il s'agit d'un nettoyeur qui avait trouvé un porte-monnaie. Comme il l'a apparemment rendu trop tard, il a été licencié, ce qui s'est avéré illégal par la suite. Franchement, cela peut aussi arriver à un mécanicien ou à une mécanicienne de locomotive. Selon l'heure du jour ou de la nuit et/ou le lieu de fin de service, il n'est guère possible de déposer immédiatement un objet de valeur au bureau des objets trouvés ou au lieu adéquat au dépôt. Il n'est pas très motivant de risquer un licenciement dans un tel cas.

Concernant le cas du nettoyeur : il existe ici une décision de justice que nous ne commentons pas en tant que CFF. D'une manière générale, il existe des dispositions spécifiques à chaque secteur concernant le traitement des objets trouvés et des objets de valeur. Celles-ci aident le collaborateur à agir correctement dans un cas concret. En ce qui concerne ta remarque ci-dessus : pourquoi ne pas écrire rapidement un petit mail au CLP lorsque des objets de valeur ont été trouvés et que l'on ne les rapportera que plus tard (le lendemain matin, au début du prochain tour) ? C'est très pragmatique et cela permet de se protéger.

La confiance est un aspect important. Quelle est ton opinion à ce sujet ? Justement en ce qui concerne le personnel des locomotives.

J'ai une approche très personnelle : mes collaborateurs ou les personnes avec lesquelles je collabore, par exemple dans le cadre d'un projet ou d'une tâche, ne doivent pas gagner ma confiance, ils reçoivent ma pleine confiance. Je dis toujours que la confiance ne se gagne pas, elle se perd. Nous plaçons une grande confiance dans le personnel des locomotives, afin qu'il puisse faire un bon travail, en toute sécurité, et qu'il ressente du plaisir à travailler. Nous n'accordons pas seulement notre confiance, mais aussi une marge de manœuvre et une responsabilité personnelle. Ce qui m'aide, c'est d'avoir une image positive de l'être humain. Celui qui ne cherche que le mal ne nous fait pas avancer.

L'estime est aussi un sujet lié. Y a-t-il un changement de culture dans ce domaine ? Je suppose que le bon travail est apprécié à sa juste valeur. Mais si quelque chose ne fonctionne pas bien, il faut aussi en parler et chercher des solutions ensemble. Soyons honnêtes, tout le monde éprouve le besoin et aime être félicité, valorisé et reconnu, dans la vie privée comme dans la vie professionnelle. Et cela vaut logiquement aussi pour le personnel des locomotives. Vous faites un très bon travail, par tous les

temps, à toute heure du jour, de la nuit et toute l'année, et vous êtes, comme tous les autres groupes professionnels, un rouage important du fonctionnement de nos CFF et des transports publics. Vous méritez donc un grand merci, auquel vos supérieurs se joignent volontiers.

Qu'en est-il de l'identification à l'employeur ?

Sur le marché du travail, les CFF jouissent d'une très bonne image et d'une grande attractivité en tant qu'employeur. Cela nous aide à pourvoir les postes vacants sur un marché du travail de plus en plus concurrentiel. Les nouvelles générations, je parle ici de la génération Y (née entre 1981 et 1995) et Z (née à partir de 1996), ne se laissent plus engager de manière fixe pendant des années, voire des décennies. Elles recherchent un environnement dans lequel elles peuvent se développer de manière idéale, où la durabilité est présente et où elles peuvent apporter une plus-value pour elles-mêmes et leur environnement. Les CFF peuvent offrir beaucoup de choses qui sont également importantes pour les collaborateurs actuels des CFF, qui sont notre bien le plus précieux.

Il y a des cas où d'anciens mécaniciens CFF, qui ont travaillé temporairement pour une autre ETF et sont revenus aux CFF, ont dû passer par une procédure de candidature très bureaucratique et nerveusement éprouvante. Et ce, bien qu'ils connaissent bien les trains, les lignes et l'entreprise et qu'ils ne soient pas partis depuis trop longtemps. Pourquoi ne pas offrir aux collaborateurs qui quittent les CFF une sorte de billet de retour qui leur permettrait de réintégrer l'entreprise de manière simplifiée ?

Le billet de retour est une bonne idée que je transmets volontiers en interne. Nous sommes le quatrième employeur de Suisse et nous devons traiter chaque année la coquette somme de 80 000 candidatures. Ce n'est pas une mince affaire. Le secteur HR Sourcing & Recruiting est à l'affût des nouveaux outils qui facilitent le processus et les développe en permanence pour les CFF. Nous devons rendre l'accès aussi simple que possible pour les nouveaux ou anciens collaborateurs et éliminer les obstacles. Et il y a des exemples sympas à citer. Par exemple, le processus de candidature commence désormais déjà par Whatsapp, afin de permettre aux personnes intéressées par un poste d'accéder facilement à notre entreprise.

Dans le cas d'une classe de mécaniciens de locomotives Olten/Bâle/Aarau, ce n'est qu'à la fin de la formation que l'on a su où les mécaniciens et mécaniciennes ayant

terminé leur formation pourraient travailler. Cela n'est guère acceptable pour les personnes ayant une famille. Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné ?

Je suis au courant de cette situation, mais je ne connais pas tous les détails. Nous sommes en train de clarifier cette situation afin de faire mieux à l'avenir.

Pour les jeunes générations de mécaniciens de locomotive, c'est-à-dire la génération Z, la participation dans l'entreprise est très importante. Comment gérez-vous cela ?

Ceci n'est pas seulement important pour le personnel des locomotives, mais concerne également d'autres profils professionnels. En particulier dans les métiers où il y a une pénurie de main-d'œuvre et où le travail irrégulier en tours de service existe. Depuis plus de quinze ans déjà, les CFF s'engagent en faveur de la diversité et de l'inclusion. Sous la tendance « New Work » s'ajoutent désormais d'autres aspects comme la génération Z, les nouvelles formes de travail, l'apprentissage et la mise en réseau, l'innovation et la technologie, le new leadership ou le mindset et la culture. Derrière ces termes se cachent de grands thèmes. Par exemple, le travail en horaires irréguliers n'est pas considéré comme attractif par les jeunes générations, pourtant il est nécessaire aux chemins de fer. Plusieurs projets qui traitent de ces thèmes sont actuellement en cours aux CFF. Je mentionnerai volontiers l'étude sur le travail en horaires irréguliers et en tours de service, lancée par le fonds de digitalisation des CFF. Le fonds de digitalisation est une association fondée par les CFF, composée de représentants des CFF et des partenaires sociaux, qui lance des études et des initiatives analysant les chances et les défis à long terme de la digitalisation pour les CFF et leurs collaborateurs.

Parlons encore du salaire. Quelle est l'importance de ce dernier pour la génération Z ?

Pour la génération Z, le salaire n'est pas sur le podium. La quête de sens, la flexibilité et les possibilités d'innovation sont plus importantes pour eux. De plus, les activités en dehors du travail ont une importance presque identique au travail lui-même. La génération Z souhaite parfois une plus grande flexibilité dans le travail que ce que la loi autorise. Par exemple, travailler spontanément au bureau un dimanche soir. Nous devons travailler à cette flexibilité, tant pour la génération Z que pour nos collaborateurs.

Merci pour cette interview passionnante et très instructive !

Merci à toi.



Zéro CFF

Réflexions sur la philosophie d'entreprise actuelle des CFF, « OneCFF », qui doit s'établir avec le temps comme « mouvement ».

Raoul Fassbind, Comité VSLF, responsable CFF P

Cela fait maintenant une bonne trentaine d'années que la divisionnalisation, motivée par des raisons politiques, a conduit à la séparation des anciens Chemins de fer fédéraux en différentes unités individuelles chapeautées par une unité centrale. Ce qui a certes fonctionné pendant un certain temps, révèle aujourd'hui un potentiel de conflit à différents niveaux. A une époque où le changement de génération est rapide, où les savoir-faire sont de plus en plus spécifiques, où les administrations ont été fortement développées et présentent des profils plus académiques et où les exigences individuelles des employés sont de plus en plus personnalisées, l'ancienne compagnie de chemins de fer fédéraux se voit confrontée à de nouveaux problèmes.

La structure organisationnelle après la divisionnalisation ne prévoyait des interfaces entre les nouveaux secteurs qu'au niveau de la direction du groupe. Il y avait certes des interlocuteurs individuels aux niveaux inférieurs, mais l'absence de hiérarchie entre eux a rapidement fait perdre la volonté de s'engager pour résoudre les problèmes les uns des autres. Comme les domaines d'activité et le savoir-faire des employés étaient de plus en plus concentrés sur leur secteur respectif, la compréhension des besoins des autres secteurs s'est perdue. Par conséquent, la communication entre les différents services a été de plus en plus négligée et certaines dynamiques propres et des interprétations individualistes des objectifs du groupe ont pris le dessus.

Cette évolution s'est accompagnée de la mise en place d'un énorme appareil RH, rattaché d'une part à la direction du groupe et d'autre part à chaque unité du groupe. Cela a également eu pour effet de retirer aux supérieurs hiérarchiques toute compétence autoritaire et de les obliger à solliciter les RH pour toutes les mesures ou possibilités de développement de leurs employés. Cela a peut-être des avantages en cas de différends entre personnes, mais

cela enlève beaucoup de sérieux et de crédibilité aux supérieurs, ce qui explique probablement aussi les relations plutôt



collégiales d'aujourd'hui. On se sent tout simplement mieux ainsi.

Le bien-être et l'harmonie au travail sont devenus des facteurs importants dans le recrutement de nouveaux employés. Pour tenir compte de cet effet, on promeut des horaires et des modèles de travail flexibles. Du moins dans les professions qui le permettent. Malheureusement, c'est rarement le cas dans les professions de terrain avec des horaires irréguliers et dans les métiers techniques, ce qui renforce la distance entre la production et les bureaux et, surtout, le manque de compréhension mutuelle. Ainsi, alors que divers cadres, partenaires commerciaux, chefs de projet, experts RH et bien d'autres sur les sites centraux se creusent la tête pour comprendre pour-

quoi la robustesse de l'entreprise diminue, pourquoi les objectifs de sécurité sont à peine atteints et pourquoi les augmentations de prix sont toujours plus marquées, il est clair depuis longtemps pour la base que les niveaux de direction et administratifs ne connaissent et ne considèrent plus le chemin de fer comme leur domaine principal. Cela se traduit également par un manque de compréhension des préoccupations des clients finaux. Nombreux sont ceux qui ont encore en tête la campagne de marketing avec la dame âgée, qui avait pour seul objectif de rendre les canaux de distribution numériques plus attrayants pour la génération des seniors. Mais qui dit pas de smartphone dit pas d'application.

A toutes ces évolutions s'ajoute un office fédéral qui se distingue en premier lieu par ses fréquents changements de stratégie. Dès qu'une idée développe une dynamique propre trop importante, on revient à la tradition ou on cherche à se réfugier dans les directives européennes. Toujours dans le but d'éviter autant que possible d'avoir à assumer des responsabilités. Ce qui est certainement judicieux pour un office fédéral, mais qui limite ensuite fortement sa marge de manœuvre expérimentale et requerrait une continuité et une fiabilité.

Et dans ces diverses dynamiques propres complexes, le fait que les CFF occupent de plus en plus souvent la deuxième place lors de l'attribution des concessions a un impact de plus en plus important. Les casseurs de prix internationaux n'ont même pas encore eu accès au marché. De plus, la vague de départs à la retraite entraîne une perte de savoir-faire de plus en plus importante, qui ne peut plus être compensée.

Le respect partiel des objectifs stratégiques de la Confédération, mais aussi certaines orientations individualistes de divisions qui s'écartaient des directives du groupe et

qui n'étaient pas d'accord avec les objectifs politiques ou les contraintes de développement technique, ont sans doute été décisifs pour motiver un premier changement d'attitude.

La stratégie CFF 2030 « Gros plan sur le rail » a été élaborée comme première mesure. Avec ce qui ressemble à un assemblage sauvage d'adjectifs et de substantifs sur une présentation PowerPoint, ayant tout l'air d'un travail de groupe, on appelle à une amélioration. Comment donc mettre en œuvre une stratégie qui ne pourrait pas être plus éloignée de la réalité et sans but dans un grand groupe où la communication entre les membres est au plus bas et les intérêts particuliers au plus haut ? Avec des formules toutes faites ?

Avec une tentative désespérée d'utiliser d'autres adjectifs et substantifs dans une autre présentation PowerPoint, qui ne mériterait pas dans une haute école spécialisée, on en appelle aux employés pour leur dire que l'on poursuit un objectif commun. Ce dont la base a toujours été consciente doit maintenant être vécu officiellement. Et cela est accompagné par quarante coachs supplémentaires, embauchés spécialement pour former et surveiller le processus. Mais rien n'a changé dans les structures du groupe et le programme désespéré de mesures « OneCFF », qui doit même être établi en tant que « mouvement », est probablement précédé d'une situation qui peut plutôt être décrite comme « Zéro CFF ».

Zéro savoir-faire, zéro trafic régional, zéro trafic grandes lignes, zéro trafic marchandises, zéro fidélisation de la clientèle, zéro compréhension de la production, zéro industrie, zéro robustesse, zéro idées, zéro solution, zéro responsabilité, zéro financement. C'est du moins en partie ainsi que l'on pourrait envisager l'avenir.

Zéro bureaucratie et zéro administration seraient probablement les solutions les plus constructives. Pour une production ferroviaire solide et finançable, il faut en premier lieu le savoir-faire des employés spécialisés et leur ardeur au travail, leur motivation et leur participation à la réflexion. Et cela passe avant tout par l'estime, la participation dans l'entreprise et des conditions de travail appropriées. En aucun cas par le biais d'une machine de propagande sectaire telle qu'elle est visible dans OneCFF. Cela conduit surtout à la moquerie et à la dérision envers « ceux d'en haut » et à une attitude minimaliste au travail. Mais reconnaître cela n'est pas une option, car les services concernés devraient admettre leur propre obsolescence. ➤

OneCFF ? Non, two !

Matthieu Jotterand, Président de la section Genève



La lubie 2023 des penseurs de management s'intitule « OneCFF ». Un concept assez abstrait pour tous tirer dans la même direction, selon les mêmes valeurs, de manière transversale et autres concepts théoriques mis à mal par la pratique.

Il ne doit pas y avoir beaucoup de mécaniciens qui accordent de la crédibilité à ce nouveau concept. En effet, plus les années passent, plus on peut se rendre compte qu'il y a « TwoCFF » et non « OneCFF ». Que les trains CFF soient subdivisés en deux classes, cela fait des décennies qu'il en est ainsi. Que parmi les employés aussi il y ait deux castes est bien moins connu. Et pourtant !

Penchons-nous sur les locaux à disposition du personnel. A Zurich, à Berne, à Lausanne, le personnel administratif profite de locaux flambant neufs, équipés avec des meubles de grande marque (canapés, ...) et des équipements tout confort (Westlink, Wylerfeld, Wankdorf, Renens...). De leur côté, les mécaniciens (et le personnel qui

produit les prestations ferroviaires d'une manière générale) sont cantonnés à des locaux vieillissants, moins bien équipés et, au vu de l'augmentation des effectifs, de plus en plus occupés.

Un nettoyage quotidien n'est, à part à Zurich, pas à l'ordre du jour alors que les trains et le personnel qui les fait rouler circulent tous les jours... Quel plaisir de sacrifier son week-end au travail et de s'essuyer les mains mouillées sur le pantalon parce que l'essuie-main ne sera de retour que lundi matin...

A Genève, pas de grand siège CFF flambant neuf. Dans la gare rénovée, en plein cœur de la gare, existent toutefois des bureaux. Pas de chance, ils sont occupés par d'obscurs services CFF bureaucratiques. Les mécaniciens ont leurs locaux dans un bâtiment « voué à être démolit »

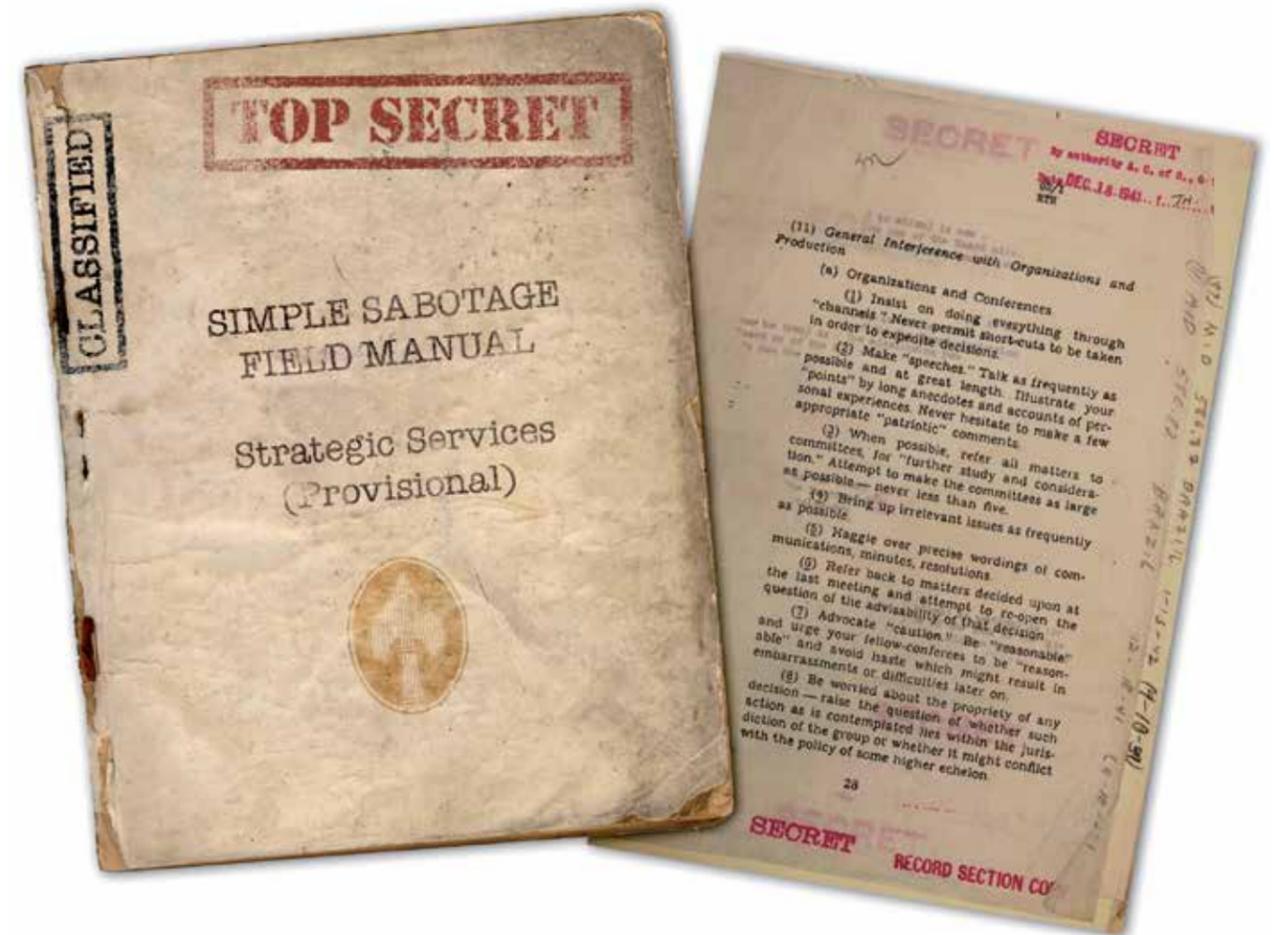
depuis bien quinze ans et dans lequel, en attente d'une hypothétique démolition, aucun investissement n'est plus fait. Les WC sont insalubres (à part ceux des CLP...), les murs sont sales, le sol est, au mieux, « vin-tage » et l'ascenseur fonctionne parfois.

Aucun investissement, vraiment ? Faux ! Le nouveau chef de région de ZFR souhaite maintenant déménager les mécaniciens avec les assistants clientèles, 300 personnes dans 120 mètres carrés, dans un bâtiment qui sera, malgré quelques coups de peinture, toujours aussi peu ragoutant. L'argent investi pourrait être mis dans l'entretien minimal des WC, on l'utilise plutôt à monter des cloisons et en abattre d'autres.

Les comités LPV et VSLF genevois sont les deux unanimes contre le projet, soit une bonne quinzaine de mécaniciens qui s'impliquent dans la vie du dépôt. Et pourtant, le projet continue, des frais sont engagés même pour les employés de deuxième classe, c'est donc ça OneCFF ? ➤

Le sabotage quotidien

Dans le Simple Sabotage Field Manual, l'Office of Strategic Services, l'organisation qui a précédé le service de renseignement extérieur américain CIA, décrit l'art du sabotage simple. Le manuel est paru en 1944. *Reproduction avec l'aimable autorisation du Dr. Marcus Raitner*



Qui ne connaît pas cela ? Le quotidien au bureau, un enchaînement de réunions, de rencontres bilatérales et d'échanges qui auraient mieux fait de devenir des e-mails. Ou pour paraphraser Rainer Maria Rilke : son regard est devenu si fatigué par le passage des pages de présentation qu'il ne s'arrête plus sur rien. Il avait l'impression qu'il y avait mille réunions et que derrière ces mille réunions, il n'y avait pas de but. C'est pareil et c'est partout pareil. Mais il y a peut-être une tout autre explication à ce sabotage quotidien de la productivité, qui remonte aux dernières années de la Seconde Guerre mondiale. Mais attention : une partie des réponses risque de déstabiliser la population.

Simple sabotage field manual

Dans le *Simple Sabotage Field Manual*, l'Office of Strategic Services, l'organisation qui a précédé le service de renseignement ex-

terieur américain CIA, décrit l'art du sabotage simple. Le manuel est paru en 1944, alors que les Alliés prenaient peu à peu le dessus dans la Seconde Guerre mondiale, mais qu'ils devaient encore faire face à une résistance massive. Il s'adressait aux collaborateurs et aux sympathisants dans les rangs des puissances de l'Axe, auxquels il fournissait des pratiques et des tactiques pour saper systématiquement la productivité et le moral afin d'affaiblir ainsi le système de l'intérieur.

Longtemps classé secret, ce manuel n'a été publié qu'en 2008 par la CIA en tant que document historique. En plus de décrire en détail des farces qui pouvaient aller jusqu'à de véritables délits, il contient également des « conseils » étonnamment intemporels pour saper le moral et la productivité des organisations. En 1944, les réunions inutiles et excessives constituaient

déjà un élément essentiel de ce sabotage facile.

11. Atteinte générale aux organisations et à la production

a. Organismes et conférences

1. Insistez pour que tout soit fait selon la « voie hiérarchique ». Ne permettez jamais que des raccourcis soient pris pour accélérer les décisions.
2. Faites des « discours ». Parlez le plus souvent possible et de manière aussi détaillée que possible. Illustrez vos « points » par de longues anecdotes et des récits d'expériences personnelles. N'hésitez jamais à faire quelques remarques « patriotiques » appropriées.
3. Lorsque c'est possible, renvoyez toutes les questions à des commissions pour « étude et examen com-

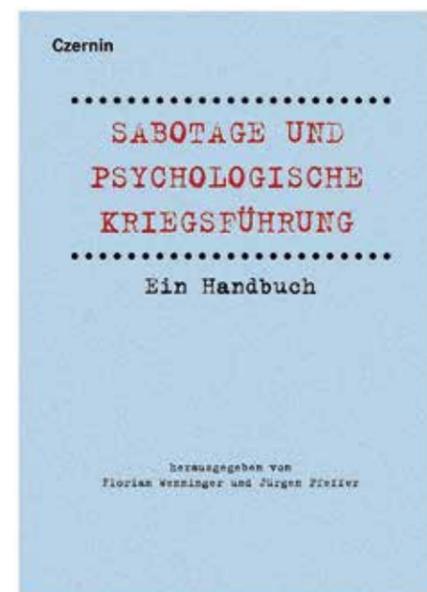
plémentaires ». Essayez de faire en sorte que les commissions soient composées du plus grand nombre – jamais moins de cinq.

4. Amenez aussi souvent que possible des thèmes inutiles autour de la table.
5. Négociez le texte exact des communications, des procès-verbaux et des décisions.
6. Revenez sur des questions qui ont été réglées lors de la dernière réunion et essayez de reposer la question de l'opportunité de cette décision.
7. Plaidez pour la « prudence ». Soyez « raisonnable » et demandez à vos collègues d'être « raisonnables » et d'éviter la précipitation, qui pourrait être source d'embarras ou de difficultés par la suite.
8. Soyez préoccupé par l'opportunité d'une décision – soulevez la question de savoir si la mesure envisagée relève de la compétence du groupe ou si elle pourrait entrer en conflit avec la politique d'un niveau supérieur.

Aujourd'hui encore, plus de sept décennies plus tard, il n'y a pas grand-chose à ajouter. Malheureusement.

Pour les managers, le manuel propose en outre quelques « bonnes pratiques » particulières pour affaiblir durablement la productivité en faisant en sorte que l'organisation s'occupe d'elle-même :

11. Organisez des conférences lorsqu'il y a du travail plus critique à faire.
12. Multipliez la paperasserie de manière plausible. Créez des dossiers à double.
13. Multipliez les procédures et les autorisations nécessaires liées à l'émission d'instructions, de bulletins de



paie, etc. Assurez-vous que trois personnes doivent approuver tout ce qu'une seule personne ferait.

14. Appliquez toutes les règles jusqu'à la dernière lettre.

Prendre ses responsabilités avec courage !

Aussi plausible que soit cette théorie de la conspiration, je m'en tiens toujours ici aux dires de Hanlon : « n'attribue pas à la malveillance ce qui est suffisamment explicable par la stupidité ou l'incapacité ». Nous ne sommes donc pas victimes de puissances étrangères et de leurs actes de sabotage ciblés, mais nous nous sabotons assez souvent nous-mêmes, parce que nous ne savons pas faire autrement ou que nous ne pouvons pas faire mieux. Ou tout simplement parce que nous n'y avons pas encore réfléchi et que nous faisons comme d'habitude. Mais il est possible d'y remédier si nous prenons tous activement la responsabilité de notre temps et de notre productivité. Et il faut alors avoir le courage de briser les schémas et de faire tout simplement sans demander la permission, car : faire, c'est comme vouloir, mais en plus fort ! ➤

<https://raitner.de>

Commentaires

Christof Graf, Comité central VSLF

Aujourd'hui, les offres d'emploi présentent déjà le télétravail comme une offre moderne de la part d'une entreprise. Aujourd'hui, de nombreux employés apprécient cette possibilité, voire l'attendent. Au fond, il n'y a rien à redire à cela et c'est une bonne chose.

Malheureusement, certaines professions, comme celle exercée par le personnel des locomotives et d'autres personnels effectuant des tours de service, ne peuvent pas profiter de ces acquis. Le fait que les délais de planification soient de plus en plus courts, que le temps libre soit de plus en plus court en raison d'un trafic accru et d'un temps à consacrer conséquent pour lire et consulter les documents nécessaires à l'activité est le contraire d'une compensation équitable. Ce sont des charges supplémentaires. L'écart se creuse de plus en plus. Ce n'est pas une bonne évolution, mais elle est pourtant souhaitée et approuvée.

Martin Geiger, Comité central VSLF

Les entreprises doivent être conscientes qu'il est de moins en moins attractif de travailler dans un métier aux horaires irrégu-

liers. De nombreux privilèges ne sont pas valables pour tous.

Ainsi, les congés de dernière minute, parce qu'une belle journée se profile, ne sont pas possibles. Et pendant la belle et chaude saison, les possibilités de vacances sont encore réduites, ce qui oblige à travailler davantage en été.

Il est indéniable que le manque de personnel qualifié se fait davantage sentir dans ce type de professions. Actuellement, il est encore possible de trouver des jeunes pour le métier de mécanicien de locomotive, mais la tendance à vouloir travailler au sein des entreprises avec des horaires réguliers et parfois même un salaire plus élevé est en forte augmentation.

L'organisation des loisirs, le salaire et la diversité du métier sont des facteurs de plus en plus importants. Pour le personnel des locomotives, deux points au moins se détériorent continuellement. Nous vivons depuis longtemps dans deux mondes du travail au sein des entreprises de chemins de fer, qui s'éloignent malheureusement de plus en plus rapidement l'un de l'autre.

Hubert Giger, Président VSLF

Depuis de nombreuses années, j'ai participé à de très nombreuses réunions, rencontres, débats et séances d'information. L'émission d'Arte sur le « travail sans but » et l'article du Dr Marcus Raitner m'ont confirmé ce que je ressentais de plus en plus depuis des années : la plupart des choses n'ont plus de sens.

Avec le gonflement des départements administratifs, l'apparition et l'inflation des RH et des « départements qualité » et la création de nombreux postes de supérieurs et de nouveaux niveaux hiérarchiques, on crée un appareil qui ne s'occupe plus que de lui-même et ce, de manière plus longue. Chaque annonce des problèmes qui en découlent ne fait que générer davantage d'administration et une croissance tumorale. Les syndicats font eux aussi partie de ces nouveaux mondes du travail et sont impliqués dans de nombreux domaines, comme nous le souhaitons. Sur le plan politique, il ne s'agit plus que de trouver des sources de financement.

De plus, nous ne sommes plus du tout compris à la base. Même si la volonté est encore partiellement présente, on ne peut plus saisir la diversité de notre travail. On ne comprend pas le contexte des chemins de fer et les solutions simples et robustes sont devenues impossibles. On ne peut même pas s'imaginer les contraintes et les privations liées aux horaires irréguliers,

de jour comme de nuit. Comment le pourrait-on ?

Lorsque, par exemple, après un cas de signal, un mécanicien doit remonter sur la locomotive pour reprendre son travail, cette décision n'est pas prise par une seule personne. Le supérieur hiérarchique (CLP)

s'entretient avec l'expert (PEX), avec les RH et avec les spécialistes « qualité et sécurité » (QSU). La décision est prise de manière concertée après analyse commune, la procédure est ensuite définie et les responsabilités sont largement diluées.

Autre exemple : le fonds de numérisation des CFF, où nous cherchons depuis main-

tenant cinq ans, avec les collègues de la communauté de négociation et la direction de l'entreprise, les opportunités et les défis liés à la numérisation. Jusqu'à présent, ce fonds n'a pas encore permis de mettre en place beaucoup de choses concrètes.

Entre-temps, les administrations, les unités, les départements et les autorités de surveillance ne cessent de s'agrandir. De plus, les directives, les normes, les règlements et les cahiers des charges augmentent. Tout est saisi dans des programmes, des tableaux Excel, des statistiques et des enquêtes. Les évaluations et les contrôles internes sont plus répandus que jamais. Jusqu'à présent, tout ce travail dans le vide n'a pas été très gênant, car nous étions laissés tranquilles à la base et nous pouvions effectuer notre travail de manière relativement sereine. Aujourd'hui, toutes ces unités réglementent notre quotidien. Par conséquent, tout cet appareil commence lentement mais sûrement à exercer une influence négative sur notre entreprise. Et ce, non seulement par le biais de soi-disant solutions numériques d'un côté, mais aussi par le biais d'innovations insensées telles que digit-by-digit ou des projets d'applications de manœuvre de l'autre.

En tant qu'accélérateur efficace de cette évolution, l'Europe bureaucratique ajoute de plus en plus de nouvelles réglementations pour les chemins de fer. A ce sujet, nous ressentirons très directement les effets des nouvelles prescriptions de circulation des trains (PCT) en 2024.

Et maintenant ?

Peut-être que tout cela n'est pas si grave. Après tout, cette évolution génère de nombreux emplois de qualité avec des tâches intéressantes, tant pour les universitaires que pour les personnes à l'interne des entreprises concernées. De bonnes prestations sociales et la possibilité d'une autonomie en matière de temps et de travail à domicile sont incluses. Ainsi, on observe de plus en plus que les mécaniciens de locomotive se construisent, à juste titre, une deuxième carrière dans un domaine qui leur permet d'échapper, du moins en partie, aux horaires de travail irréguliers.

En raison du découpage permanent des responsabilités et de l'interconnexion de tous les thèmes et problématiques, la recherche de solutions devient de plus en plus difficile. Le manque d'efficacité des résultats est dissimulé et les feedbacks positifs réciproques ont quelque chose de suspect. Les choses continuent simplement d'avancer et, en fait, tout le monde est content. A l'exception de quelques collègues de la base qui ne comprennent pas.



Personne ne veut manifestement changer quoi que ce soit à cette évolution. Tant que l'argent est là...

Division des travailleurs

On nous reproche, y compris en haut lieu, de diviser les travailleurs dans les entreprises lorsque nous demandons des conditions de travail modernes pour les employés qui travaillent en tours de service et que nous critiquons certaines évolutions. Mais au contraire, nos revendications pour que tous les employés bénéficient dans une mesure similaire des nouveaux acquis du monde du travail moderne visent justement à réduire cette division au sein des entreprises.

Une enquête des CFF réalisée par Pro Familia sur la conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée, dans laquelle il est demandé s'il existe des crèches, s'il est possible de faire des heures supplémentaires ciblées et s'il est possible de travailler à domicile, est une aberration inconnue pour d'autres domaines. Tous ces points et bien d'autres sont clairement inaccessibles au personnel des locomotives en raison du système dans lequel celui-ci est amené à évoluer.

Et quand on est ensuite « désinvité » à un apéro au Wylerpark, car il ne concerne que les « collègues du Wylerpark et du Bollwerk », cela révèle bien des choses. Les remerciements « pour ton engagement quotidien et pour tes prestations en faveur de nos clients » sonnent alors creux.

Il semble que ce ne sont pas seulement des mondes qui nous séparent, mais des systèmes solaires entiers. Ce phénomène n'est malheureusement pas l'apanage des chemins de fer et des grandes entreprises. Mais ils s'y développent encore plus brillamment.

Toujours est-il que cette évolution du monde du travail nous confirme que le chemin de fer et la conduite de trains font partie des activités utiles, ce que tout le monde ne peut pas dire de son travail.

L'égalité dans l'entreprise

Le fait qu'il y ait des salaires différents selon le travail peut se justifier et se fonder sur les activités exercées. En raison des différentes activités, une entreprise peut aussi accorder des avantages différents, comme un AG FVP gratuit en 1ère classe. Au moins, tout le monde bénéficie de la même réduction dans les restaurants du personnel, s'il y en a un à disposition. Mais si certains employés reçoivent gratuitement une FVP de 1ère classe après leur départ à la retraite et ce jusqu'à leur décès, cela n'a plus rien à voir avec un avantage lié à l'activité, car aucune valeur ajoutée supplémentaire n'est apportée à l'entreprise. ➔

Attaque contre le modèle «80/20»

Avec le slogan « Fais aussi du temps partiel quelque chose de grand », les CFF font de la publicité et se vantent de « conditions de rémunération et de compensation attrayantes pour le travail en horaire irréguliers ». *Stephan Wirz, mécanicien Lucerne*

Une offre séduisante en soi, mais qui comporte de nombreuses restrictions. La LDT et l'ordonnance correspondante ne connaissent pas le travail à temps partiel. Par conséquent, il doit être réglementé à un autre niveau et ce de manière plus ou moins créative. C'est ce que font les CFF dans leur CCT et leurs instructions de travail.

Le principe largement rappelé selon lequel les travailleurs à temps partiel ne doivent pas être avantagés par rapport aux travailleurs à temps plein ne me paraît pas évident dans la mesure où il s'agit de savoir qui doit procurer un avantage à qui et comment. Car ceux qui optent pour le travail à temps partiel ont sans doute des raisons valables, comme un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée, une famille ou un problème avec les horaires irréguliers, ce dernier masquant souvent le refus d'admettre qu'ils ne peuvent plus assurer des services toujours plus extrêmes à long terme. Et il n'est pas question de prendre un jour de temps partiel (TZT) le 24 et/ou le 31 décembre, deux jours de travail ordinaires ! Il n'est pas non plus possible de poser un tel jour le samedi, en raison des effectifs toujours problématiques sur ce jour.

Malgré cela, l'instruction de travail P20048686 jette ainsi subtilement la suspicion sur tous les employés à temps partiel et interdit, par précaution, la prise de TZT aux dates et jours mentionnés. Le fait que l'on n'accorde au personnel employé selon la semaine de cinq jours en principe même pas une partie des jours de TZT le week-end, c'est-à-dire en proportion, est également une restriction qui dérange les personnes concernées.

Je me réfère ici au modèle de temps partiel "80/20", probablement le plus demandé par le personnel des locomotives. Jusqu'à présent, ce modèle exigeait que 80% des TZT soient inscrits dans le programme Sopre avant la fin du mois de novembre sous la forme d'un souhait "TZT80", ou bien - dans le but d'occuper le CLP - également sur

papier. Nouveau : à partir de la planification 22/23, il y a la possibilité d'inscription à 100% sur Sopre, respectivement sur papier, ce qui aurait permis dans ce cas - malheureusement sans que cela ne soit déjà concrétisé - d'avoir des TZT pendant les périodes bloquées comme le carnaval, le Züri-Fäscht, etc. et les week-ends. Ainsi vont les thèmes « égalité de traitement » ou « favoritisme » ! L'offre de tels « susucres » seulement théoriques recèle quelque chose de constituant, du genre « je t'occupe, tu me récompenses ». Et soudain, il existe à nouveau des solutions isolées par dépôt et par collaborateur. Sommes-nous à la veille de la création de la société CFF Zentralschweiz AG ou assistons-nous à la renaissance des arrondissements ?



Tout aussi nouveau et sans concertation avec les représentants du personnel ou la CoPe, des « jours de pont » ont été soudainement définis, pendant lesquels il n'est plus possible de prendre de TZT. De tels « jours de pont » ne sont connus que du personnel de bureau, assis tranquillement, et probablement pas du personnel roulant. De même, il n'y a pas de trafic supplémentaire pendant ces jours de pont. Alors, de quoi s'agit-il ? Le 31 juillet 2023, par exemple, est un jour ouvrable tout à fait normal, un lundi cette année et oui, le 1er août est la fête nationale. La tentation est grande pour le personnel de bureau de faire le « pont », ce qui est légal et anecdotique. Il en va de même pour le vendredi après l'Ascension et la Fête-Dieu. Pour quelles raisons rationnelles le personnel des locomotives ne devrait-il pas être autorisé à le faire également ?

Il est dangereux et contraire à la bonne foi de torpiller de cette manière des accords existants et de mettre délibérément en danger la paix du travail. Malheureusement, la situation décrite n'est qu'une tentative parmi d'autres de presser encore plus le citron « personnel des locomotives » et ainsi « l'acidifier ».

C'est pourquoi il faut s'opposer à ce que cela se mette en place ! ➔

Temps libre – ou quand même pas ?

En règle générale, le temps libre du personnel des locomotives est étroitement lié à leur rotation. Ainsi, le temps libre est planifié autour du travail, par rapport aux tours de service. Il va de soi que celui-ci change chaque semaine. *Christof Graf, comité VSLF, responsable BLS*

Par exemple, une vie associative régulière n'est pas toujours possible. Mais on ne peut évidemment pas nier que les horaires de travail irréguliers présentent aussi des avantages.

Le temps libre peut également être apprécié au sein d'un tour de service. Il existe ainsi des pauses dites courtes, qui sont payées et durent au moins vingt minutes. Elles peuvent être déplacées en fonction de l'heure et du lieu. Il existe également des pauses non rémunérées d'au moins trente minutes. Il s'agit de temps non rémunéré et donc de temps libre que l'employé peut organiser selon ses propres plans.

Il existe encore des dispositions légales qui stipulent quand une pause non payée doit être obligatoirement prévue.

Dans le transport de marchandises en particulier, cette règle est souvent oubliée lors de modifications du service en cours et les pauses sont déplacées plusieurs fois sans l'accord du collaborateur. Or, cela n'est autorisé que pour une courte pause payée.

Le VSLF a déjà déposé une requête afin de n'attribuer que des pauses courtes pour les services de moins de huit heures ou, le cas échéant, de ne planifier que des pauses payées pour les services Cargo. Pour des raisons de coûts, BLS Cargo et BLS AG n'ont pas donné suite à ces demandes. Pourtant, cette solution faciliterait considérablement le travail de la planification. Néanmoins, de nombreuses pauses sont transformées à court terme en pauses courtes lors de la

planification journalière. Les coûts sont donc tout de même générés.

Nous sommes conscients que des retards importants peuvent survenir très rapidement, surtout dans le trafic de transit, et qu'il en résulte des modifications dans les services lors de leur déroulement. Mais même dans de telles situations, les règlements et les directives doivent être respectés au mieux.

De plus, des lieux de pause sont déplacés sans raison, bien que le train prévu soit là à l'heure prévue, mais parce que ces prestations ont été confiées à d'autres collaborateurs ou à des prestataires de services externes. Pour les tours de service modifiés en raison de suppressions de trains ou de retards importants, il faut trouver une solution à l'amiable.

C'est ainsi dans les services aux horaires irréguliers, il y a des services plus longs et d'autres plus courts. Ainsi, un tour de service peut avoir une durée de onze heures, alors qu'un autre ne dure par exemple que six heures et demie.

Il peut donc arriver qu'un tour court soit prolongé d'une ou deux heures par la régulation journalière sans en avoir fait la demande. Si l'on pose la question, on nous répond : « oui, ton tour de service est de toute manière court ». Pourtant, à la fin de chaque service, le mécanicien ou la mécanicienne commence son temps libre, qu'il peut planifier comme il l'entend. ➔

Il peut aussi arriver que la planification appelle un ou deux jours à l'avance pour savoir si l'on peut assurer un autre service le lendemain. Le début ou la fin du service peut être décalé de plusieurs heures. Lorsque nous refusons la demande, il y a souvent de l'incompréhension. Mais dans ce cas aussi, le temps libre avec la famille ou les amis est souvent déjà planifié. Beaucoup de ces appels sont aussi passés pendant les jours de congé.

De plus en plus souvent, le BLS donne des instructions supplémentaires pendant le temps libre, comme pour de nouvelles applications, des changements sur les véhicules, sur des voies de raccordement, des nouveaux tunnels, etc. Celles-ci sont certes indemnisées par un forfait de temps, mais elles doivent être effectuées pendant le temps libre. Ce n'est certainement pas une bonne évolution et cela ne correspond pas non plus à la tendance actuelle d'un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Le personnel des locomotives du BLS fait toujours preuve d'une grande flexibilité et soutient en permanence l'exploitation afin que les trains puissent circuler à l'heure. C'est ce qu'a montré la grave pénurie de mécaniciens de locomotive de ces dernières années. La flexibilité du personnel est un bien inestimable dans une entreprise. Mais cette flexibilité peut rapidement se perdre si l'entreprise intervient trop dans le temps libre. ➔



Photos: Wikipedia et Markus Leutwyler

Personnel soignant

Du travail à court terme.

Comité VSLF

La loi envisagée pour le personnel soignant montre la charge que représente la répartition du travail à court terme. Par conséquent, une indemnisation pour les adaptations à court terme et donc contraignantes des horaires de travail est certainement juste et attendue par le personnel. Cela est particulièrement vrai en vue d'une compensation des réglementations modernes du travail telles que l'autonomie en matière de temps et le travail à domicile pour une partie des employés. Cela permettrait dans une certaine mesure de compenser l'absence de possibilité de pouvoir profiter de réglementations modernes du travail telles que l'autonomie en matière de temps de travail ou le télétravail pour certaines catégories professionnelles.

Conseil fédéral

Initiative sur les soins infirmiers : nouvelle loi et mesures supplémentaires pour améliorer les conditions de travail

Berne, 25.01.2023 - Le Conseil fédéral entend renforcer les soins infirmiers, pilier essentiel de la prise en charge médicale, et mettre en œuvre rapidement l'initiative acceptée fin 2021. En mai 2022, il a déjà adopté en ce sens une offensive en matière de formation. Lors de sa séance du 25 janvier 2023, il a demandé l'élaboration d'une nouvelle loi fédérale et de mesures supplémentaires visant à améliorer les conditions de travail. Le but sera notamment de réduire le nombre de sorties précoces de la profession.

Conditions de travail adaptées aux exigences dans le domaine des soins : nouvelle loi

La nouvelle loi fédérale fixera tous les éléments devant s'appliquer de manière uniforme au secteur des soins, à savoir notamment des directives plus strictes concernant l'établissement des plans de service. Les fréquentes périodes de travail non planifiées ou annoncées au dernier moment sont très éprouvantes pour le personnel soignant et sont souvent évoquées comme motif de sortie de la profession. Afin d'améliorer la planification, les plans de service devront à l'avenir être préparés au moins quatre semaines à l'avance au lieu de deux. Les changements à court terme resteront possibles, mais les employeurs seront alors tenus de verser des suppléments de salaire : plus le délai est court, plus le supplément sera élevé. [...]

Thurbo

Info Exploitation Thurbo au personnel des locs janvier 2023.

Situation du personnel et obtention de jours de prime de fidélité et de jours de compte épargne-temps

(Extrait)

Les répartiteurs sont régulièrement confrontés à la question de savoir s'il est possible de prendre des jours de congé supplémentaires en les tirant des crédits de temps liés aux primes de fidélité ou à d'autres heures supplémentaires disponibles. Malheureusement, ces souhaits ne peuvent pas être satisfaits pour le moment, car la situation du personnel ne le permet pas. [...] La décision de mise en œuvre relève cependant toujours de la responsabilité et de la compétence du répartiteur. [...]

Perspectives de court et moyen termes

[...] Par ailleurs, nous avons quelques personnes intéressées qui ont répondu à l'offre d'emploi pour des mécaniciens de locomotive déjà au bénéfice d'un permis cat. B. [...] Si, contre toute attente, la situation du personnel devait s'aggraver, tous les cadres aptes à conduire assumeront davantage de prestations de conduite. De plus, si nécessaire, le nombre de participants aux journées d'instruction sera réduit ou les journées d'instruction seront entièrement supprimées ou reportées.

Le fait que les jours de congé ne puissent pas être pris de manière regroupée est probablement dû au fait que les jours de congé isolés sont très impopulaires et ne sont donc pas pris (immédiatement). Il s'agit d'une possibilité pour l'employeur de ne pas devoir dire « non » : les jours ne sont

tout simplement pas accordés de manière consécutive. La responsabilité est donnée au répartiteur qui, avec le personnel des locomotives, fait les frais de tout cela.

D'autres mesures pour atténuer le sous-effectif sont des classiques bien connus, comme la suppression ou le report des journées d'instruction. Apparemment, les journées d'instruction du personnel des locomotives ne sont pas prioritaires pour les chemins de fer.

Comme la situation pousse à engager des mécaniciens de locomotives externes déjà formés, il est possible de leur verser des salaires plus élevés. Cela renforcerait les grandes différences salariales, tant à ancienneté égale qu'en général.

Ces problèmes sont similaires et comparables dans de nombreux chemins de fer. Si une personne souhaite rejoindre Thurbo parce qu'elle habite en Suisse orientale, une éventuelle obligation d'être engagé sur plusieurs sites pourrait influencer négativement sa réflexion. Il en va de même pour l'obligation de porter l'uniforme.

Dans les gares de triage des CFF, des indemnités financières ont été versées en raison du manque de personnel, qui a été jusqu'à perturber le déroulement de l'exploitation. Cela prouve donc que si le manque est suffisamment important, il est apparemment possible d'obtenir des rétributions conformes au marché. Après coup, on constate malheureusement que la problématique est reconnue trop tard. ➔



Période glacière chez Thurbo à Rorschach, janvier 2021. Photo: Georg Trüb

Manque de flexibilité

Une collègue quitte les chemins de fer.

HR-Group VSLF



Voici un exemple de la manière dont le désir de temps partiel et le manque de flexibilité des entreprises ferroviaires en matière de répartition du travail constituent un problème de plus en plus important.

Les programmes numériques tels que l'auto-répartition ou les bourses d'échange ne résoudront pas ce problème. Ce qu'il faut, ce sont des personnes ayant des compétences sociales et professionnelles dans la répartition des tâches.

Pour que l'employeur puisse utiliser la flexibilité du personnel et la rendre possible, il faut disposer d'un personnel polyvalent et d'un grand nombre de personnes. Le contexte de cette problématique n'est toujours pas compris. Souvent, on continue à privilégier les économies isolées, à court terme et de façade.

Fabienne Kling (Tschannen), ZP à Bienne

L'année dernière, en novembre, je suis devenue maman d'un petit garçon merveilleux et plein de vie.

Suite à ces fabuleux changements dans ma vie, ma vie professionnelle et ma vie privée ne sont malheureusement plus en harmonie. J'aimerais profiter de ma famille, mais avec mes 40%, j'ai souvent été appelée à travailler le week-end, ce qui m'a fait perdre du temps en famille. Malheureusement, nous n'avons pas trouvé de solution adéquate.

J'ai donc décidé de quitter les CFF à la fin du mois d'octobre, après onze ans.

Durant ces années, j'ai eu l'occasion de vivre de nombreux moments agréables et de rencontrer beaucoup de personnes formidables.

Je vous souhaite tout le meilleur et qui sait, peut-être nous reverrons-nous un jour. ➔

Simplement dire merci

En Suisse centrale, le programme AVANTI a été mis en œuvre presque intégralement dans tous les dépôts et rayons d'action, et la satisfaction du personnel des locomotives a nettement augmenté. Raoul Fassbind, Président de la section Lucerne-Gothard

Le projet AVANTI a été développé à partir du projet d'optimisation de la formation et du perfectionnement du personnel des locomotives ZWALP. L'objectif principal de ce programme est d'harmoniser les connaissances de véhicules et de lignes de différents sites proches et de permettre au personnel des locomotives d'atteindre un niveau de formation et de connaissances plus conséquent et homogène. Cela favorise en premier lieu la flexibilité en cas de perturbations de l'exploitation, de travaux et de manque de personnel. En outre, cela permet de diversifier le travail des employés dans la cabine de conduite.

Contrairement à la solution mise en place dans toute la Suisse à partir du début de l'année 2023, la Suisse centrale a pris un an d'avance et a été la seule région à introduire AVANTI pour l'ensemble du personnel des locomotives, conformément à l'idée de base. Et je tiens à ici à en remercier la région ! On ne se rend vraiment compte de la valeur de cette optimisation que si l'on prend en compte, par contraste, la solution adoptée pour le reste de la Suisse.

Au niveau national, l'intention est de permettre à certains volontaires de bénéficier, sous certaines conditions, d'une revalorisation des connaissances et des rayons pour des sites spécifiques. Ces augmentations de rayon doivent se baser sur les prérequis de formation, mais malheureusement, les solutions qui seraient judicieuses pour l'entreprise sont oubliées.

Et surtout, on oublie que certains sites ont perdu des prestations et des lignes en raison de la répartition du travail entre plusieurs entreprises ferroviaires. Ils ont donc perdu de leur attractivité et sont de plus en plus monotones dans leur travail quotidien. La formation volontaire sur un autre site n'apporte donc pas forcément le changement attendu, mais la flexibilité espérée par l'entreprise dans un cadre très restreint. C'est bien sûr à chaque mécanicien de décider dans quelle mesure son véhicule personnel est mis à la disposition de l'entreprise.

Sans surprise, le taux de réponse au projet AVANTI est si faible qu'on peut tout à fait le considérer comme un échec ; ou du moins comme fortement améliorable. Mais je doute fortement qu'il soit encore possible de le concevoir de manière judicieuse, compte tenu de la problématique des productions ferroviaires dispersées. Peut-être n'est-il pas non plus dans l'intérêt de l'entreprise d'introduire des approches plus globales.

Et c'est justement pour cela que je tiens à vous remercier encore une fois. Pour la manière dont AVANTI a été mis en œuvre en Suisse centrale et pour la possibilité qu'il a offerte, c'est-à-dire surtout pour le fait que les dépôts de Suisse centrale avaient encore suffisamment de lignes et de véhicules complémentaires et valorisants à proposer pour qu'AVANTI puisse ainsi offrir une valeur ajoutée. ➔



Photo: Bigna Reinou

Système salarial CFF Cargo

Hubert Giger, Président VSLF & Martin Geiger, Comité VSLF



Après une rencontre « finale » avec CFF HR et CFF Cargo à la mi-mai 2023, la situation se présente comme suit :

- Le système salarial des CFF a été repris chez Cargo, y compris la progression plus rapide pour les mécaniciens de la cat. B. C'est une bonne chose que cette solution soit également appliquée chez Cargo.
- La reprise du personnel des locomotives de catégorie B dans le niveau d'exigences H (NE H) a été compliquée par différentes déclarations selon lesquelles le niveau d'exigences G serait « en principe » correct. Cette question a pu être clarifiée lors de la rencontre dans la mesure où le personnel des locomotives cat. B bénéficierait du NE H non seulement avec trois modules supplémentaires, mais aussi lorsque, pour des raisons d'organisation ou d'exploitation, les modules ne sont pas instruits.

Avec la négociation des profils professionnels chez CFF Cargo, des améliorations ont pu être obtenues. En particulier pour les mécaniciens de locomotive cat. B100. Cela était nécessaire et doit être considéré comme positif.

- Les modules supplémentaires pour le personnel des locomotives cat. B ne sont pas indemnisés séparément et sont considérés comme inclus dans le NE H. Ce point n'a pas pu être corrigé. Le VSLF, avec l'aide de la communauté de négociations, a soutenu cette revendication en vain. Nous n'avons pas pu atteindre notre objectif.

On peut comprendre que de nombreux mécaniciens n'aient pas signé l'avenant au contrat de travail suite à l'absence d'indemnisation.

Nous n'avons pas pu obtenir l'indemnisation des modules.

Pour l'avenir, il est important de clarifier la question de savoir si le mécanicien de locomotive cat. B, même sans les modules, se situe par défaut dans le NE H. Nous avons reçu une confirmation de CFF Cargo à ce sujet. Avec ce principe, les promesses concernant la courbe des mécaniciens de locomotives dans l'ancienne CCT peuvent également être scellées pour l'avenir chez CFF Cargo.

CFF numériques – conférence des cadres 2023

Groupe technique VSLF

La conférence des CFF avec la présidente du conseil d'administration Monika Ribar et le CEO Vincent Ducrot était placée sous la devise « #OneSBB - j'assume mes responsabilités ».

Lors de deux tables rondes, des membres de la direction du groupe et des cadres supérieurs discuteront en outre des deux questions suivantes : « comment pouvons-nous garantir une exploitation ferroviaire sûre ? » et « comment pouvons-nous travailler plus efficacement ? ».

En tant que partenaire social des CFF et en tant qu'association professionnelle d'un des groupes professionnels les plus importants aux CFF, avec environ 12% des employés, nous trouvons que les questions sont bien choisies et pertinentes. Des solutions existent, il faut simplement se demander si elles sont souhaitées par de nombreux employés.

Comme objectifs pour la réalisation de OneSBB ont été formulées les hypothèses suivantes :

- Nous poursuivons le travail de leadership et veillons à ce que tout le monde comprenne les objectifs et soutienne OneSBB.
- Nous recrutons environ quarante coachs OneSBB dans les régions et mettons en place un réseau couvrant l'ensemble du territoire, qui met en œuvre le contenu de OneSBB bottom up.
- Nous proposons une boîte à outils pragmatique et facile à utiliser qui crée de la transparence, habilité et soutient : Self-service & offre accompagnée.

C'est pourquoi 40, 50 ou peut-être 60 ambassadeurs, appelés coachs, seront recrutés pour porter ces idées à l'extérieur.

Ancien ambassadeur aux CFF

L'idée des promoteurs est venue de SR Technics en août 2006, sous la houlette de Philippe Gauderon, alors responsable Operating. L'objectif du projet était d'atteindre le fait que la culture (l'esprit) OP (Operating CFF P) soit connue de tous.

Les promoteurs sont recrutés à la base par les chefs de secteur (OP-ZF : Walter Hofstetter). Chez OP-ZF, environ quarante promoteurs sont désignés le 31 août 2006 et reçoivent une formation de deux jours au centre du Löwenberg.

Le rôle des promoteurs est d'être des récepteurs ou des émetteurs d'informations, de transmettre de manière crédible des histoires et des exemples positifs en tant qu'ambassadeurs et de transmettre activement des propositions directement sur le terrain en tant que penseurs transversaux.

Plus tard, le projet « Promoteurs » a été transformé en projet « Forum » et tout s'est terminé en 2010/11.

Connaissances manquantes Groupe technique

Suite à un accident de personne survenu au début de l'année au bord du lac de Walenstadt, la ligne entre Ziegelbrücke et Weesen (en direction de Coire) a été fermée, comme la plupart du temps, à tous les trains et pour une durée indéterminée. Les concepts prévus ont été appliqués, notamment la déviation des trains Zurich - Coire et Zurich - Buchs SG - Autriche via St. Margrethen.

Dans le communiqué de l'infrastructure CFF concernant l'événement, on peut lire que : « les compétences des mécaniciens CFF-P via St. Margrethen sont limitées (trains spéciaux ou déviations des trains du trafic grandes-lignes) ». Cela se produit après chaque détournement de trains et montre sans ménagement les limites des planifications automatiques de sillons et des solutions numériques.

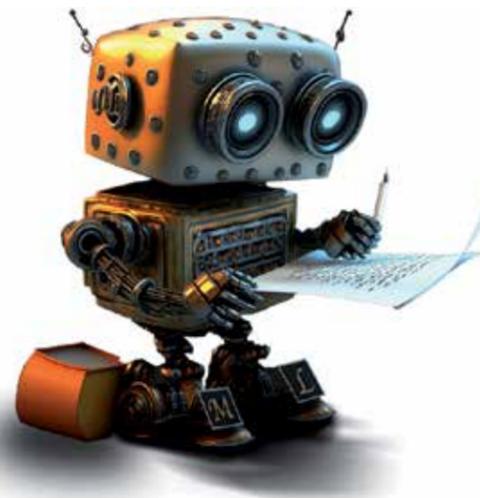
La limitation des compétences du personnel des locomotives sur les tronçons et les véhicules, critiquée depuis des années, ne réduit pas seulement la rentabilité et la flexibilité des tours de service, mais aussi la maîtrise des perturbations. Et l'attractivité du métier pour les mécaniciens actuels et futurs.

Salutations des robots

Des mots numériques vides de sens. Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

Chères et chers collègues,

Nous sommes heureux de vous présenter la nouvelle édition du LocoFolio ! Dans ce numéro, nous avons rassemblé une série de sujets passionnants en rapport avec notre secteur. Des processus de changement dans la technologie des locomotives aux nouvelles lois relatives à l'exploitation ferroviaire, nous nous sommes donné pour mission de fournir à nos membres des informations actuelles. En outre, le magazine offre un aperçu de certains aspects du transport ferroviaire moderne et du respect des normes de qualité...



Bon, la ferme maintenant ! Un Leutwyler écrirait donc ainsi? Sûrement pas ! Ce blabla préalable a été déblaté par le très médiatique Chatbot « Chat GPT ». Son mandat était « écrire un éditorial pour le LocoFolio ». Je suis vraiment étonné de voir à quel point cette chose est bavarde et avec quel naturel elle débite les plus grosses aneries.

Alors...

D'une certaine manière, ces phrases toutes faites me rappellent fortement les textes très sérieux que l'on peut lire habituellement. Par exemple, sur des sites web ou dans des brochures.

Quiz

Faisons le texte : devine quels textes ont été officiellement publiés et lesquels ont été créés de toute pièce par ChatGPT !

- A : « XY est une entreprise innovatrice dans la tech, qui traduit dans la réalité le rêve d'une mobilité sur mesure »
- B : « Nous sommes nombreux à vouloir un avenir respectueux du climat. Mais comment atteindre cet objectif ? La mobilité joue un rôle clé. Pour cela, chez XY, la durabilité est une priorité absolue. »
- C : « Notre objectif est de rendre la mobilité accessible à tous, conviviale, efficace et surtout durable. »
- D : « Les normes et les exigences changent - êtes-vous prêt pour l'avenir ? »
- E : « XY propose une série de composants et de systèmes. Des solutions qui vous permettent de répondre aux exigences tant au niveau européen que mondial. »
- F : « Company XY is a true leader in the transportation sector, driven by a passion

for innovation, customer service, and sustainability. »

- G : « Pour des clients qui peuvent compter sur la fiabilité, la précision et un service de première classe. »
- H : « En fabriquant des produits durables et de qualité, l'entreprise contribue également à réduire la consommation et à minimiser l'impact sur l'environnement. »
- I : « Nous appliquons des pratiques inclusives et créons un environnement de travail qui valorise et encourage les compétences et les talents de tous les collaborateurs. »
- J : « XY favorise une collaboration inclusive et renforce sa responsabilité en matière de durabilité sociale grâce à la diversité de ses équipes. »
- K : « XY est en excellente position pour façonner la mobilité de demain : efficace, durable et connectée ! »
- L : « Dans l'ensemble, l'ETCS présente de nombreux avantages pour le transport ferroviaire européen. Avec une sécurité et une efficacité améliorées, les opérateurs et les passagers peuvent bénéficier d'un système de transport plus fiable et plus rentable. »

La liste pourrait encore être complétée à volonté. Tu trouveras les solutions à la page 71. Et alors ? Combien de bonnes réponses ? Pas si facile du tout, ou bien ?

Il se peut que l'intelligence artificielle bouleverse un jour notre profession, voire qu'elle la supprime. Mais avant cela, elle menacera certainement de nombreux autres secteurs professionnels, où l'on produit surtout du vent et du tout-venant rhétorique !

Super-trains

Groupe technique VSLF

Mécaniciens de Zurich et Altstetten recherchés pour la conduite de trains ICE / TGV / Railjet / tunnel du Gothard et Suisse romande. Wow!

On a apparemment de la peine à recruter des personnes intéressées.

Les conditions requises sont une flexibilité accrue, une activité à 80% au moins en tant que mécanicien de locomotive et un engagement de plusieurs années. Autant de points qui sont de moins en moins souhaités. Les éventuelles contraintes liées aux restrictions dans le choix des vacances et à la multiplication des changements de tour ne sont pas mentionnées. On peut aussi se demander si l'on ne va pas simplement se retrouver à la case-départ avec une telle annonce.



A la vôtre!

Invitation. Daniel Hurter, mécanicien Zurich

Début mai, toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de la division Production Voyageurs des CFF ont reçu une invitation à un apéritif pour les remercier de leur engagement et de leurs prestations en faveur de la clientèle des CFF.

Chez les personnes invitées – ou devrait-on plutôt parler de personnes apparemment invitées – cette invitation a suscité la joie ou la surprise, selon le tempérament et l'attitude personnelle, mais chez celles qui ont acquis un sain scepticisme de base au cours de leurs nombreuses années de service, c'est plutôt la méfiance qui a prévalu. Pourquoi les pontes du Wylerpark se seraient-ils soudainement découvert de l'intérêt pour les ressources humaines de terrain toujours trop nombreuses, toujours trop chères et toujours trop inefficaces ? Ce sont précisément les personnes dont le vocabulaire, lorsqu'elles quittent les espaces protégés de leurs oasis administratives, se réduit aux mots optimisation, numérisation, rationalisation – sans compter bien sûr le verbiage supplémentaire de communication auquel elles ont été formées – qui devraient maintenant faire tomber leurs barrières et inviter chez elles des individus qui pourraient raconter ce qui se passe et comment les clients s'expriment lorsqu'un

poste d'enclenchement est à nouveau en dérangement, qu'un aiguillage est gelé ou qu'un véhicule est en panne.

L'expérience de la vie professionnelle ne nous a pas trompés : quelques heures seulement après le mail d'invitation, nous avons reçu un autre mail qui a rétabli la séparation entre l'étage des tapis brillants et les affaires quotidiennes laborieuses.



Désormais, on sait aussi à qui les clients doivent leur engagement et leurs prestations pour voyager plus ou moins ponctuellement. L'engagement du personnel de première ligne est en

tout cas sans faille. Pensons-y la prochaine fois que nous recevons une demande de prolongation d'un tour de service ou de jour de travail supplémentaire (la situation du personnel des locomotives évolue d'ailleurs à nouveau vers un sous-effectif). Prenons plutôt le temps de prendre un apéro privé – et bien entendu payé à titre privé.

Ah oui, le responsable Production du trafic voyageurs nous a tout de même donné un petit espoir – théorique bien sûr – à la fin : « je me réjouis de te rencontrer bientôt, j'espère, à une autre occasion ». Nous ne savons pas si nous nous en réjouissons également. ➤

Courses pratiques

Stephan Wirz, mécanicien Lucerne



Potentiel d'économies sur les courses pratiques ?

Jusqu'à présent, les cours sur les véhicules pour les mécaniciens déjà formés comprenaient, outre la théorie et la gestion des dérangements, des courses pratiques (supplémentaires) le dernier jour de cours. Pendant ces aller-retours, les participants pouvaient s'exercer à des actions qui ne sont normalement pas possibles dans les trains circulant à l'horaire avec de la clientèle.

Il semble qu'un potentiel d'économie ait été découvert, dans la mesure où ces trajets pratiques sont maintenant effectués sur des trains commerciaux en tant que prestations de conduite planifiées. Cela a pour conséquence que des tours déjà planifiés sont enlevés au personnel des locomotives, que d'autres tâches doivent leur être trouvées et que le personnel doit en être informé en conséquence. On peut supposer qu'en raison du surcroît de travail de plusieurs des services impliqués, il n'y aura que peu d'économies, mais que les coûts seront cachés ou transférés. Le mécontentement des formateurs et des répartiteurs face à de telles manœuvres est inévitable. On n'hésite pas non plus à « toucher » des tours ou des trains d'autres dépôts.

Ensuite, les mécaniciens nouvellement formés doivent se rendre de manière autonome sur des trains avec le matériel roulant correspondant (pour autant qu'il n'y ait pas eu de changement) afin de continuer à s'exercer dans la pratique. Ce faisant, on dérange à nouveau le personnel des locomotives qui se retrouve dans une situation instable et on crée inutilement de l'inquiétude chez tous les participants.

La formation a un coût et doit être budgétisée de manière prévoyante. Celui qui économise sur une instruction complète met délibérément en danger la sécurité du personnel, des voyageurs et du matériel roulant. Il n'est pas certain que cela soit rentable. ➤

Rheineck - Walzenhausen - Munich

Entre Rheineck, sur le vieux Rhin, et Walzenhausen, dans les Rhodes-Extérieures, circule un train à crémaillère qui ne compte qu'une seule voiture. Groupe technique VSLF

Blick 24.12.2022:

Comme les Eurocity reliant Munich à Zurich arrivent souvent en retard en Suisse, ils doivent céder leur sillon à d'autres trains. Les retards deviennent si importants que les CFF bannissent d'emblée ces liaisons de leur horaire.

Le point commun avec les Eurocity qui circulent à toute vitesse de Zurich à Munich est que les véhicules Giruno ne peuvent pas non plus être remplacés lorsque l'un d'eux tombe en panne.

Cela est dû au fait qu'il y a le même nombre de véhicules que de prestations à effectuer. Contrairement au petit train à crémaillère isolé, on pourrait penser qu'il existe des possibilités d'éviter cela dans un grand chemin de fer.

Il est intéressant de noter que plus les véhicules répondent aux normes européennes, moins ils sont interopérables. Pas seulement au niveau transfrontalier, mais aussi à l'intérieur de la Suisse.

Il y a tout de même un avantage lorsqu'il n'y a que peu de véhicules et qu'ils sont donc desservis par peu de personnel : les cabines de conduite sont nettement plus propres et mieux entretenues.

Émission : Top News

80% des trains Eurocity Munich - Zurich arrivent en retard

En moyenne, les pendulaires attendent à la gare de Saint-Gall 18 minutes de plus que ce qui est indiqué dans l'horaire. Selon les CFF, cela est dû au fait que les trains en provenance de Munich arrivent déjà en retard en Suisse. ➤

THURBO

Groupe technique VSLF

Thurbo est souvent jalouxé parce qu'ils changent de mécanicien et de système en une minute à St. Margrethen pour le trajet vers le Vorarlberg. Les véhicules circulent sans ETCS, mais avec un niveau de sécurité élevé. Depuis décembre 2021, la nouvelle ligne S7 circule le week-end sans changement de train de Romanshorn à Lindau-Reutin via Bregenz. En raison de la pandémie, l'ouverture officielle de la nouvelle ligne n'a eu lieu que le samedi 26 mars 2022. Les commanditaires bavarois, autrichiens et suisses prévoient, avec les ÖBB et Thurbo, de prolonger la S7 tous les jours jusqu'à Lindau-Insel à partir de décembre 2023. ➤

Image Thurbo sur le pont sur le Rhin vers St. Margrethen. Source : Thurbo (Autorisation demandée)



Deine Reise – unser Ansporn – unser Stolz.

Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.

Lieber Daniel

Dein tägliches Engagement und deine Leistungen für unsere Kund:innen erfüllen uns mit Stolz. Dafür möchten wir uns bei dir im Rahmen eines Apéros herzlich bedanken und mit dir anstossen.

Mittwoch, 7. Juni 2023 zwischen 16.15 und 19.00 Uhr.
Auf der Terrasse des Wylerparks.

Die Geschäftsleitung Produktion Personenvverkehr freut sich auf das gemütliche persönliche Austausch.

Eine Anmeldung ist nicht notwendig.

Beste Grüsse

Finus.

Korrigendum: Einladung zum Wylerpark-Apéro vom 7. Juni 2023.
Lieber Daniel
Wir möchten uns in aller Form entschuldigen, dass irrtümlicherweise die Einladung an alle Mitarbeitenden der Division Produktion Personenvverkehr versandt wurde, anstatt nur an die Kolleginnen und Kollegen im Wylerpark und Bollwerk.
Die Einladung gilt nur für die Mitarbeitenden der Standorte Wylerpark und Bollwerk.
Dies hindert mich nicht daran, dir für dein tägliches Engagement und für deine Leistungen für unsere Kund:innen zu danken.
Ich freue mich, dich hoffentlich bald ein andermal zu treffen.

Le sud du Piémont

12 - 15 mai 2023 (4 jours) et **8 - 11 décembre 2023** (4 jours)
Voyage direct et confortable avec le nouveau EC Giruno | Plaisir culinaires de la cuisine et de la cave | Visites à Alessandria, Novi Ligure et Gênes
Prix forfaitaire CHF 920.-



Impressions de la Pologne

du 31 août au 10 septembre 2023 (11 jours)
Le canal d'Oberland: Voyager en bateau à travers les prairies | Vieilles villes historiques de Wrocław, Cracovie et Gdansk | Mine de sel de Wieliczka, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO
Prix forfaitaire CHF 2530.-



D'un train à l'autre dans les Pyrénées

du 12 au 19 septembre 2023 (8 jours)
Le petit état d'Andorre et le lieu de pèlerinage Lourdes | Expérience ferroviaire pure : « Train rouge » et « Train Jaune » | Spectaculaire : « Petit Train d'Artouste » et « La Rhune »
Prix forfaitaire CHF 2350.-



Autres voyages ferroviaires spéciaux et croisières fluviales en 2023

- Voyages en Europe**
- 15.03. - 29.03. Les Iles Canaries en train et en bateau
 - 20.04. - 29.04. L'Albanie, le paradis naturel
 - 24.04. - 28.04. Provence – Côte – d'Azur
 - 29.04. - 06.05. Les Pouilles, un pays inconnu
 - 16.05. - 30.05. Aventure ferroviaire dans les Balkans
 - 05.06. - 09.06. Venise, la Vénétie et croisière sur la Brenta
 - 14.06. - 20.06. Frise orientale – Des chemins de fer et la mer
 - 29.06. - 06.07. Jersey et les îles anglo-normandes
 - 04.07. - 15.07. La Norvège et ses fjords
 - 13.07. - 23.07. Grand circuit en Irlande
 - 19.08. - 31.08. La Scandinavie en train et Hurtigruten
 - 24.08. - 02.09. Ecosse : Le Firth of Clyde et les Highlands
 - 08.09. - 16.09. La Corse – un beau circuit
 - 25.09. - 29.09. Venise, la Vénétie et croisière sur la Brenta
 - 06.10. - 09.10. Train spécial anniversaire vers la Bavière
 - 07.10. - 14.10. Prague et la Bohême en train spécial historique
- Croisières fluviales**
- 30.06. - 06.07. Navigation sur l'Elbe et la Moldau
 - 08.09. - 14.09. Le Pô – de Mantou à Venise

Voyages lointains

- 22.01. - 30.01. Egypte – Le Caire et la Vallée du Nil
- 12.02. - 25.02. Costa Rica – Canal de Panama
- 24.04. - 05.05. Maroc – Nature, culture et expériences ferroviaires
- 08.05. - 21.05. Japon – circuit en train
- 27.09. - 12.10. Mexique – Copper Canyon

+++++ Chez Servrail (presque) tout est inclus: Billets de train | Billets d'avion | Trajets en autocar et transferts | Logement dans de bons hôtels de classe moyenne | Demi-pension et repas supplémentaires (en principe, boissons comprises) | Excursions et visites | Documentation de voyage | Protection financière/Fonds de garantie | G dès et jusqu'en Suisse | Pourboires +++++

SERVRAIL GmbH | case postale 335 | 3027 Berne
téléphone 031 311 89 51 | e-mail info@servrail.ch | www.servrail.ch



Informations, brochures, programmes détaillés et réservation : www.servrail.ch ou 031 311 89 51

Une production ferroviaire rentable aux CFF

Felix Traber, mécanicien de locomotive à Coire pour CFF Voyageurs, a rédigé en collaboration avec le comité central du VSLF un document de huit pages contenant des questions concrètes au sujet de la stratégie des CFF en ce qui concerne les trafics régional et grandes lignes.
Groupe stratégique VSLF

L'accent a été mis entre autres sur les développements des dernières années en ce qui concerne les sociétés filles des CFF et les différentes coopérations en trafic voyageurs.

La lettre a été adressée au Conseil d'administration des CFF à l'attention de Madame Monika Ribar, à la division Marché Voyageurs à l'attention de Madame Véronique Stephan et à la direction de l'unité Conduite des trains et à la manœuvre à l'attention de Monsieur Claudio Pellettieri. Les questions suivantes ont été posées :

Problématique 1 : la planification productive de l'affectation du personnel des locomotives dans le sud-est de la Suisse et dans d'autres régions est de plus en plus difficile en raison de la répartition et de la réorganisation toujours plus poussées des trafics.

Problématique 2 : rétrospectivement, on constate que les coopérations dans le trafic régional et dans le trafic grandes lignes ont entraîné, dans divers dépôts, d'importantes restrictions dans la formation des tours et l'organisation des tableaux de service, ce qui a eu des répercussions négatives sur la productivité et la flexibilité.

Problématique 3 : les CFF accordent trop peu d'importance au trafic régional, car celui-ci ne doit pas générer de bénéfices. Les CFF ne reconnaissent pas la valeur des prestations du trafic régional pour une formation optimale des tours, en tant que complément aux prestations du trafic grandes lignes, ou dans l'apport à la taille critique d'un dépôt. En règle générale, il n'est guère possible d'orga-

niser de manière productive des tours de trafic grandes lignes pour le personnel des locomotives. Des prestations de travail plus courtes provenant du trafic régional sont indispensables pour une formation optimale et économique des tours.

Problématique 4 : Les coopérations avec les TPF à Fribourg, les TRN à Neuchâtel, RegionAlps en Valais, Turbo en Suisse orientale, le BLS et le SOB ont pour conséquence que, dans plusieurs régions de Suisse, différents dépôts ont perdu et perdront encore en productivité et en attractivité en raison de la répartition opérationnelle des prestations.

Avec le projet AVANTI, on essaie de compenser à petite échelle les menaces d'improductivité et de perte d'attractivité en essayant d'engager le personnel des locomotives, partout où c'est possible, avec deux contrats de travail sur deux lieux de

travail. Le taux de réponse minimal entraîné en outre une charge supplémentaire pour les répartitions. Le taux d'adhésion au projet minimal est peut-être aussi lié au fait qu'à différents endroits de CFF Voyageurs, on a supprimé des compétences existantes du rayon de lignes pour le personnel des locomotives, bien que tout en haut, on ait annoncé le contraire. ➤

Liens :

Nouvelle attribution de la concession « grandes lignes » :
<https://www.vslf.com/fr/info/projets/concession-grandes-lignes>

Résumé : Nouvelle attribution de la concession « grandes lignes » / Répercussions possibles liées à la nouvelle attribution de la concession « grandes lignes » par l'OFT. Optimisation ou démantèlement du trafic ferroviaire suisse ? Une analyse.



Pays de Glaris. Photo: Stefan Gall

Échange avec Thurbo

Groupe technique VSLF



Thurbo dans toute la Suisse

Trains Thurbo à Olten et Zurich Löwenstrasse. Les trains ont-ils été inversés ? S'agit-il de trains d'essai ?

Non, il s'agit de prestations selon l'horaire avec des mécaniciens CFF et Thurbo. Les mécaniciens de Thurbo circulent également avec des trains Bombardier des CFF. Et des mécaniciens CFF avec des GTW Thurbo. Et quand il est dit que ce n'est pas possible... !

Une utilisation mixte des véhicules et des mécaniciens est possible et efficace. Et avec plus de personnel pouvant être engagé de manière flexible sur des sites avec plus de collaborateurs, on peut aussi s'adapter de manière plus flexible pour le personnel. Et c'est justement ce que ce dernier demande. ➡



Photo: Hubert Giger

Échange de mécaniciens entre les ETF

Groupe technique VSLF

La coopération du personnel provenant de différentes ETF se retrouve dans les situations suivantes :

- CFF Voyageurs – Railcare, la coopération fonctionne
- CFF Voyageurs – TILO, la coopération fonctionne
- CFF Voyageurs – RegionAlps, la coopération fonctionne
- CFF Voyageurs – CFF Cargo, la coopération fonctionne parfois

Après que CFF Cargo ait commencé, il y a plus d'une année, à effectuer des manœuvres à Buchs (SG) avec des locomotives de CFF Voyageurs, la question s'est posée de savoir si cela était vraiment autorisé, étant donné que CFF Cargo et CFF Voyageurs appliquent des prescriptions d'exploitation différentes.

Par le biais d'une convention de prestations temporaire, le personnel de CFF Cargo a été autorisé à posteriori à effectuer des manœuvres à Buchs (SG) avec des locomotives de CFF Voyageurs.

« La prestation convenue peut être effectuée et tous les mécaniciens de locomotive cat. B de CFF Cargo sont autorisés à la faire. Cela ne s'applique actuellement pas aux prestataires de

services et est limité dans le temps, avec un délai au 31.01.2023 ».

Peu avant l'expiration du délai, une convention de prestations valable à long terme a été conclue, dans laquelle le personnel de CFF Cargo a été autorisé a posteriori à effectuer des manœuvres à Buchs (SG) avec des locomotives de CFF Voyageurs.

Apparemment, il n'y avait pas d'obstacles en matière de sécurité ni de doutes quant à l'exécution de la manœuvre convenue. Toutes les compétences nécessaires ont été considérées comme acquises tant que les mécaniciens de Cargo n'accouplent ou ne désaccouplent pas la locomotive et n'effectuent pas la préparation du train.

L'effort nécessaire pour obtenir l'autorisation de manœuvrer un type de locomotive, que les deux divisions possèdent, est incroyable. Ainsi, au sein même des CFF, nous allons nous noyer de plus en plus profondément dans le marécage des règlements, des directives et des conventions de prestations et continuer à nous diviser avec des prescriptions d'exploitation différentes. Le tout en accord avec la stratégie OneSBB ? Des coûts énormes sans valeur ajoutée. Si on peut se le permettre... ➡

Human Factors – L'inséparable compagnon sur le siège passager

Les facteurs humains sont-ils des facteurs cachés ? Peider Trippi, conseiller en processus



La complexité des organisations, de leurs processus et des tâches qui y sont liées ne cesse de croître. La numérisation et l'automatisation élargissent leur emprise. Au milieu de ces influences se trouve l'être humain en tant que pilote, médecin ou mécanicien de locomotive, avec ses forces et ses faiblesses. L'interaction entre les systèmes et les personnes, ainsi qu'entre les personnes, est omniprésente à tout moment ... tout comme le fait que des erreurs humaines sont commises. Les facteurs psychologiques, cognitifs, sociaux, émotionnels et culturels jouent ici un rôle important. Ils sont regroupés sous le terme de « facteurs humains ».

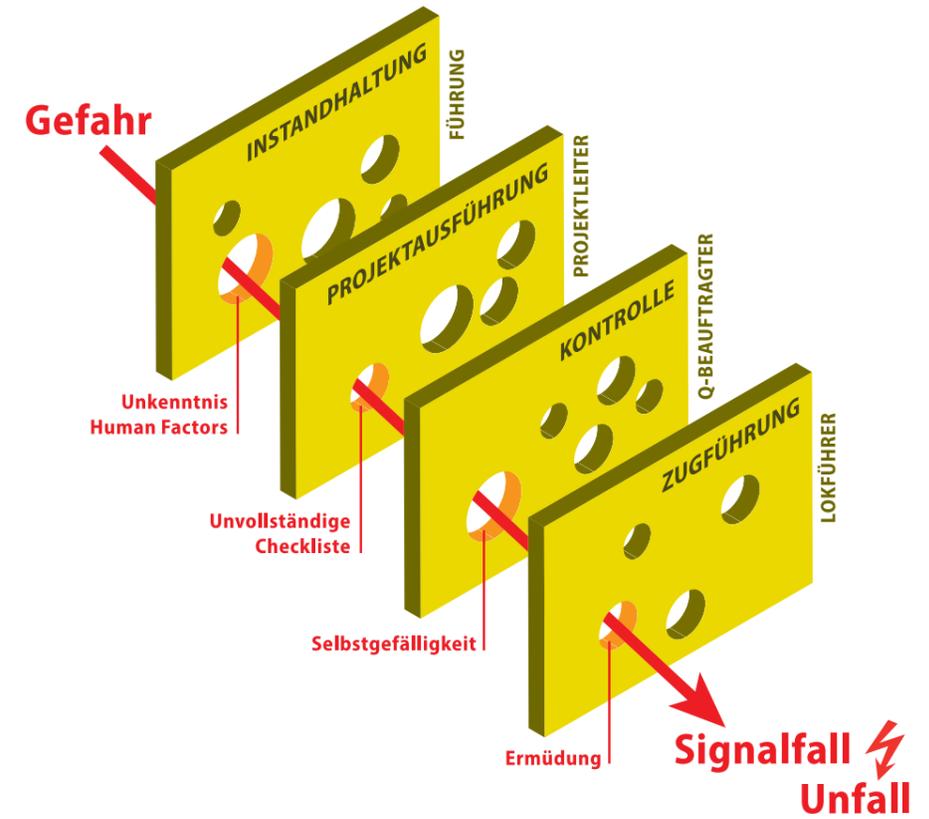
Manque de sensibilisation dans l'administration ?

Les rapports d'incidents et d'accidents montrent que les facteurs humains ne sont guère pris en compte dans les entreprises et les administrations ferroviaires. Le SESE établit ainsi des rapports généraux, mais ne remet souvent pas en question de manière approfondie les causes des facteurs humains.

Une recherche rapide sur Google de « OFT Human Factors » ne donne que dix résultats en lien avec l'OFT (dont aucun ne concerne le mécanicien de locomotive !). Néanmoins, on peut trouver, quasiment en marge, un résumé de quatre pages sur les facteurs humains dans le guide pour l'élaboration des prescriptions (paru en 2010). L'OFT lui-même a fait réaliser, entre 2014 et 2022, une série d'études scientifiques en six parties, axées sur la conduite et la surveillance. En 2015, l'OFT y a recommandé la création d'une unité organisationnelle traitant des facteurs humains.

Les facteurs humains ne sont-ils pertinents que dans la cabine de conduite ?

Les facteurs humains ne se trouvent pas seulement chez les mécaniciens de locomotive, on trouve également de tels facteurs dans le système d'exploitation ferroviaire : dans l'ingénierie, la construction, les prescriptions et la documentation, la maintenance, la gestion de projets de l'infrastructure, la planification de l'exploitation, dans



l'emplacement des dépôts, le manque de mise à disposition des ressources ou les conditions météorologiques et de visibilité, etc. C'est souvent dans ces éléments que se trouve le début des chaînes d'événements qui mènent aux incidents et aux accidents. Dans les chemins de fer, le dernier maillon est le mécanicien de locomotive. Cela peut être représenté de manière symbolique par le « modèle du fromage suisse ».

Les articles du LocoFolio et les rapports du SESE permettent d'illustrer certains aspects typiques du facteur humain.

Standards et normes – Checklists manquantes ou non respectées :

Cela a eu pour conséquence que des annonces V-App concernant la réduction de la longueur d'un quai en raison de travaux n'ont été faites que trois jours après le début des travaux (LF 2021/2). Les conséquences possibles sont des chutes de passagers qui descendraient du train, entraînant l'interruption de l'exploitation et des conséquences financières.

Manque de conscience de la situation – le fait de ne pas reconnaître une situation, de

ne pas la comprendre et de ne pas prévoir les résultats possibles :

L'accident du BLS à Zollikofen où deux trains sont entrés en collision (2022 rapport SESE 2022060202) a montré par la suite qu'en moyenne trois trains par jour circulent sur le réseau ferroviaire suisse sans système de contrôle de la marche des trains. L'OFT a ensuite fait savoir qu'il était surpris par ce nombre élevé. Une directive plus sévère a maintenant été édictée, selon laquelle il n'est possible de circuler sans accompagnateur que jusqu'au dépôt du personnel des locomotives le plus proche, respectivement du centre d'entretien, et qui limite la vitesse maximale à 40 km/h.

Fatigue – Un facteur humain important, bien qu'il n'existe pas d'ordre de grandeur mesurable pour la notion de fatigue/de surmenage :

La prise en écharpe d'un train de marchandises de la chaussée roulante avec un train de travaux à Spiez s'est produite en raison d'une mauvaise appréciation de la situation au franchissement d'un signal nain montrant « l'arrêt » (2014 Rapport SESE 2014051701). Ceci parce que les capacités du

mécanicien de locomotive étaient temporairement réduites suite à une pause dans son tour de service de nuit de 90 minutes où il avait dormi, engendrant une mauvaise interprétation du signal de groupe qui était au vert. La cause en est le non-respect du principe de la sieste de 30 minutes.

Attentes – Elles sont souvent motivées par la pression de l'horaire, l'expérience ou la monotonie et sont basées sur le fait que l'on s'attend à voir quelque chose et que l'on ne perçoit pas ce qui est réellement présent : Outre les aspects techniques, une autorisation de départ attendue a entraîné une collision de train entre un train régional et un Interregio (2015 rapport SESE 2015022001). La coïncidence fortuite des signaux a été interprétée par erreur par le mécanicien comme concernant son propre train. La pression temporelle qu'il s'était imposée a sans doute favorisé les attentes. Les conditions d'éclairage nocturnes difficiles, avec des signaux légèrement en courbe, ont facilité une interprétation erronée.

Complaisance – autosatisfaction et fausse confiance en ses propres actions et capacités en raison d'une surestimation de soi : Manque de logique dans l'installation des signaux d'arrêt, installation inversée des signaux nains (LF 2021/2), position des signaux tantôt à gauche tantôt à droite, limites de manœuvre franchies (LF 2022/1) laissent supposer que tous les services de l'infrastructure et les autorités n'ont pas une vue d'ensemble de la réglementation et de ses conséquences. Ou alors elles se placent du point de vue qu'il existe des prescriptions pour les cas exceptionnels. De telles complaisances peuvent être le trou décisif dans le modèle du fromage suisse. A savoir que si finalement, chez le mécanicien de locomotive, un "trou dans le fromage" existe aussi, cela conduit à un incident sérieux, voire à un accident tragique.

Conclusion

Si les plus hautes autorités fédérales, l'Office fédéral compétent et la principale entreprise ferroviaire suisse proclament une culture de la sécurité élevée mais n'accordent que peu d'attention aux aspects en lien avec les facteurs humains, il n'est pas étonnant qu'un système de rapports ESQ et de PAC ne puisse répondre que partiellement aux attentes. Ainsi, l'atteinte d'une « just culture » dans le secteur ferroviaire est encore loin d'être acquise. ➔



Qu'est-ce que le SESE ?

Christoph Kupper, chef du secteur Chemins de fer et bateaux au SESE a tenu à l'AG du VSLF à Burgdorf un discours intéressant. Il nous en a résumé les points principaux.

Qu'est-ce que le SESE ?

Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) est une autorité étatique de la Confédération suisse. En tant que commission extraparlamentaire, elle est rattachée administrativement au Secrétariat général du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et agit indépendamment des autorités de surveillance et des autorités pénales, mais coordonne les enquêtes avec ces dernières.

Que fait le SESE ?

Le SESE a pour mission d'enquêter sur les accidents et les incidents graves impliquant des chemins de fer, des aéronefs ou des navires. Elle examine les causes et les circonstances techniques, opérationnelles, humaines, organisationnelles et systémiques qui ont conduit à l'incident. Elle émet des recommandations en matière de sécurité, mais n'édicte pas de prescriptions – ce qui correspond à la séparation des pouvoirs vis-à-vis de l'autorité de surveillance.

Quel but poursuit le SESE ? Quel est son objectif ?

Les enquêtes visent non seulement à déterminer les causes immédiates de tels événements, mais aussi à identifier leurs causes profondes et les autres risques qui leur sont associés. Cette forme d'enquête a pour seul objectif d'acquérir des connaissances qui permettront de prévenir de futurs accidents ou situations dangereuses et d'améliorer la sécurité. Le mandat et les objectifs sont notamment fixés dans la Loi sur les chemins de fer (art. 15). La faute et la responsabilité ne font pas l'objet de l'enquête. L'enquête sert donc exclusivement à la prévention.

Comment procède le SESE ?

Après réception d'un signalement, l'enquêteur vérifie avec l'auteur du signalement ou avec une personne sur place si les conditions d'ouverture d'une enquête sont réunies. Si c'est le cas, il se rend sur place avec le concours d'autres spécialistes (enquêteurs) et rassemble tous les faits pertinents. Il mène des entretiens avec les personnes impliquées et, le cas échéant, concernées ; prélève des traces (p. ex. traces de déraillement, dommages) et des données (p. ex. données de circulation, données du poste d'aiguillage, enregistrements vidéo) ainsi

que des documents justificatifs (p. ex. éléments protocolés auprès du mécanicien de locomotive, du chef de la sécurité, du chef de la circulation). L'évaluation et l'analyse des données, des documents et des enregistrements ont ensuite lieu. L'enquêteur essaie d'obtenir une image cohérente ou une "chronologie" logique du déroulement et des conséquences de l'incident afin de pouvoir en expliquer la cause. Pour ce faire, il peut être nécessaire de reproduire des situations, de simuler des processus ou de procéder à des analyses techniques (par exemple, des analyses métallurgiques de ruptures (essieux, roues, rails)). Celles-ci sont confiées à des prestataires de services spécialisés. Une fois que tous les résultats sont disponibles, le rapport d'enquête est rédigé et soumis à un contrôle de qualité interne. En tant que projet confidentiel, il est envoyé pour consultation aux personnes, entreprises et services impliqués et concernés. Dans le cadre de l'assurance qualité, les destinataires doivent avoir la possibilité d'indiquer les adaptations et les compléments qu'ils estiment nécessaires. Toutes les réactions sont examinées et appréciées de manière appropriée. Après un nouveau contrôle de qualité, le rapport est soumis à la Commission, l'organe de surveillance du service d'enquête, pour approbation. Le rapport approuvé est ensuite envoyé à tous ceux qui ont reçu le rapport pour avis et publié sur Internet après une semaine.

Est-ce que les renseignements fournis au SESE sont-ils utilisés dans le cadre d'une procédure pénale ?

Il est important pour nous que les personnes que nous interrogeons ne subissent aucun préjudice en raison de leurs déclarations faites de manière ouverte. Nous leur expliquons donc leurs droits avant de les interroger :

1. Le droit de ne pas témoigner – ce que nous regrettons, car il manque alors un point de vue important.
2. Le droit de demander que leurs affirmations soient utilisées exclusivement dans le cadre de l'enquête de sécurité. Cette personne est donc la seule à avoir le droit de les consulter lors d'une demande d'accès au dossier. Toute autre personne demandant à consulter le dossier ne peut y accéder, y compris les procureurs, les assureurs ou les supérieurs hiérarchiques.



Christoph Kupper

Où se situent les différences entre une enquête menée par le SESE et une enquête pénale ?

En enquêtant et en publiant les résultats sous la forme d'un rapport final, le SESE veut permettre au secteur de tirer les leçons de l'incident afin d'éviter autant que possible des événements similaires. Le rapport indique également les recommandations que nous avons adressées à l'autorité de surveillance pour faire face à un éventuel déficit de sécurité. De même, un rapport peut également contenir des conseils de sécurité destinés à des groupes cibles (par exemple, les entreprises de transport, les gestionnaires d'infrastructure) sur la manière de remédier à un déficit de sécurité.

L'enquête pénale se penche sur la question de savoir qui est responsable d'un dommage. Les objectifs des deux enquêtes - enquête de sécurité et enquête pénale - sont donc différents.

Quelle est la portée de l'arrêt de la Chambre d'appel du Tribunal fédéral du 17 septembre 2021 ?

En guise d'introduction, j'explique sur quoi la Chambre des recours du Tribunal fédéral a dû se prononcer. L'objet était l'appel intégral du 4 mars 2021 contre le jugement de la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral (SK.2020.38) du 18 décembre 2020 concernant la perturbation par négligence de la circulation publique dans l'aviation. En 2016, lors d'un cours de démonstration aérienne et de vol en formation organisé chaque année, peu après le décollage d'une formation de vol composée de trois avions, l'aile gauche du leader a frôlé l'extrémité de l'aile droite de l'avion qui volait à sa gauche. Les deux pilotes

n'ont pas été blessés et ont pu se poser sur l'aérodrome.

Le SESE avait enquêté sur cet incident et publié son rapport final. Sur la base de ce rapport, le Ministère public de la Confédération a ouvert une enquête pénale contre « inconnu » pour perturbation du trafic public. La procédure s'est notamment appuyée sur des indications concernant les déclarations des personnes concernées. La chambre d'appel du Tribunal fédéral a, sur la base de ses explications, qualifié entre autres les « preuves » suivantes comme non utilisables dans la procédure pénale :

- Les déclarations de toutes les personnes entendues par le SESE conformément à l'art. 24 OEIT;
- Les constatations et recommandations/conclusions dans le rapport du SESE, dans la mesure où celles-ci se basent sur des déclarations de personnes n'ayant pas donné leur consentement conformément à l'art. 24 OEIT.

Cela signifie que les déclarations faites sur la base de l'article 24 de l'OEIT – les renseignements fournis par une personne dans le cadre d'une enquête de sécurité ne peuvent être utilisés dans une procédure pénale qu'avec son accord – ne peuvent pas être utilisées dans une procédure pénale. Il est donc à noter que :

- a) les mécanicien de locomotive impliqué dans un incident sait ce qu'il doit déclarer à l'autorité d'instruction pénale (ce qui ne l'incrimine pas) et ce qu'il peut déclarer au SESE pour servir la sécurité.
- b) lui et son conseil savent que l'accusation ne peut se fonder que sur les résultats de leurs propres auditions.

Le SESE peut-il agir de manière préventive ? Ou est-ce que d'autres services sont compétents en la matière ?

Le SESE ne peut pas agir sur la base d'indications de situations dangereuses. La base de notre action, l'Ordonnance sur les enquêtes de sécurité relatives en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), règle les cas dans lesquels nous devons intervenir - à savoir les accidents et les incidents graves qui doivent être annoncés (art. 15 OEIT). En effet, les entreprises de transport sont en principe responsables de la sécurité (art. 17, al. 4, LCdF), et donc aussi de l'enquête sur les situations dangereuses. Celui qui en constate devrait les signaler au service désigné dans l'entreprise. Idéalement, il devrait également signaler les actes dangereux qu'il a commis. En effet, tout le monde devrait pouvoir en tirer des enseignements et prendre les mesures adéquates contre ces situations dangereuses.

Rétrospectivement, y a-t-il des points communs entre les accidents ?

Le point commun de tous les accidents est que l'humain est toujours impliqué. Les hommes font leur travail en conduisant des trains, en concevant des processus, en développant des produits, en créant des usines, en entretenant des systèmes et en dirigeant des collaborateurs. Il est impossible de travailler sans faire d'erreurs. Le grand défi consiste à concevoir les processus de manière à ce qu'ils restent sûrs malgré les erreurs. Il faut des barrières qui empêchent autant que possible les erreurs et minimisent leurs conséquences. Comme nous l'avons expliqué précédemment, il est utile de parler ouvertement et honnêtement des erreurs (y compris des siennes), d'en tirer des enseignements et de prendre des mesures pour les améliorer. Il est important que les personnes concernées soient traitées de manière équitable. Les actions hésitantes ou les mauvaises actions ne doivent pas être punies.

Les recommandations du SESE sont-elles mises en œuvre ?

Sur les 141 recommandations de sécurité émises actuellement et publiées sur notre site Internet, 127 ont été mises en œuvre ou partiellement mises en œuvre. Cela signifie que l'autorité de surveillance, l'OFT, a examiné nos recommandations et pris des mesures pour éliminer ou réduire le déficit de sécurité. Des exemples récents sont les directives concernant l'élimination des défauts des systèmes de fermeture des portes des voitures voyageurs en ce qui concerne le pincement des personnes. Citons encore les directives concernant les actions à entreprendre en cas de défaillance du système de contrôle de la marche des trains. ➔

Le barbecue de Lac Mégantic

La catastrophe du déraillement d'un train transportant du pétrole, dont l'explosion a anéanti la moitié de la ville, a désormais dix ans. Quelles conclusions peut-on en tirer et quels parallèles peut-on établir dans l'exploitation ferroviaire quotidienne ?

Raoul Fassbind, comité VSLF, responsable CFF P

Le 6 juillet 2013, un train de pétrole de la Maine and Atlantic Railway (MMA) a déraillé sans mécanicien dans la province canadienne du Québec. Le train, long de 1 433m et pesant 9 330 tonnes, transportait du pétrole brut du Dakota du Nord vers une raffinerie de l'est du Canada. Le train s'est arrêté comme prévu à 23 heures la veille au soir dans la localité de Nantes, où le conducteur devait passer la nuit. En raison d'une suroccupation de la gare, le train s'est arrêté sur une voie principale de passage avec une pente de douze pour mille. Le mécanicien a déclenché quatre des cinq locomotives disponibles, laissant la machine de tête en service pour alimenter les freins à air comprimé. Selon certaines sources, il a ensuite serré les freins à main de toutes les locomotives et de sept à dix wagons pour assurer le train contre la dérive. Il a cependant mal effectué le test d'efficacité des freins à main et a laissé le frein à air direct sur les locomotives, ce qui a laissé penser au mécanicien que le train était suffisamment sécurisé. Il s'est ensuite rendu à l'hôtel pour y passer la nuit.

Vers 23h50, un incendie s'est déclaré sur la locomotive de tête en service. L'incendie du moteur était dû à un manque d'entretien et à un composant défectueux. Les pompiers dépêchés sur place ont actionné un interrupteur d'arrêt d'urgence accessible sur la machine, ce qui devait couper l'alimentation en carburant. En outre, tous les disjoncteurs électriques ont été ouverts. Comme le chef-circulation des trains (CC) n'a pu joindre aucun responsable des chemins de fer, il a ordonné à un ingénieur de la voie de se rendre sur le train. Lorsque le mécanicien de locomotive a pu être joint peu de temps après, celui-ci a demandé au chef de gare s'il devait revenir sur le train pour enclencher une autre locomotive. Cette proposition a été déclinée au motif que l'autre employé était déjà en route. Une fois l'incendie éteint, toutes les personnes concernées ont quitté le train et la mise en service d'une locomotive supplémentaire pour l'alimentation en air comprimé du train a été oubliée.

Environ une heure plus tard, lorsque les réserves d'air du train se sont épuisées, les freins automatiques sont devenus inopérants. À 0h56, le train s'est mis en marche lentement depuis la gare de Nantes en direction de Lac Mégantic car les freins à main mis en place pour sécuriser le train



Photos: Wikipedia

n'ont pas suffi à retenir le poids du train dans la pente. À 1h15, le train à la dérive a atteint la gare de Lac Mégantic à une vitesse d'environ 100 km/h et a déraillé dans une courbe serrée limitée à 10 mph (16 km/h). Les locomotives ont été séparées du train et ont continué à rouler sur environ 800 m. Sur les 72 wagons-citernes, 63 ont déraillé et se sont emboîtés les uns dans les autres, ce qui les a fait éclater. Le pétrole s'est ensuite déversé dans le village et ses égouts à la même vitesse que le train. Lorsque le pétrole s'est enflammé de manière explosive, il a jailli des bouches d'égout sous forme de flammes instantanées et a mis le feu à plusieurs bâtiments. L'extinction du foyer de l'incendie a duré plus de deux jours, car d'autres wagons-citernes s'enflammaient régulièrement en

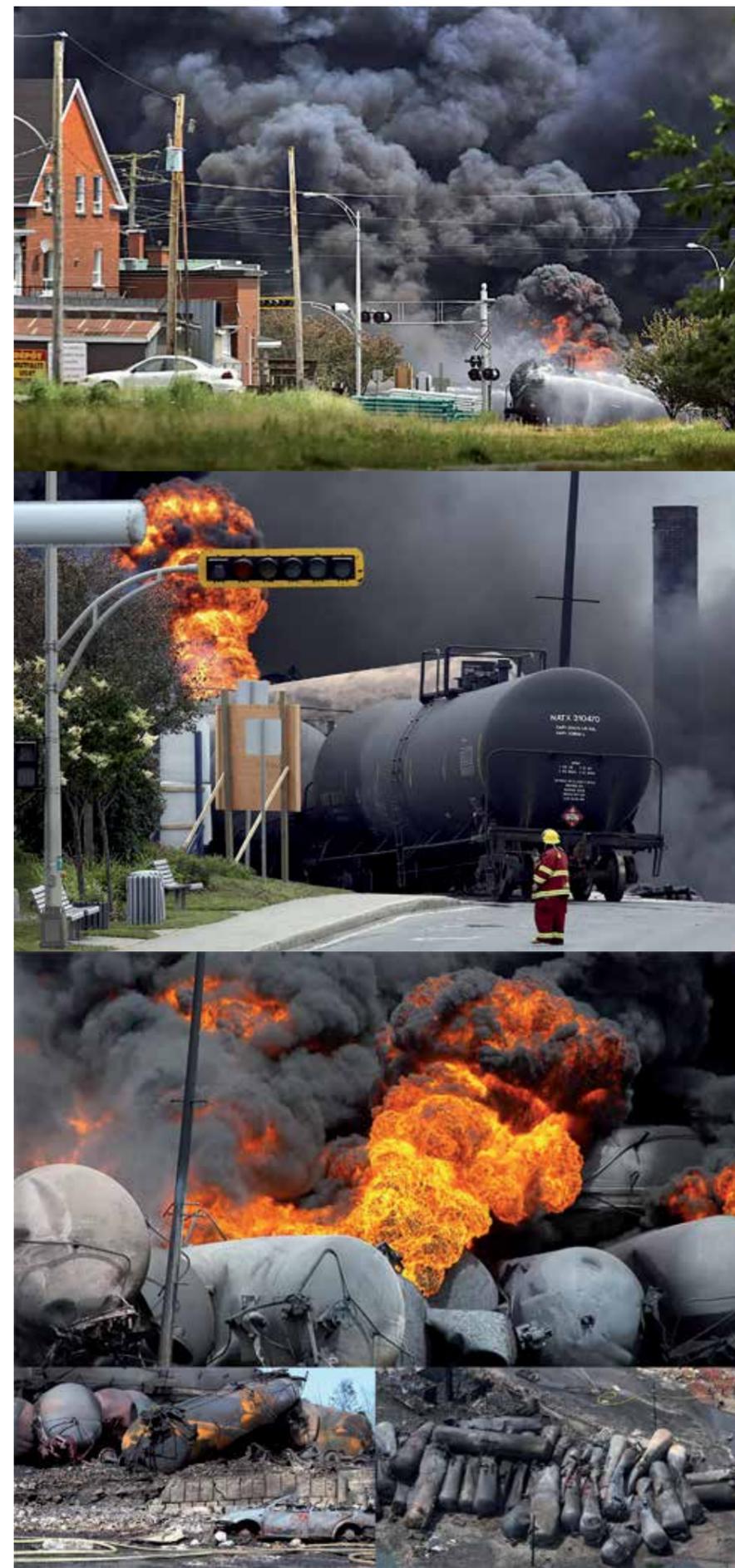


raison des températures élevées. Au total, plus de trente bâtiments ont été entièrement détruits, 47 personnes ont probablement perdu la vie (seuls 42 corps ont pu être retrouvés, dont 34 seulement ont pu être identifiés immédiatement) et plus de 100 000 litres de pétrole brut se sont déversés dans la rivière Chaudière, provoquant une marée noire.

Les dommages totaux de la catastrophe ont été chiffrés à plus de 200 millions de dollars canadiens, mais l'assurance responsabilité civile de la MMA ne couvrait les dommages qu'à hauteur de 25 millions de dollars canadiens. Les dettes ayant alors dépassé les actifs de l'entreprise, celle-ci a dû déposer le bilan un mois plus tard. La société pétrolière Irving Oil a été reconnue

coupable de plusieurs infractions à la loi sur le transport de marchandises dangereuses et a dû payer une amende d'environ 4 millions de dollars canadiens. Après plusieurs années de procès, le mécanicien de locomotive, le chef-circulation et le directeur d'exploitation de l'entreprise ferroviaire MMA ont été acquittés, car aucune négligence criminelle n'a pu être prouvée. La cause de la catastrophe peut être attribuée à un enchaînement de circonstances malheureuses. D'une part, le mécanicien de locomotive a serré trop peu de freins à main car il n'était pas conscient de la déclivité de la voie. D'autre part, le manque d'entretien a provoqué l'incendie de la locomotive qui alimentait les freins du train en air comprimé. En outre, les attentes erronées du chef-circulation quant à la compétence de l'employé de la voie ont conduit à renoncer à faire revenir le mécanicien sur le train et, par conséquent, à ne pas mettre en service d'autre locomotive. La mauvaise infrastructure, avec des vitesses très basses, et l'utilisation d'un matériel roulant très ancien, qui ne répondait plus aux normes actuelles, ont également joué un rôle.

Les causes de ces circonstances sont en premier lieu liées aux mesures d'économies financières dues à la forte pression concurrentielle des entreprises de transport ferroviaire américaines, couplées à d'immenses exigences de rendement et à la maximisation des profits. Concrètement, la pression des économies a conduit à une faible qualité de la formation, ce qui a entraîné une méconnaissance des conditions locales par le mécanicien de locomotive. La plus grande disponibilité possible des locomotives devait être atteinte par des intervalles de maintenance très rapides et courts, ce qui a conduit à des « solutions de repli » en cas de manque de pièces correctes. Compte tenu de la situation de concurrence entre les entreprises de transport ferroviaire et l'infrastructure indépendante, on peut également attribuer une cause financière au manque de connaissance du chef-circulation quant au processus en vigueur et à l'erreur d'appréciation quant au savoir-faire de l'ingénieur des voies, au sens large. La négligence de l'infrastructure est un thème récurrent en Amérique du Nord, qui provoque régulièrement des déraillements de trains. Dans cette situation, elle a joué un rôle plutôt secondaire, seule la voie en courbe très serrée de la gare de Lac Mégantic, dans laquelle le train a déraillé, n'aurait plus été construite ainsi selon les normes actuelles. L'utilisation de très vieux wagons-citernes à parois minces, qui fuient plus facilement et protègent moins de la chaleur que des wagons modernes aux parois plus solides,



Accidents

L'accident de Lac Mégantic a entraîné une grosse catastrophe avec des morts et des blessés. La Suisse n'a pas non plus été épargnée par les accidents impliquant des matières dangereuses. Outre les erreurs humaines, les accidents ont généralement été causés par des défaillances techniques. *Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio*

31 octobre 1972 :

A St-Triphon, l'automotrice RBe 4/4 1419, avec deux voitures de première classe et quelques voitures de deuxième classe, est entrée en collision avec une composition de manœuvre. Une aiguille mal positionnée a provoqué la collision avec des wagons-citernes de la raffinerie locale qui étaient garés là. Grâce à la faible vitesse, les dommages causés par l'accident ont d'abord été minimes. Cependant, les wagons-citernes éventrés ont laissé s'échapper du carburant qui s'est enflammé et s'est transformé en un incendie de grande ampleur. Le mécanicien et les trois voyageurs qui se trouvaient dans l'automotrice ont péri dans les flammes. Les passagers des deux voitures de première classe qui ont également brûlé ont pu être sauvés.

19 septembre 1988:

En gare d'Au (SG), juste après le signal de sortie, huit wagons-citernes chargés de kérosène classés dans un train de marchandises circulant en direction de St. Margrethen ont déraillé. Une partie du kérosène a pris feu et une grande quantité s'est déversée dans un canal intérieur et a dérivé en brûlant vers l'aval du canal. La cause du déraillement était la rupture d'une boîte d'essieu surchauffée.

4 janvier 1991

A Stein-Säckingen, 8 des 14 wagons-citernes d'un train transportant chacun 85 000 litres d'essence ont déraillé suite à la rupture d'une roue lors d'une circulation. Quelques wagons ont alors pris feu et un grand incendie s'est déclaré, qui n'a pu être éteint qu'au bout de quatorze heures. Cet accident n'a certes pas fait de morts ou de blessés graves, mais il fait partie des accidents de marchandises dangereuses les plus graves survenus dans les chemins de fer suisses des temps modernes.

8 mars 1994, Zurich Affoltern:

Un train complet de vingt wagons-citernes était en route sur la ligne à voie unique Wettingen-Effretikon, du port rhénan de Birsfelden à destination d'Hägenschwil. Six wagons, d'une capacité de 75 mètres cubes chacun, étaient remplis d'essence super, quatorze d'essence sans plomb. Le train a quitté Birsfelden vers 6h30. Une ligne à haute tension de 132 kV passe parallèlement à la voie ferrée dans la zone de la gare de Zurich-Affoltern.

Un problème technique s'est produit environ cinq kilomètres avant la gare de Zurich-Affoltern : à une vitesse d'environ 70 km/h, l'essieu arrière du bogie arrière du septième wagon a perdu sa boîte d'essieu et a déraillé. Une « rupture d'usure » a été constatée par la suite. A l'aiguille d'entrée de la gare de Zurich-Affoltern, le deuxième essieu du bogie a également déraillé vers 8h10. Au passage à niveau suivant, le wagon s'est détaché de la composition du train, s'est retourné, a traversé un mur en béton qui accompagnait les voies et s'est renversé. Il a également heurté l'un des poteaux en béton de la ligne à haute tension, qui est tombée. Le wagon a pris feu.

Il n'a pas été possible d'établir si l'inflammation immédiate de l'essence était due aux étincelles produites par la rupture de la ligne à haute tension ou à la chaleur de frottement des wagons qui glissaient sur la superstructure. Plusieurs explosions se sont produites, les flammes ont atteint jusqu'à 100 mètres de hauteur. Une partie de l'essence s'est écoulée dans les égouts, où elle a explosé quelques minutes plus tard, faisant sauter des dizaines de plaques d'égout dans les rues. Le sol a été déchiré à plusieurs endroits. De même, les explosions ont détruit un bassin de rétention d'eau de pluie souterrain situé à 800 mètres du lieu de l'accident. Le risque d'explosion a persisté toute la journée dans certaines parties de Zurich-Nord. L'incendie s'est propagé du lieu immédiat de l'accident aux habitations voisines. Trois maisons d'habitation ont brûlé, une quatrième a été endommagée. Vingt-trois personnes se sont retrouvées sans abri.

Trois personnes ont été grièvement blessées dans l'accident. Les pompiers ont déclenché l'alerte catastrophe. Si l'on n'a pas

eu à déplorer davantage de blessés, voire de morts, c'est aussi grâce à l'évacuation rapide de 120 personnes. Le mécanicien de locomotive a été gravement choqué.

29 juin 1994:

En gare de Lausanne, quatorze wagons d'un train de marchandises circulant de Bâle à Denges ont déraillé. Deux wagons de marchandises ont laissé s'échapper 400 litres d'épichlorhydrine. Un millier de personnes vivant dans le secteur de la gare ont été évacuées en raison du risque d'explosion et d'intoxication. Suite à un freinage, des forces de pression longitudinales excessives se sont formées le long du train, ce qui a entraîné le déraillement dans la zone d'une aiguille en déviation à la géométrie de voie défavorable. Les prescriptions de freinage pour les trains de marchandises de plus de 1200 tonnes ont alors été modifiées.

25 avril 2015 :

Peu avant 3h, les six derniers wagons d'un train de marchandises Bâle RB-Lausanne-Triage ont déraillé à la hauteur de l'ancienne gare de Daillens, sur la ligne Yverdon-Lausanne. Plusieurs wagons-citernes ont basculé en bas du talus après avoir parcouru environ 500 mètres. Une bonne vingtaine de tonnes d'acide sulfurique concentré s'est échappée de l'un des wagons et s'est infiltrée dans le sol. Les employés du centre de colis de la Poste situé à proximité ont été évacués. Les voies, les caténaires et le poste d'enclenchement de Daillens ont été fortement endommagés. L'accident a été causé par la perte d'une lame de ressort et d'une boîte d'essieu du troisième wagon depuis la queue du train. ➔



Stein-Säckingen, Zurich-Affoltern, Lausanne, Daillens. Photos: Wikipedia

a eu un impact plus important. Ils étaient cependant encore standards en Amérique du Nord à cette époque et étaient utilisés avec l'autorisation d'exploitation correspondante.

Suite à l'accident, l'autorité de sécurité « Bureau de la sécurité des transports du Canada » a émis plusieurs recommandations immédiates et à plus long terme concernant l'exploitation des trains de marchandises dangereuses, y compris à l'intention de l'autorité de surveillance « Transport Canada ». La plus intéressante d'entre elles est clairement la reconnaissance que la seule présence de mesures de sécurité ne suffit pas, elles doivent également être effectives et efficaces. Transport Canada a repris cette recommandation et l'a appliquée sous forme d'audits de sécurité auprès des entreprises ferroviaires.

On peut donc constater que la création de situations de concurrence et de compétition dans l'exploitation ferroviaire exerce une forte pression sur les coûts des entreprises de transport. Cela peut conduire à des économies sur le matériel roulant, le personnel et la formation. La séparation de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires entraîne une baisse du niveau de connaissances mutuelles et favorise les problèmes de compréhension. Le fait d'assumer des responsabilités et de prendre des risques n'est souvent pas souhaité et se répercute volontiers vers le bas. Un exemple récent est le renforcement des directives en cas de défaillance du système de contrôle de la marche des trains, délégué aux chemins de fer par l'autorité de surveillance après l'accident de Zollkofen.

Les causes de l'accident de Lac Mégantic présentent donc quelques parallèles avec les objectifs visés par l'Union européenne via ses concepts ferroviaires. Dans ce cas, les orientations politiques peuvent être considérées comme une décision délibérée de promouvoir des mécanismes à risque. Et à partir de ce point de vue erroné, l'accumulation de nombreuses petites pièces du puzzle qui mènent à un accident peut être considérée comme tout à fait positive. Et c'est ainsi qu'un incendie catastrophique se transforme en barbecue. D'ailleurs, le barbecue de Zurich Affoltern aura trente ans l'année prochaine, et il est donc en train d'échapper à l'attention des développements actuels et des mesures orientées vers l'avenir. Et ce malgré des parallèles évidents avec l'accident de Lac Mégantic. L'accumulation frappante d'irrégularités et d'accidents d'exploitation dans des entreprises externes engagées pour des raisons d'efficacité laisse également supposer une telle tendance. ➔

Prescription pertinente... ou pas ?

La chaussée roulante (ROLA) circule de Freiburg in Brigau à Novare, dans le nord de l'Italie. En Allemagne et en Italie, c'est CFF Cargo International qui est responsable de la conduite alors qu'en Suisse, c'est BLS Cargo qui s'en charge. *Christof Graf, comité VSLF et responsable BLS*

Les machines qui tractent ces convois sont des locomotives multi-systèmes et multi-courants. Elles sont fournies par CFF Cargo International et BLS Cargo et circulent de Freiburg à Novara. Pendant le trajet, les chauffeurs de camion se trouvent dans le wagon d'accompagnement classé derrière la locomotive.

Les chaussées roulantes sont équipées d'un système de pontage du freinage d'urgence NBÜ. Cela signifie que le mécanicien de locomotive peut ponter le frein d'urgence si celui-ci est tiré depuis le wagon d'accompagnement sur un pont ou dans un tunnel et ainsi arrêter le train à un endroit approprié, où un éventuel sauvetage serait facilité.

Si le système NBÜ est défectueux, ce qui arrive de temps en temps, un pontage n'est plus possible et le train s'arrête à l'endroit où il a été tiré. Des règles supplémentaires doivent alors être respectées. Lorsque le dispositif de pontage du frein d'urgence est défectueux, le train ne peut plus circuler sur la nouvelle ligne (Berne) - Mattstetten - Rothrist - (Olten), appelée NBS, ou dans les tunnels de base du Lötschberg (LBT), du Saint-Gothard (GBT) et du Ceneri (CBT). Pour le Ceneri comme pour le tunnel de base du Saint-Gothard, une déviation par l'ancienne ligne de faite n'est de toute façon pas une alternative en raison du profil d'espace libre et il n'est donc pas du tout possible de circuler avec un dispositif NBÜ défectueux. Si l'interdiction de circuler sur la NBS sans NBÜ a un sens, l'interdiction de circuler dans le tunnel de base du Lötschberg est inexplicable. Le train doit emprunter l'ancienne ligne plus haute en altitude et passer par le tunnel de faite du Lötschberg. Celui-ci est long de

14,6 kilomètres et c'est exactement à cette distance que se trouvent les deux seules issues en cas d'incident du type incendie dans la voiture d'accompagnement. Divers incendies dans des tunnels routiers ont montré qu'un incendie dans un tunnel sans galerie de secours peut devenir un danger mortel. De même, dans le cas de la voiture d'accompagnement, il n'est pas possible de se réfugier dans la suivante puisqu'il n'y en a qu'une seule. Si, exceptionnellement, deux voitures d'accompagnement sont classées dans le train, il n'est pas non plus possible de s'échapper dans la deuxième voiture, car les intercircularisations entre les voitures sont solidement fermées. Si la chaussée roulante pouvait circuler dans le tunnel de base du Lötschberg avec un NBÜ défectueux, le risque d'une catastrophe mortelle serait nettement plus faible.

Dans le LBT, il y a tous les 330 mètres un abri dans lequel les chauffeurs de camion et le personnel des locomotives seraient protégés de la fumée et pourraient être sauvés. Si le wagon d'accompagnement se trouve exactement au milieu de deux abris, le chemin d'évacuation n'est que de 165 mètres au maximum. Dans l'ancien tunnel de faite du Lötschberg, le chemin à parcourir atteint par contre plusieurs kilomètres. De même, dans le tunnel de base du Lötschberg, des ventilateurs et des portes coupe-feu permettent d'évacuer la fumée.

Il reste ainsi à espérer qu'il n'y aura jamais de sérieux incendie d'un train de la chaussée roulante dans l'ancien tunnel de faite du Lötschberg. ➔



Photos: Wikipedia

Chemins sécurisés

Groupe technique VSLF



Un nouveau chemin pour le personnel, plus court, est prévu à Arbedo / Bellinzona S. Paolo. Malheureusement, CFF Infra n'a pas encore terminé la construction du chemin et il est actuellement encore dangereux de le parcourir. Le cheminement longe la voie principale 654 sur laquelle des trains circulent à 70 km/h. Il est en partie étroit, n'est pas protégé contre les chutes, et il n'est pas suffisamment éclairé la nuit.

Malgré cela, le nouveau chemin a déjà été planifié dans les tours de service et les temps de marche ont été réduits en conséquence. Actuellement, la commission du personnel s'occupe de ce cas.

C'est un exemple de la manière dont les économies réalisées sur les temps de marche sont en contradiction avec les nombreuses campagnes et objectifs de sécurité des entreprises de transport ferroviaire. La sécurité et l'intégrité personnelle ont certainement une priorité plus élevée que quelques minutes de temps de trajet. Si vous êtes amenés à utiliser ce chemin, vous êtes suffisamment compétents pour prendre la bonne décision. ➡

Autorisation de départ par SMS

Le chef de train peut donner l'autorisation de départ par SMS une fois que le signal a été mis à voie libre, sans faire de distinction si dans l'intervalle le signal a rechuté à l'arrêt.

Daniel Wachter, mécanicien CFF P à Zürich et vice-président Lucerne-Gothard

Autorisation de départ par SMS – un risque pour la sécurité ?

Le chef de train peut donner l'autorisation de départ par SMS une fois que le signal a été mis à voie libre, sans faire de distinction si dans l'intervalle le signal a rechuté à l'arrêt.

En préambule, notons que les prescriptions stipulent certes que lors d'un départ au moyen d'une autorisation de départ par SMS, sans visibilité sur le signal principal, il faut s'attendre à s'arrêter devant le signal. A ce stade, une première question se pose déjà : un départ sur un signal indiquant l'arrêt est-il considéré comme un cas de signal si le mécanicien de locomotive a reçu une autorisation de départ par SMS ?

Au moins trois cas au cours des deux dernières années à Lenzburg, Aarau et Nyon montrent qu'une autorisation de départ peut être donnée au mécanicien de locomotive par SMS malgré un signal (de tronçon) de sortie fermé. Si le signal principal de la voie du train arrêté en gare a indiqué un assentiment à n'importe quel moment, qu'il ait été perçu ou non par le mécanicien de locomotive, un SMS est envoyé par le poste d'enclenchement au chef de train. En plus, le chef de train ne doit pas s'assurer de la position des signaux et peut transmettre le SMS au mécanicien de manière aveugle, même en présence d'un signal indiquant l'arrêt. Le seul plan B du système, qui semble ne pas être sans défaut, est la phrase "s'attendre à l'arrêt" dans les prescriptions, qui reporte du même coup la responsabilité finale sur le mécanicien de locomotive. En fin de compte, c'est nous

qui aurions commis l'erreur, indépendamment des circonstances qui l'ont rendue possible.

Le signal n'a même pas besoin d'être en courbe, il suffit d'un épais brouillard. Et s'il manque par exemple une boucle qui transmettrait la rechute du signal au véhicule équipé du ZUB, le mécanicien de locomotive part. L'affaire est encore plus compliquée pour les véhicules Baseline 3, comme par exemple le Giruno, l'ICE 4, le Traverso, le MIKA du BLS ou certains RABe 503, où, en mode d'exploitation ETCS Level 1 LS, les vitesses affichées sur le DMI dans le coin supérieur gauche ne permettent pas de partir sans voir le signal principal, mais uniquement par l'autorisation de départ ou l'appel téléphonique au chef-circulation.

Jusqu'en juillet 2020, une autorisation de départ par SMS ne permettait pas de partir sans voir le signal principal, contrairement à une autorisation fixe. La raison invoquée était que les dispositifs fixes s'éteignent lorsque le signal rechute, alors qu'un SMS reste lisible sur le téléphone portable. Malgré le fait que les nouvelles certifications en Suisse ne sont accordées qu'à des véhicules Baseline 3 et que, parallèlement, les boîtiers d'autorisation de départ fixes ont été supprimés dans les gares suisses à voie normale, les PCT 2020 ont allégé la prescription et autorisé le SMS. Si l'ancienne règle était encore en vigueur, il faudrait par exemple aménager un poste de travail au centre d'exploitation sud de Pollegio exclusivement pour les demandes d'assentiment de départ sans vue sur le signal principal en gare d'Arth-Goldau. ➡

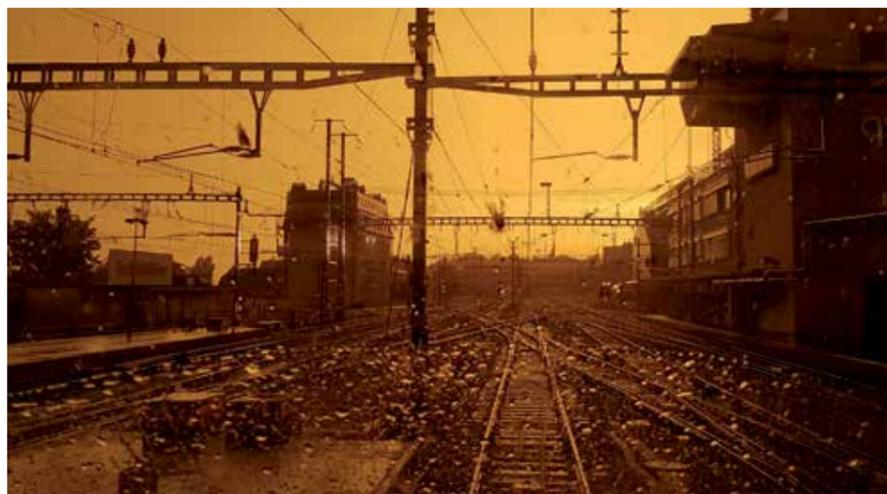


Photo: Markus Leutwyler

Taxi Cargo

Nouvelle place de parc pour les taxis CFF Cargo. *Martin Geiger, Comité VSLF*



Chers collaborateurs,
Depuis aujourd'hui, nous sommes les fiers propriétaires d'une voiture électrique Renault Zoe. A l'heure actuelle, la voiture a déjà été livrée, mais pas encore le raccordement électrique. L'un n'a évidemment rien à voir avec l'autre, voire rien du tout... Pour résoudre cela, nous avons appliqué la méthode dite de bricolage avec Gerda Conzetti et travaillons maintenant avec une rallonge électrique. Comme les câbles, les prises et les connectiques n'apprécient guère l'eau, nous avons dû dès à présent occuper une autre place de parc.
Veuillez laisser cette place libre dès maintenant. Dès que nous aurons le raccordement électrique définitif, nous définirons une autre place de parc pour notre Zoe. Malheureusement, nous ne pouvons pas dire à l'heure actuelle quand cela sera le cas.
Meilleures salutations,
Chef d'équipe production CFF Cargo Muttenz

Commentaire

Remplacer des véhicules pour l'amour de l'environnement n'est pas nécessairement écologique. Si l'on considère l'ensemble du cycle de vie, de l'extraction des matières premières au recyclage, la voiture électrique s'en sort deux fois mieux qu'une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel. Mais cela n'est vrai que si l'électricité est produite à partir d'énergie renouvelable... De nouvelles études montrent que le bilan écologique d'un passage à la voiture électrique est judicieux lorsque la voiture à combustion a plus de huit ans ou a parcouru plus de 120 000 km.

Le plus écologique serait de réduire au strict minimum les courses de taxi pour lesquelles ce véhicule est le plus souvent utilisé et d'utiliser ses propres transports publics. ➡

Situation confuse lors de travaux

Raoul Fassbind, Comité VSLF, responsable CFF P

Lors de travaux de rénovation des quais, les zones en fonction sont toujours difficiles à identifier, tant pour la clientèle que pour le personnel roulant.

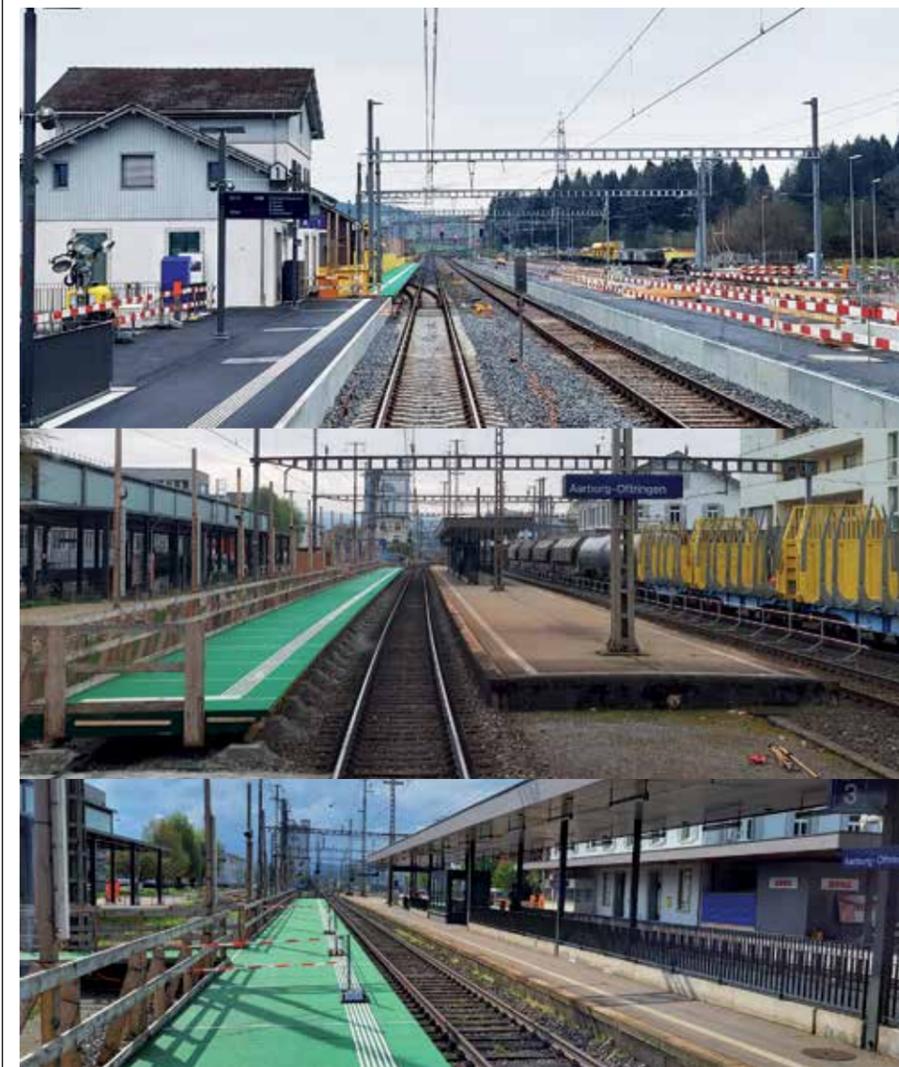
Les exigences posées aux quais de gare modernes supposent un accès aux trains à hauteur. Pour cette raison, les installations existantes sont rehaussées à 55 cm. Pendant les travaux, deux solutions : certaines sections du quai sont fermées et/ou des quais provisoires sont montés. Du point de vue du service à la clientèle, il est important que les accès et les zones inaccessibles soient correctement signalés et délimités. Le personnel roulant est informé à l'avance des dates via l'application Vapp. Cela engendre un problème entre la date fixe de communication des intervalles de chantier et leur mémorisation. Dans l'installation

elle-même, rien n'indique la zone en cours de travaux (lorsqu'il ne s'agit pas d'une excavation). Par le passé, cela a conduit à plusieurs reprises soit à ce que des clients se trouvent sur des quais fermés, soit à ce que certains trains s'arrêtent dans des zones fermées et laissent les clients y descendre.

Le VSLF a demandé aux services de sécurité de l'entreprise CFF et d'Infrastructure qu'à l'avenir les zones fermées soient mieux signalées et clairement reconnaissables par la clientèle et le personnel roulant. ➡

Photos des quais provisoires :

- Rothenburg Station
- Aarburg-Oftringen ouvert
- Aarburg-Oftringen 1. Essai après intervention du VSLF, à améliorer



Nos avantages pour vous!



Profitez de l'occasion qui vous est offerte de bénéficier, en tant que membre du VSLF, de conditions préférentielles sur une sélection de produits d'assurance, en exclusivité pour vous et vos proches.

Mobilité	Habitation et loisirs	Autres offres
<ul style="list-style-type: none"> Assurance auto Assurance moto Assurance Oldtimer 	<ul style="list-style-type: none"> Assurance ménage Assurance responsabilité civile privée Assurance objets de valeur Assurance bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> Assurance-accidents privée

Contactez-nous maintenant pour en profiter!

Vous aimeriez en savoir plus sur vos avantages personnels?

Nous vous fournirons un conseil gratuit et vous établirons une offre concrète.



Allianz Suisse
Contrats de faveur pour entreprises/associations
Case postale | 8010 Zurich
T +41 58 358 50 50 | contrats.faveur@allianz.ch

ou l'agence générale près de chez vous
allianz.ch



Horaire 2025 – La cohésion nationale attaquée

Les infrastructures, en particulier celles de transport, revêtent une importance capitale pour un pays.
Matthieu Jotterand, Président de la section Genève

Le ferroviaire d'autant plus, comme l'a bien compris la Chine en ce début de XXI^e siècle et comme l'avait parfaitement saisi la Suisse au XX^e siècle.

Dans la deuxième moitié du siècle passé, les pôles urbains de Suisse allemande ont conservé leurs réseaux de tramway et ont construit l'infrastructure du lendemain de l'époque, c'est-à-dire d'aujourd'hui. Pendant ce temps, la Suisse romande et Genève en particulier voulurent imiter le « grand » voisin français et détruisirent leurs transports publics, au profit du tout-voiture. Un modèle qui s'avère particulièrement peu adéquat en 2023.

Le retard pris dans les infrastructures lourdes est immense et, alors que la Suisse allemande a déjà « fait le boulot », il faut désormais partager les fonds à disposition entre la rénovation dans ces territoires et le rattrapage à l'ouest.

Alors oui, bien sûr, la responsabilité de la Suisse romande est engagée, toutefois il serait un peu facile de s'auto-flageller et de s'en contenter. En effet, outre-Sarine, il n'a jamais été porté la moindre attention sur l'axe (Berne-)Lausanne-Genève, pourtant l'un des plus fréquentés du pays. Le fait que l'axe est-ouest finisse « dans la cambrousse » importait assez peu. La difficulté en tant que romand de se faire entendre à Berne est souvent sous-estimée et n'a été prise au sérieux d'aucun des deux côtés.

Il y a maintenant un besoin IMMENSE de rattrapage. Un axe comme Genève-Lausanne complètement saturé et sans redondance est un coup de canif permanent dans le fédéralisme et la cohésion des territoires chère à notre pays. La sinieuse promenade des trains entre Lausanne et Berne permet malheureusement de méditer trop longtemps sur l'injustice subie.

Les Twindexx, solution bancaire de A à Z qui a fini par couler et les bricolages du style des bouts de troisième voie entre

Genève et Lausanne ne sont que des cache-misères. Cette dernière a toutefois resurgi comme jamais au moment de l'horaire 2025 où les CFF ont tout simplement sabordé l'horaire cadencé, la vitesse commerciale et tout semblant de dignité en Romandie.

Cependant, en vouloir aux seuls CFF qui se retrouvent à devoir vendre tout cela serait absoudre bien trop rapidement la Confédération qui a servi les « riches » et oublié à dessein une région périphérique. Qui se réveille certes bien trop tard,

mais en grondant. De réels investissements, c'est-à-dire une ligne nouvelle Genève-Lausanne et un tunnel des hauts de Lausanne à quelque part dans la région de Fribourg, sont désormais une urgence pour sauvegarder la cohérence de la Confédération et le dynamisme d'un de ses deux pôles les plus dynamiques économiquement. ➔





Salutations de Christof Graf

Assemblée Générale 25.3.2023 à Burgdorf. *Christof Graf, comité VSLF et responsable BLS*

Chères et chers collègues, chères et chers invités, soyez les bienvenus ici au marché couvert de Burgdorf. La section BLS du VSLF est heureuse de vous accueillir tous à l'assemblée générale du VSLF.

Comme son nom l'indique, Burgdorf était un village avec un château. Au fil du temps, le village s'est transformé en ville, construite par les Zähringen, et le château en forteresse. La situation centrale entre Olten et Berne, ainsi qu'entre l'Emmental et Soleure, a également amené le développement du commerce dans la ville.

Après diverses expositions et foires au début du 19e siècle, le marché couvert, dans lequel nous nous trouvons actuellement, a été inauguré en 1932. Le marché couvert faisait partie de toute une série de bâtiments d'exposition et de congrès construits dans les années 1930, comme par exemple l'ancien KKL à Lucerne ainsi que divers bâtiments de l'exposition nationale de 1939 à Zurich. Elle est le représentant le plus marquant du courant architectural « Neues Bauen » dans la région de Burgdorf.

Autre sensation, la gare a été construite en 1857 déjà et Burgdorf a été raccordée au chemin de fer Olten - Berne. En plus du château, d'un marché couvert et d'une gare, Burgdorf produisait également de la bière. Aujourd'hui, la bière de Burgdorf et sa brasserie sont très connues dans la région et au-delà.

Berthoud est également considérée comme une ville d'écoles. A la fin du 17e siècle, Pestalozzi a travaillé pendant cinq ans à Burgdorf. Il a construit une école primaire et une école d'enseignants dans le château.

Aujourd'hui encore, Burgdorf s'engage en faveur d'un système éducatif universel et de qualité et renforce le site de formation avec des écoles et des centres de formation d'importance régionale.

Encore à notre époque, la Solettä a lieu le dernier lundi de juin. Il s'agit de l'événement annuel le plus fréquenté et d'une fête pour les écoles et les enfants.

Un château, un marché couvert, une gare et une brasserie, ces quatre bâtiments nous ont convaincus, nous la section BLS, d'organiser l'assemblée générale du VSLF ici, dans le beau marché couvert de Burgdorf, en dessous du château et de la belle vieille ville.

Sur le plan ferroviaire, Burgdorf a été dès le début un important nœud ferroviaire. La gare se trouvait sur l'important axe est-ouest St-Gall-Genève ainsi que sur l'axe nord-sud de Bâle à Domodossola via la Lötschberg et le Simplon.

Avec le chemin de fer régional « Emmental - Burgdorf Thun Bahn » de Soleure à Thounne, Burgdorf est devenu un nœud important de la région.

L'EBT a fusionné avec la SMB et la VHB pour former le Regionalverkehr Mittelland. Celui-ci a finalement fusionné en 2006 avec le BLS Lötschbergbahn pour devenir l'actuel BLS.

Aujourd'hui, Berthoud est une gare importante pour le BLS. Outre un site pour le personnel des locomotives, le BLS exploite également un atelier pour l'entretien des véhicules dans le village voisin d'Oberburg. Celui-ci sera largement agrandi au cours des prochaines années.

La particularité de la gare de Berthoud est qu'elle appartient aux CFF et qu'elle est indiquée comme telle. Cependant, à quelques exceptions près, plus aucun train CFF ne s'arrête à Burgdorf. La majorité des trains sont en vert tilleul argenté du BLS ou en noir cuivré du Südostbahn.

Les rares exceptions sont les trains à deux étages des CFF qui circulent de Berne à Coire pour le compte du Südostbahn. Ceci parce que la planification avec des véhicules à un étage en coopération avec le Südostbahn n'a pas été tout à fait concluante en ce qui concerne la capacité de places assises sur certains tronçons de la ligne.

Nous vous souhaitons, chers invités, ainsi qu'à vous, chers collègues, une bonne et agréable matinée ici au marché couvert de Berthoud. ➤



Daniel Schafer, BLS



Peter von Arb, Burgdorf



Martin Feller, BLS



Christoph Kupper, SUST



Claus Weselsky, GDL



Photos: Daniel Wachter & Markus Leutwyler



Discours de Raoul Fassbind

Assemblée Générale 25.3.2023 à Burgdorf. Raoul Fassbind, Comité VSLF et responsable CFF P

Chers invités, chers collègues,

J'aimerais moi aussi vous saluer et vous souhaiter la bienvenue à notre assemblée générale, ici, dans la paisible ville de Burgdorf.

J'aurais déjà voulu m'adresser à vous il y a deux ans, mais à l'époque, le monde s'était fermé par peur d'un virus et notre assemblée générale avait été annulée. Entre-temps, ces craintes ont en grande partie disparu et, pour moi aussi, elles se sont apaisées. La crainte de ne pas pouvoir prononcer mon discours aujourd'hui est également minime. Mais j'ai souvent d'autres peurs, et avant d'entrer dans les détails, je voudrais dire quelques mots sur la notion de peur.

La peur est un élément naturel de notre instinct de survie. C'est un vestige de l'époque où nos ancêtres vivaient dans un danger permanent et devaient se protéger des animaux sauvages et autres menaces.

De nos jours, nous avons surtout peur de l'échec, peur de l'opinion des autres, peur du changement, peur de perdre le contrôle et bien d'autres choses encore. Ces peurs peuvent nous empêcher de réaliser nos projets, de prendre nos décisions de manière rationnelle et de réaliser notre plein potentiel.

Il est important de comprendre que la peur est une composante normale de la vie. Tout le monde a des peurs, et c'est très bien.

Mais lorsque nos peurs contrôlent notre vie et nous limitent, il est temps de faire quelque chose à ce sujet. Par exemple, j'ai très peur de parler en public, vous pouvez justement m'accompagner lors d'une séance de thérapie.

De nos jours, la plupart des menaces ne sont plus physiques, mais psychologiques. Cependant, notre peur peut toujours nous éviter des dommages si nous agissons intelligemment dans des situations dangereuses. Dans les chemins de fer également, nous sommes confrontés à diverses situations qui déclenchent des peurs et nécessitent ensuite des réactions intelligentes. D'une part, la peur des accidents et des dommages dans les domaines liés à la sécurité, ainsi que la manière de les gérer, sont certainement omniprésentes. La peur de perdre le contrôle est souvent contrée par une surréglementation et d'innombrables processus. Cela est souvent dû au manque de confiance dans les compétences des collaborateurs et des employés. Et bien sûr, ce sont aussi les craintes de répercussions financières négatives et de pertes qui nous accompagnent en permanence.

Comment gérons-nous ces craintes ?

En ce qui concerne les thèmes liés à la sécurité, nous réagissons en permanence en optimisant et en renforçant les règlements, les directives, les processus et leur surveillance.

Les risques d'accidents, qui peuvent entraîner des dommages monétaires et personnels, une mauvaise réputation et des conséquences juridiques ou en matière d'assurance, sont partout. Nous avons donc aussi peur de la SUVA, par exemple, ce qui se traduit par un assortiment merveilleux de chaussures trop lourdes, mais qui ne peuvent pas non plus empêcher les accidents dus à des trébuchements. J'ai déjà mentionné que les peurs peuvent entraver notre capacité à prendre des décisions rationnelles.

Je pense que le manque de savoir-faire renforce encore ce facteur. On réagit soit par des mesures d'urgence frénétiques, soit par des réactions symboliques à des facteurs négatifs isolés, au lieu d'identifier les problèmes clés et les causes des conflits et d'y remédier durablement.

Le manque de savoir-faire concerne bien entendu aussi les apprentis. Nous constatons que l'on a très peur qu'ils fassent des erreurs en raison de leur manque d'expérience. Aux CFF, on réagit par une forte pression et des représailles éventuelles, comme des menaces de licenciement, si le moindre pas est fait en dehors du cadre fixé.

Par crainte d'un système de formation entaché de défauts et de l'absence de qualité des connaissances qui en résulte, on rend les examens finaux si difficiles que les candidats sont éliminés à tour de bras à la fin de la for-

mation. Mais heureusement, nous n'avons plus peur de la situation de l'effectif.

Les craintes du personnel des locomotives sont également très larges après la fin de la formation. Les examens périodiques remettent régulièrement en question la poursuite de l'activité professionnelle. Avec leur structure de contenu peu claire et étendue, ils déclenchent en outre des efforts qui, chez certains, peuvent aller jusqu'à des phases d'apprentissage de plusieurs années. Gratuitement, pendant le temps libre et avec une utilité douteuse pour le quotidien professionnel.

Les visites récurrentes chez le médecin du travail sont une source de pression encore plus grande. Là aussi, la peur de perdre son emploi accompagne chaque contrôle. Seulement, on ne peut pas vraiment influencer soi-même ce contrôle. Sauf si l'on soumet son mode de vie aux exigences professionnelles, mais cela impliquerait aussi de renoncer au travail en horaires irréguliers. Et malheureusement, une fois de plus, la devise est que les conditions sont de plus en plus strictes. Le médecin du travail n'autorise en aucun cas quelqu'un à monter dans la cabine de conduite s'il a le moindre doute. Une fois de plus, cela vient de la peur que quelqu'un fasse une erreur et les conséquences qui en découlent. Il ne faut en aucun cas assumer de responsabilité et éviter toute perte de contrôle.

Les chemins de fer disposent d'un appareil de sécurité important, qui fonctionne selon ces mêmes principes. Des analyses de risques permanentes pour chaque effet théorique tentent de maintenir la responsabilité à un niveau bas. Toutefois, on ne réagit qu'aux problèmes qui ont été signalés.



D'une manière générale, je suis également plus défensif, mais, c'est nouveau, quelles que soient les conditions météorologiques. Ce qui est passionnant, c'est que des véhicules identiques réagissent de manière nettement différente selon la programmation du logiciel.

Il s'agit d'une étape de développement technique qui a créé une interface supplémentaire et qui requiert une attention supplémentaire de ma part. Le comportement variable des véhicules ne dépend toutefois pas uniquement des conditions météorologiques.

Pour répondre à la crainte de pertes monétaires sur la consommation d'électricité, les véhicules sont adaptés en permanence. Du point de vue logiciel et matériel. Mais toujours sur des véhicules d'essai isolés. En règle générale, ces essais sont peu concluants, mais génèrent de nombreuses dépenses. Ce qui nous conduit à nouveau à un comportement irrationnel.

Les cas qui n'ont pas été signalés ne se sont donc pas produits. La conscience du faible taux de notification est même présente. Mais aucune solution à ce problème n'est en vue. Le traitement de chaque déclaration théorique serait toutefois rentable du point de vue de la création d'emplois.

Personnellement, j'ai surtout peur des développements techniques douteux. Je ne citerai ici que l'exemple du mauvais temps. Avec les véhicules anciens, je conduis le train de manière plus défensive, alors qu'avec les véhicules modernes, j'attends de voir si le calculateur de freinage détecte le mauvais temps et comment il y réagit avant d'adapter mon style de conduite.

C'est donc avec un respect sain, pour ne pas utiliser sans cesse le mot peur, que je m'oppose aux projets d'automatisation. Je considère d'ailleurs les intentions comme tout à fait légitimes. Maîtriser l'augmentation attendue du trafic sur le réseau existant représente un grand défi pour les chemins de fer.

Avec des automatisations partielles, on espère réduire les temps de succession des trains et augmenter les valeurs de ponctualité. En outre, l'exploitation devrait ainsi devenir plus avantageuse. Il s'agit donc d'une solution miracle, ou d'un paquet de mensonges. Pour réduire les temps de passage des trains, il est de



toute façon nécessaire de procéder à des transformations coûteuses des postes d'aiguillage, indépendamment du degré d'automatisation. Un mécanicien de locomotive bien informé, bien formé et motivé peut facilement améliorer la ponctualité. C'est surtout l'état du matériel roulant et de l'infrastructure, ainsi que les diverses influences externes, qui constituent le gros casse-tête de toutes les méthodes d'exploitation possibles.

Une exploitation automatique ou semi-automatique n'est en outre pas plus avantageuse. Tant que les questions de responsabilité ne sont pas réglées, ou tant que les fabricants n'assument pas de responsabilité pour les conditions d'exploitation, il faut toujours une personne humaine comme caution juridique sur les trains. Et celle-ci est rarement gratuite. En outre, il est naïf de croire que l'installation d'un ordinateur sur le train représente un investissement suffisant. L'industrie ne serait pas intéressée par ce domaine si elle ne vendait pas des programmes d'entretien coûteux avec des mises à jour de logiciels et des perfectionnements techniques.

Ceux qui ont déjà fait une mise à jour logicielle sur leur ordinateur au bureau savent que pendant ce temps, ils ne travaillent pas sur leur ordinateur. Dans les trains, les temps d'arrêt augmentent en conséquence. Et ce, lorsque l'ordinateur ou l'exploitant du logiciel le juge opportun. Ce que nous chargeons sur nos véhicules est une autre question. Elle nous occupera certainement encore à l'avenir, mais je doute fort que l'exploitation en soit plus rapide. Cela nous amène à la robustesse de l'exploitation, qui est sans doute la plus grande source d'angoisse pour le chemin de fer.

Comme chacun sait, le chemin de fer en tant que tel est un système très robuste, car il est aussi inerte. Il faut beaucoup de circonstances malheureuses pour déclencher un incident grave. Mais l'approche de la plus grande sécurité possible consisterait néanmoins à réduire au maximum chacun de ces effets. Comme par exemple avec les lourdes chaussures susmentionnées. Actuellement, la recherche de potentiels d'économie est prioritaire et pas seulement dans les chemins de fer, mais aussi dans les organes de contrôle et de commande. Malgré les effets d'économie théoriques attendus, cela souligne et porte à conséquence que le système ferroviaire devient de plus en plus coûteux. Cela va de pair avec des pertes constantes sur les points importants pour la sécurité et l'épuisement de toutes les marges. L'ETCS vous salue.

Le système ferroviaire a été créé dans le cadre de l'industrialisation pour désenclaver le pays. L'entretien est coûteux et les mécanismes de concurrence néolibérale ne fonctionnent guère. Il suffit de regarder en Angleterre ou en Allemagne, où les luttes de marché ruineuses n'apportent aucune valeur ajoutée au client. Les prix des billets augmentent, la qualité est faible et les conditions de travail sont parfois désastreuses. Et le client n'a même pas le choix de choisir son produit optimal pour le transport. Les concessions sont toujours en faveur d'un seul prestataire. Sauf, bien sûr, si le client possède une voiture. Le système ferroviaire a le potentiel de transport de masse dans les agglomérations ou les centres urbains rapprochés. C'est le seul endroit où il est possible de gagner de l'argent. Tout ce qui se trouve en dehors est un produit de luxe que nous payons très cher en Suisse. Et malgré les ef-

forts politiques visant à exploiter le réseau à un tarif aussi bas que possible, les chemins de fer ne parviennent pas à atteindre cet objectif dans leur pseudo-concurrence. Nous avons besoin d'une planification intégrale de l'offre et du personnel pour tous les chemins de fer. Les véhicules modernes se ressemblent de plus en plus. Les synergies seraient donc également exploitables dans le domaine de l'entretien et de l'utilisation du matériel roulant.

Ce qui manque malheureusement, c'est la continuité. Des centaines de projets d'emploi surgissent sans cesse de terre, principalement en raison de la soif d'innovation. Existe-t-il un autre secteur dans lequel le client final est le moteur de l'innovation ? Ce serait le rôle de l'industrie d'attirer les commandes avec des produits utiles et sophistiqués.

Mais sur les marchés réglementés et subventionnés, les règles sont sans doute différentes. Il existe de nombreuses possibilités d'avancer et le chemin de fer est un système très complexe, j'en suis parfaitement conscient. Mais je suis également convaincu que nous nous dirigeons actuellement dans une direction douteuse.

N'ayons pas peur d'examiner de manière critique la pertinence d'une voie empruntée et de repenser éventuellement les stratégies. Cela peut en valoir la peine. Et si vous vous sentez tout de même un peu mal à l'aise, il y aura tout à l'heure un apéro avec du bon vin, qui vous aidera certainement à calmer vos nerfs. Mais pas trop, sinon la peur du médecin du travail reviendra tout de suite, du moins pour une certaine partie d'entre nous. Merci de votre attention. ➤



Discours de Hubert Giger

Assemblée Générale 25.3.2023 à Burgdorf. *Hubert Giger, Président VSLF*



Mesdames et messieurs,
Chères et chers collègues,

Deux événements majeurs ont remis en question l'identité même du VSLF, indépendamment de leur résultat. Il s'agissait d'une part de la nouvelle CCT de CFF Cargo International avec une réglementation du temps de travail moins favorable uniquement pour le personnel des locomotives et d'autre part de la reprise du système salarial des CFF chez CFF Cargo,

qui a été mélangé avec de nouveaux profils professionnels et qui aurait presque conduit à une future baisse de salaire de 9.5% en lien à la perte d'un niveau d'exigences du personnel dans le nouveau système salarial de l'entreprise. Dans les deux négociations précitées, seul le personnel des locomotives de la catégorie B doit accepter des détériorations de ses conditions d'engagement et de travail. La symétrie des sacrifices au sein des entreprises est mise à mal. Nous ne compre-

nons pas pourquoi des employeurs qui se veulent responsables posent de telles exigences.

D'autant plus que les collaborateurs travaillant en tours de service ne peuvent pas profiter des multiples acquis tels que le télétravail et qu'ils devraient donc bénéficier d'autres améliorations modernes de leurs conditions d'emploi. L'absence des pendulaires le lundi et le vendredi est la preuve évidente que le télétravail permet parfois de prolonger agréablement le week-end. Nous remettons en question les systèmes de classification des profils professionnels et leurs critères dans les systèmes salariaux en général. En effet, l'impression actuelle est celle que les entreprises ne paient pas ce qui est réellement fait, mais ce qu'elles choisissent de sélectionner dans un catalogue de critères permettant d'arriver à un niveau salarial prédéfini d'avance. En comparaison interne, le personnel des locomotives n'est certainement pas trop payé, si l'on considère la responsabilité de ce métier et l'impact potentiel de décisions erronées. Les nouvelles réglementations de CFF Cargo International et de CFF Cargo ont été signées par toutes les autres parties sans le VSLF et la CCT de CFF Cargo International a même été résiliée pour nous contourner. Il ne nous restait donc que la possibilité de participer à ce jeu truqué afin de pouvoir continuer à représenter nos membres à la table des négociations ou à abandon-



ner notre rôle de partenaire social auprès de cette entreprise. Cette réalité confirme qu'aucune détérioration des conditions de travail n'est possible si les syndicats ne les signent pas d'eux-mêmes.

Signification pour le VSLF

Qu'est-ce que cela signifie pour le VSLF ? Y a-t-il encore besoin de nous si, à première vue, nous ne pouvons plus rien influencer ? Oui, bien sûr. Nous devons continuer. Non pas pour les propres fins du syndicat que je représente, mais pour les conditions de travail de nos membres et donc aussi de manière indirecte pour les chemins de fer. Pour ce faire, nous devons nous positionner encore mieux, communiquer encore plus ouvertement et suivre notre ligne de manière encore plus cohérente. Notre succès nous donne raison. Malgré cela, les travailleurs ont perdu dans ces négociations et à travers eux, les entreprises aussi. En effet, les signes du temps ne sont pas favorables à des conditions d'embauche du passé. Et n'oublions pas qu'au VSLF, il nous reste toujours la voie de l'opposition. Nous sommes indépendants, tant sur les plans des idées que sur le plan financier, ce qui nous permet de garder toutes les options sur la table.

Détériorations

La pression ne diminue pas non plus dans d'autres domaines. Ainsi, on essaie actuellement de réduire de moitié le temps consacré à la préparation du service. De plus, la pression latente d'utiliser quotidiennement la voiture privée pour l'employeur augmente. Les nouveaux mécaniciens ne sont informés de leur lieu de travail que vers la fin

de leur formation, car malgré l'horaire annualisé du trafic voyageurs, on ne sait pas où on aura besoin de personnel.

Et, cerise sur le gâteau, les souhaits concernant les horaires pour les tours de service du matin ou du soir ne doivent plus être accordés sans que le collaborateur ne fasse preuve de complaisance. Les souhaits concernant les tours sont vitaux pour notre environnement et notre santé et sont accordés dans la mesure du possible depuis 175 ans, apparemment jusqu'à aujourd'hui seulement.

Il ne s'agit là que de quatre exemples qui, à moyen terme au plus tard, auront des répercussions négatives, accompagnées d'effets négatifs sur les coûts.

La flexibilité exigée en termes de temps et de lieu a des répercussions massives sur l'ensemble de la vie privée des employés et de leurs familles.

Pensons-nous sérieusement qu'avec ces mesures et d'autres, nous pourrions encore marquer des points sur le marché du travail en 2023 ? Qui, s'il vous plaît, imagine de telles solutions d'urgence pour des problèmes que nous avons nous-mêmes créés ? Où est le calcul de rentabilité sur tous ces aspects ? Où sont les perspectives à long terme ? Où est la réflexion en réseau avec le savoir-faire ferroviaire ? Et comment de telles conditions de travail sont-elles compatibles avec les brochures internes sur papier glacé des départements RH ? Les commanditaires savent-ils seulement que le marché des travailleurs a énormément changé ?

Si l'on cherche le salut dans des solutions numériques telles que la planification intégrée de la production (IPP), le réveil risque d'être brutal. C'est ce qui s'est passé avec presque toutes les solutions numériques jusqu'à présent. De plus, la digitalisation

n'est pas toujours la meilleure solution, elle fait même souvent partie du problème. Les économies espérées sont théoriques et à court terme, et elles ne seront déjà plus que compensées à moyen terme. Les entreprises sont déjà aujourd'hui dans une mode où elles réagissent plutôt que d'anticiper. Le train lui-même nous dépasse.

Responsabilité

Le personnel est le capital le plus important d'une entreprise moderne ; cela vaut en particulier pour les collaborateurs d'importance systémique. Le savoir-faire ferroviaire, et donc le succès de l'entreprise, ne peut pas être remplacé par des gadgets numériques.

D'autant plus que les fournisseurs de "solutions numériques" sont avant tout intéressés par la vente de leur produit.

Ce n'est pas pour rien que le BLS écrit au point 1 de sa stratégie d'entreprise : "Nos collaborateurs sont la clé de notre succès". Nous ajoutons : "Nous avons besoin de personnes compétentes et non de solutions numériques".

A la télévision allemande, on dit des chemins de fer suisses qu'ils résolvent les petits problèmes avant qu'ils ne deviennent trop importants.

Or, en Suisse aussi, on ne reconnaît et ne comprend visiblement plus les petits problèmes. Par conséquent, on ne reconnaît plus non plus si des problèmes plus importants peuvent en résulter. Nous nous concentrons de plus en plus sur la gestion des problèmes plutôt que sur leur résolution. Nous ne devrions pas nous permettre cette médiocrité.

Problèmes de recrutement, problèmes de prescriptions de sécurité, problèmes de capacités, d'endettement, d'entretien, de systèmes informatiques, de trafic trans-



frontier, de systèmes d'information aux clients, d'attaches automatiques, d'aménagements de gares, de fermetures de lignes pendant des mois, de trains au confort d'un autre temps, etc. etc. Et depuis peu, nous inventons même de nouveaux problèmes, comme les gares souterraines maldodorantes.

Tous ces points n'ont pas seulement le potentiel de s'agrandir et de s'enrichir mutuellement, ils sont en partie déjà trop grands.

Qui en porte la responsabilité ?

Ce n'est guère un hasard si l'objectif annuel 2023 des CFF est : "J'assume mes responsabilités".

Ce qui fonctionne à merveille dans la branche ferroviaire, par l'intermédiaire de l'UTP, de l'OFT et de l'industrie, c'est de rejeter la responsabilité sur l'autre. J'ai moi-même trois frères et sœurs et je connais parfaitement ce système.

Et si l'on ne peut plus reporter la responsabilité sur d'autres intervenants à l'interne, c'est forcément la faute de l'Europe. Et comme tout ce qui vient de Bruxelles est de toute façon fixé comme norme immuable

par nos offices fédéraux... Grâce aux nombreuses directives, aux hiérarchies horizontales et au partage des tâches, la responsabilité est divisée jusqu'à devenir complètement diluée. Ce n'est pas pour rien que la hiérarchie, les ressources humaines (HR), les départements qualité comme

QSE et, pour finir, les unités de développement de l'entreprise (UE) ont leur mot à dire sur toutes les décisions ou presque. Je crains même dans une certaine mesure que tous ces départements n'existent que pour permettre de mieux diluer certaines responsabilités. Et lorsqu'il reste encore des responsabilités, des sociétés de conseil externes coûteuses aident à les dissiper définitivement.

Le fait qu'aucune responsabilité ne soit assumée s'explique également par la logique selon laquelle aucun des responsables n'est propriétaire de l'entreprise. L'entreprise ne leur appartient pas. Ils ne sont donc pas concernés par ce qui arrive à l'entreprise et par ce à quoi elle ressemblera dans dix ans.

Dans le cas de Wimmis, dans l'Oberland bernois, en 2013, où un train est parti avec les portes ouvertes et a entraîné une femme, le mécanicien de locomotive BLS a été condamné par la Cour suprême du canton de Berne pour lésions corporelles simples par négligence.

Ceci bien que le véhicule n'ait pas respecté les prescriptions de l'ordonnance relative à

la loi sur les chemins de fer et pendant que ni le DETEC, ni l'OFT, ni le BLS n'ont été mis en cause d'une quelconque manière que ce soit. Et encore moins les employés qui ont ordonné le contournement de l'ordonnance sur la loi sur les chemins de fer afin que le véhicule soit tout de même engagé en service régulier.

Nous, les mécaniciens de locomotive, savons très bien ce que cela signifie d'assumer des responsabilités. Mais nous sommes capables d'apprendre et de nous adapter à cet état de fait. De toute façon, nous ne sommes pas payés pour cette responsabilité.

L'abandon des responsabilités est un processus qui dure des années, voire des décennies. Mais il est pratiquement irréversible.

De ce point de vue, l'objectif annuel 2023 des CFF "J'assume des responsabilités" est plus une description du problème qu'un véritable objectif. Les structures actuelles ne permettent de toute manière pas d'envisager de solutionner cette problématique des responsabilités.

Projection

Permettez-moi de faire une projection. La pression sur le personnel va augmenter. Les flux financiers des pouvoirs publics peuvent aller dans le sens du tarissement. D'autant plus que, tout bien considéré, l'attractivité et la qualité de nos transports publics ne s'amélioreront pas tout en devenant plus chers.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas réussi à faire en sorte que l'évolution des salaires du personnel des locomotives à bas coût de certaines entreprises atteigne le niveau d'avant l'an 2000. Seuls les CFF et CFF Cargo ont négocié une augmentation de



salaires conformes au marché. Il reste cependant tous les perdants des vingt dernières années. Le BLS est l'une des rares entreprises à avoir toujours eu une progression acceptable vers un niveau salarial maximal tout aussi acceptable.

Nous avons toujours des systèmes salariaux avec une différence de 60% entre le salaire minimum et le salaire maximum et une progression de plus de quinze ans. Pour le même travail, bien entendu. Les pertes capitalisées au fil des ans sont énormes. Cette situation n'est pas seulement peu attrayante, elle constitue également une discrimination évidente liée à l'âge. Les discriminations salariales ne renforcent pas l'image des entreprises. Bien sûr, les chemins de fer sont de bons employeurs, mais plus forcément pour tout le monde ni pour toutes les fonctions.

N'oublions pas que le mécanicien de locomotive n'est plus uniquement lié à sa cabine de conduite et n'est donc plus un métier de monopole. En effet, en dehors de sa cabine de conduite, le monde entier lui est ouvert. La pression du marché pour les entreprises ferroviaires va augmenter proportionnellement à la détérioration des conditions de travail. En français ça donne quoi ?

Et qu'offrons-nous aujourd'hui au personnel des locomotives ? Un travail monotone et simple, avec la perspective de trains semi-automatiques en ATO-GoA 2 dans un futur pas si lointain. Des missions de travail toujours plus courtes dans des situations de travail toujours plus hostiles. Un travail dans lequel une pause pour se restaurer avec un repas à table fait partie des exceptions. Avec en

outre, le sentiment permanent d'être trop cher, trop inflexible et trop mesquin. Sans oublier le risque latent de perdre ses permis et autorisations de circuler et donc son emploi pour des raisons diverses, notamment de santé.

Sommes-nous vraiment équipés pour l'avenir avec ces directives ? Des mesures de flexibilisation toujours plus bizarres et des gadgets numériques ne sont pas de vraies solutions. Voir Sopre. L'avenir nous dira si la planification intégrée de la production (IPP) a tiré les leçons de ces erreurs du passé. Mais ici aussi, les utilisateurs finaux, c'est-à-dire ceux disposant d'un savoir-faire spécifique aux chemins de fer, sont tout au plus impliqués de manière marginale, ce qui n'est pas bon signe. Et si nous constatons qu'un bon tiers du personnel des locomotives partira à la retraite dans les prochaines années, nous devrions réagir maintenant.

Collaboration

Les économies intelligentes et l'augmentation de l'attractivité résident dans la collaboration et la coopération au niveau de tout le personnel roulant. Par exemple, Sargans, Buchs et Coire s'imbriquaient avec les chemins de fer SOB - CFF - CFF Cargo pour couvrir les prestations de conduite de ces sites de manière commune et productive. Plus de flexibilité grâce à des ressources en personnel plus importantes, moins de trajets en taxi, plus de stabilité et de maîtrise des processus. Réduction des risques en cas de suppressions de trains, de perturbations et de chantiers. Et enfin, une grande augmentation de l'attractivité de la profession et de la sécurité du site. Le potentiel est énorme.

Dans certains cas, cette collaboration fonctionne déjà sans problème. Chez TILO au Tessin, avec les CFF à Erstfeld, au BLS, chez RegionAlps, avec Turbo en trafic grandes lignes, etc. Mais cela ne doit apparemment pas fonctionner avec les mêmes acteurs sur d'autres sites.

Pourquoi la collaboration ne fonctionne-t-elle pas fondamentalement ?

Il manque la volonté pour ce faire. On ne veut pas. Il n'y a pas de responsables qui prennent leurs responsabilités, il n'y a pas de pression liée à de la souffrance et il n'y a apparemment pas non plus de pression financière pour une réelle augmentation de la productivité du personnel roulant. Disons-le franchement, une collaboration approfondie permettrait de réaliser de très grands gains d'efficacité et des économies. En d'autres termes, cela coûterait éventuellement des postes à ceux qui gèrent les problèmes auxquels nous sommes confrontés à l'heure actuelle. Et personne ne supprime volontairement son propre poste.

Selon les directives de l'OFT, 2% des coûts du trafic régional doivent être économisés à l'avenir. Cela va être passionnant.

En fin de compte, il ne s'agit pas d'économies, mais d'une lutte pour la répartition. Dans cette lutte pour la répartition, nous nous positionnons clairement aux côtés des entreprises qui souhaitent vraiment devenir plus légères, plus efficaces et plus performantes. Ici aussi, nous assumons notre responsabilité pour un avenir stable des chemins de fer.

Il faudra encore compter sur nous à l'avenir...



Membres 1.3.2023

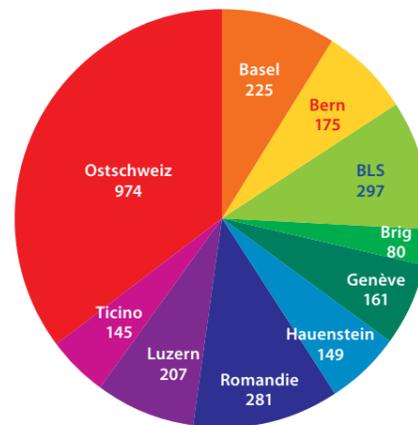
Tobias Früh, caissier VSLF

membres actifs ETF ≥ 5

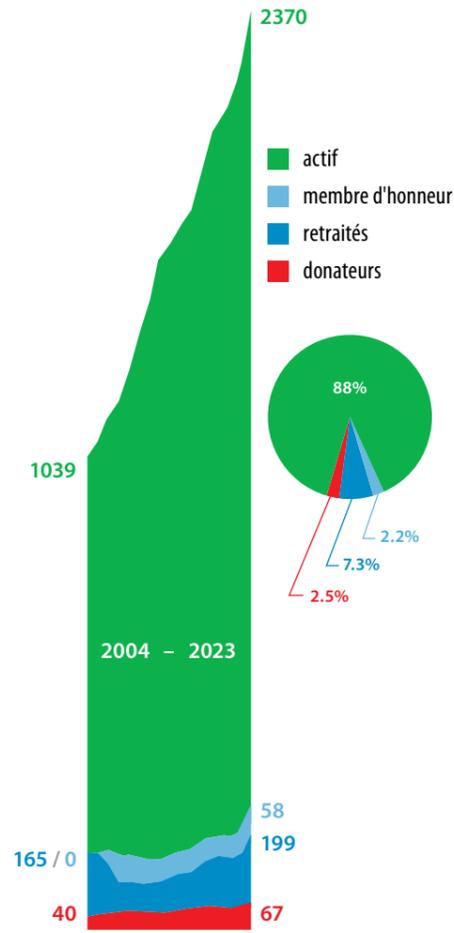
SBB	1678	DB Cargo Schweiz	11
BLS	263	MEV	10
SOB	150	railCare	10
turbo	76	RegionAlps	9
TILO	62	TXLOGISTIK	5
CIS	60	GEBIRGSBAHN OSTSCHWEIZ	5

membres sections 1.3.2023

Total: 2694



membres 2004-2023



membres dépôts

1 Bauma	24 Fribourg
1 Martigny	25 andere
1 Rümliang	26 Kreuzlingen
1 Zweisimmen	27 St. Gallen
2 Buchs/SG	27 Ziegelbrücke
2 Castione TI	29 Lausanne Triage
2 Sion/Sitten	30 Thun
3 Oensingen	32 Einsiedeln
3 Rorschach	33 Schaffhausen
3 Samstagern	36 Arth Goldau
3 Solothurn	37 Zug
4 Beinwil am See	40 Sargans
4 Bülach	42 Spiez
4 Landquart	50 Muttentz
4 Weinfelden	54 Chiasso
5 Chaux-de-Fonds	56 Olten
7 Huttwil	58 RBL
7 Vallorbe	59 Brugg
8 Wil	65 Rapperswil
10 Delémont	74 Bellinzona
13 Chur	74 Winterthur
14 Payerne	82 Biel
15 Langnau	84 Brig
15 Neuchâtel	96 Altstetten
16 Romanshorn	109 Lausanne
18 Aarau	119 Luzern
18 Erstfeld	135 Bern
19 Burgdorf	152 Genève
20 Herisau	171 Basel
20 Interlaken Ost	258 Zürich
23 St-Maurice	



50ème anniversaire de service aux CFF

Werner Sturzenegger a fêté le 23 avril 2023 son 50ème anniversaire de service aux CFF ! Nous l'avons rencontré à l'Oase (réfectoire) de Zurich HB.

Markus Leutwyler

LocoFolio : Toutes nos félicitations pour tes 50 ans aux CFF ! Un demi-siècle chez le même employeur, c'est formidable !

Werner : Je suis très heureux de pouvoir continuer à travailler à 50 % comme mécanicien de locomotive, une fois que j'aurai atteint l'âge de la retraite.

Mais commençons par le début. As-tu toujours voulu devenir mécanicien de locomotive ?

Oui, depuis le jardin d'enfant, il était clair pour moi que je voulais faire ce métier, je n'ai jamais envisagé autre chose. Déjà dans ma chaise d'enfant, j'avais joué avec une petite locomotive, car il y avait une fente en bois souple dans le plateau de la table. Le train était partout présent et en tout temps.

Très tôt, j'ai eu des trains « WESA » et « BUCO » à la maison et j'ai également pu jouer avec un camarade d'école avec le train miniature HO que mon père avait installé dans un lit rabattable dans le mur.

Comment a commencé ta carrière aux CFF ?

J'étais un élève moyen à l'école primaire, mon intérêt se portait toujours sur le chemin de fer et les choses techniques. De temps en temps, il y avait un court-circuit à la maison ou je m'électrisais, si bien que mon père m'a offert très tôt un testeur de phase.

Après avoir réussi avec brio l'examen d'entrée (mes parents m'avaient fait miroiter un train miniature « LGB » en cas de réussite), j'ai pu entrer à l'école secondaire, ce qui m'a permis de commencer un apprentissage d'électromécanicien aux ateliers principaux des CFF à Zurich le 23 avril 1973. Ce métier me plaisait beaucoup et j'ai pu m'y épanouir. J'ai été fortement encouragé et j'ai pu suivre les cours de l'école professionnelle de Zurich, ce qui a été un grand avantage pour moi. L'apprentissage a duré quatre ans et j'ai terminé avec le meilleur résultat de ma volée d'apprentissage. Malgré la crise économique et un gel des embauches, j'ai pu continuer à travailler aux CFF en 1977 et suis arrivé comme monteur de poste d'enclenchement chez le chef de poste 8 à Wallisellen, qui était responsable de l'Unterland et de l'Oberland zurichois, le district avec le plus de barrières. Les anciens postes d'aiguillage avec des sémaphores et des palettes en faisaient également partie. J'ai assisté à la mise en place d'un nouveau sémaphore comme signal d'entrée à Schwerzenbach (ZH) peu avant l'introduction de la double voie vers Uster (ZH), qui a dû être retiré peu de temps après.

Alors c'était déjà comme ça à l'époque... Aujourd'hui, tout est télécommandé. Comment as-tu vécu ce changement ?

Je me rendais à chaque fois sur le chantier avec la caisse à outils dans le train ou nous

étions conduits sur place en groupe entier avec le bus VW. Il y avait des travaux de transformation ou de réparation au poste d'enclenchement, dans l'armoire des relais ou sur l'installation extérieure. Il fallait aussi contrôler et entretenir périodiquement toutes les batteries dans les gares et les postes de garde.

A l'époque, j'avais déjà l'impression d'être dans une époque révolue. A Nänikon, il y avait encore le chef de gare qui avait trois galons (bandes) sur sa casquette. Les postes d'enclenchement étaient encore souvent d'anciens postes en plein air. En cas d'urgence, ils pouvaient être actionnés par une manivelle. Dans la salle d'attente, on entendait le clic des relais. Les barrières étaient abaissées à la manivelle. Dans la marche, on trouvait des indications de barrière et de croisement. Les cloches de la gare étaient également marquantes. Au guichet, on pouvait acheter des billets, déposer des bagages et des marchandises.

Avec le temps, de plus en plus de lignes ont été télécommandées. Malgré cela, il y avait encore beaucoup de personnel au début, mais celui-ci a été progressivement réduit. La même année, en 1977, j'ai fait l'école de recrues d'été comme soldat de transmission dans l'artillerie à Frauenfeld (TG). Malheureusement, je n'ai de justesse pas réussi à passer le recrutement comme trompette militaire.

Quelle a été la suite de ta carrière ?

J'ai alors passé un an aux ateliers principaux des CFF, dans le local d'essai électrique, avec une partie courant fort et une partie courant faible, et j'ai été affecté à l'électricité de précision. J'y ai testé des relais, entretenu des commandes de ventilateurs ainsi que des régulateurs de fréquence et de tension du train TEE ou des installations d'amplification pour les haut-parleurs. J'ai toujours aimé travailler de manière précise et propre, et l'électricité m'intéressait particulièrement. Cependant, j'ai toujours dit que je voulais devenir mécanicien de locomotive.

Le 1er mai 1979, après avoir réussi l'examen d'entrée, j'ai commencé la formation de mécanicien à la gare centrale de Zurich. J'ai étudié les règlements avec plaisir et j'ai généralement obtenu de très bons résultats aux examens. J'ai également pu donner des cours de rattrapage à mes collègues en électrotechnique.



Werner Sturzenegger 2023

Lors des examens, nous écrivions souvent des pages et des pages de texte à la main. A la fin du grand examen de mécanicien de locomotive, le chef mécanicien de l'époque a réduit mon résultat d'examen à 95% parce que j'avais écrit de manière peu soignée alors que toutes les réponses étaient correctes.

Comme il y avait un manque de personnel, nous avons pu préparer et manœuvrer des trains pendant un an en tant qu'aides-conducteurs. De longs trajets d'accompagnement en tant que mécanicien de bord avec un train SNCF à deux étages loué et équipé d'un générateur diesel pour le chauffage et la ventilation étaient également de mise.

Et puis vint le grand moment !

Oui, c'était en 1982, j'ai fait une course d'examen avec le « PEX » Peter Fehr. Lors de cette petite course avec une Ae4/7, j'étais en route avec quarante essieux de Rapperswil à Zurich HB via Uster. A l'époque, j'allais plutôt à fond. Il y a eu quelques secousses et la traction a été coupée par le disjoncteur principal. Le chef mécanicien m'a dit que je n'avais pas respecté les valeurs de courant. Mais j'avais l'impression que quelque chose d'autre n'allait pas. Il a menacé d'interrompre l'examen si cela se reproduisait. A Zurich, le signal vers le dépôt F était fermé, et il a pu voir qu'aucun relais n'avait réagi. Ce n'était donc pas ma faute, il y avait effectivement de petites

coupures de courant dans le réseau. Celui-ci était encore assez instable à l'époque.

Comment c'était la première fois tout seul ?

Je n'étais pas seul, j'avais un chauffeur avec moi. Nous avons fait l'aller-retour en train direct jusqu'à Schaffhouse. Pendant la pause, nous sommes descendus à pied jusqu'aux chutes du Rhin. Soudain, le temps nous a manqué et nous avons dû prendre le bus pour retourner à Schaffhouse. Malgré tout, c'était un sentiment extraordinaire d'être maintenant un mécanicien de locomotive indépendant, c'était comme être sur un nuage. D'ailleurs, je prends toujours volontiers des aspirants avec moi, je trouve cela beau et enrichissant.

Quelle était la perception du personnel des locomotives ?

J'ai généralement eu de bons retours, sauf dans un cas où un incident technique m'a fait prendre un retard important de Bâle à Zurich HB et où une dame âgée parlant le dialecte de Suisse orientale s'est plainte à l'arrivée que c'était un « trajet catastrophe ».

J'ai toujours aimé varier les plaisirs : trains de marchandises, trains régionaux, trains directs. Nous étions aussi beaucoup en réserve, où nous pouvions (ou devions) parfois jouer au jass. Mais je préférais être en route sur une locomotive. En tant que mécaniciens de locomotive, nous avions aussi des services de nuit continus et des

nuits passées à l'extérieur, comme à Brugg, Koblenz, Niederweningen, Hinwil, Bauma, Ziegelbrücke, Glarus et Linthal. Les gares non desservies ne pouvaient pas laisser passer de trains, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas de trains de matériel vide. Nous passions donc la nuit dans une chambre à la gare terminus et repartions avec le premier train.

Je connais des collègues plus âgés qui sont frustrés par les changements. Qu'as-tu fait pour que tu aies toujours autant de plaisir à exercer ton métier, même après cinquante ans ?

J'ai pu participer à l'ouverture du S-Bahn zurichois et j'avais conduit le premier S7 de Zurich HB à Winterthur en mai 1990, en présence de la télévision, du conseiller d'Etat Hans Künzi et de Georg Elser de la ZVV. J'ai également assisté à l'ouverture de la NBS, ainsi que du GBT et du CBT, pour lesquels j'ai suivi une formation complémentaire complexe pour l'ETCS Level 1 et 2.

Il y a aussi des trains plus récents. J'ai par exemple encore suivi la formation avec l'ETR / Astoro ainsi qu'avec le Giruno et le FVD. Aller au Tessin a toujours été mon objectif principal, ce que j'ai pu faire régulièrement à partir de 2004. Mais je n'avais pas envie de le faire avec le Cisalpino ETR 470 en raison des nombreux dérangements, bien que le chef mécanicien de l'époque, Henri Suter, me l'ait proposé. Au



Werner Sturzenegger 1964

Locomotives historiques à Olten

Fête du dépôt 26 & 27 Août 2023



Cordiale bienvenue dans la ville ferroviaire d'Olten

Chères visiteuses et chers visiteurs,

Au nom du team 10439 des locomotives historiques d'Olten, je vous souhaite la bienvenue à notre fête du dépôt d'Olten 2023. Elle peut enfin avoir lieu ! Il y a six ans, les membres du team 10439 ont formé un comité d'organisation (CO) qui a commencé à préparer cet événement. Par deux fois, le coronavirus nous a mis des bâtons dans les roues : ni en 2020 ni en 2021, la fête du dépôt n'a pu être organisée. Comme la Fête fédérale de lutte suisse se déroulait à Pratteln à la même période en 2022, nous avons renoncé à l'y organiser. Mais maintenant, nous sommes heureux que les signaux soient au vert pour réaliser notre souhait de longue date !

Olten a une très longue tradition ferroviaire. En 1856, le « Schweizerische Centralbahn » a mis en service la ligne d'Aarau à Emmenbrücke via Olten, suivie deux ans plus tard par le raccordement à Bâle via Läuferlingen par le tunnel du Hauenstein et donc au réseau ferroviaire européen. En tant que point de jonction des axes principaux suisses nord-sud et ouest-est, en tant que site d'ateliers et de réparation et, plus récemment, en tant que centre d'exploitation de la région Centre et siège de la police des transports des CFF, notre ville est étroitement liée au monde du rail.

Notre fête est placée sous la devise «cent ans de traction électrique». Le team 10439 est fier de pouvoir entretenir plusieurs vétérans qui comptent parmi les plus anciennes locomotives électriques de Suisse, comme par exemple la Be 4/7 12504 de 1921, la Ae 3/5 10217 de 1924 ou celle qui a donné son nom à notre association, la Ae 3/6 II 10439 de 1925. Nous gardons également une collection de plus de cinquante ans d'histoire ferroviaire suisse à portée de main. Diverses activités sont aussi proposées aux jeunes visiteurs. Citons un train de jardin, un cinéma ou la possibilité de créer son propre wagon de train miniature.

Nous nous efforçons, par notre engagement bénévole, de conserver ces véhicules en excellent état pour la postérité. Vous pourrez admirer ces témoins des premiers temps de la traction électrique sur le site de la fête. Nos équipes amies de toute la Suisse vous offriront également la possibilité de faire une excursion avec un train spécial.

Je vous souhaite un très bon séjour et des expériences inoubliables.

Hans-Peter Kaiser

Mécanicien CFF et président du comité de la fête de dépôt Olten 2023

Team 10439 Historische Loks Olten

Es werden verschiedene Lok-Teams aus der ganzen Schweiz mit ihren Fahrzeugen teilnehmen. Im Depot präsentieren sich zahlreiche spannende Aussteller aus der Szene, da hat's für alle etwas!

Die Extrazüge der Teams bringen die Festbesucher nach Olten und wieder zurück.

Auf dem Festgelände können die historischen Elektroloks genau begutachtet werden und auskunftsfreudige Teammitglieder beantworten gerne Fragen.

Am Festwochenende verkehren diverse Extrazüge ab Olten. Für die Kleinen gibt's ein Extraprogramm.

Der Lösch- und Rettungszug von SBB-Intervention Olten wird von fachkundigem Personal den Besuchern vorgestellt.

Im historischen Depot werden sich verschiedene Aussteller der Öffentlichkeit zeigen. Unsere Festwirtschaft sorgt für lukullische Genüsse.

Festzeiten:
Sa: 10 - 18 Uhr / Festzelt bis 20 Uhr
So: 10 - 17 Uhr

Die Anreise ist nur mit dem öffentlichen Verkehr möglich.

depotfest-olten.ch

lieu de cela, j'ai pu circuler avec les trains CIS tractés par des locomotives, également en double traction.

Le Gothard m'a toujours fasciné. C'était un vrai tournant dans ma vie de mécanicien, mais je n'ai pu le vivre qu'à partir de ma vingt-deuxième année de mécanicien. La météo, les tempêtes de neige ou même les avalanches ajoutaient à la fascination.

Une autre raison pour laquelle je suis heureux, c'est les CFF. Je trouve que c'est toujours une excellente entreprise. Les CFF sont tout simplement indispensables et on ne peut plus s'en passer. Pour moi, une Suisse sans chemins de fer est inimaginable. L'ordre règne partout, chacun fait de son mieux dans la mesure du possible, chacun sait ce qui dépend de lui. La plupart des collègues sont très agréables et serviables, tout comme les supérieurs. Les autres existent bien sûr aussi, c'est comme ça partout.

As-tu souvent écrit des rapports ?

Oui, j'ai toujours écrit beaucoup de déclarations et, en règle générale, j'ai presque tout déclaré et j'ai aussi rempli beaucoup de fichets de réparation. Le dépôt des locomotives avait toujours du travail à cause de moi. Je voulais toujours remettre la locomotive en ordre et faire réparer les éventuels défauts.

Comment cela a-t-il été reçu ?

Parfois, il y avait déjà un peu de mauvaise humeur, même avec certains supérieurs. Néanmoins, mes critiques étaient toujours fondées et généralement objectives et constructives. De nombreuses propositions d'amélioration ont été rejetées, mais introduites tacitement par la suite.

Tu n'as jamais eu envie de t'orienter vers un autre emploi ?

Non, tout au plus aux Chemins de fer rhétiques. Mais au dépôt de Zurich, je me suis toujours senti bien, le travail était agréable, intéressant et varié.

Où trouves-tu que le chemin de fer est le plus beau en Suisse ?

Il y a bien sûr le Gothard et le Tessin, mais il était toujours agréable et beau aussi d'aller en Suisse romande.

Qu'est-ce qui t'ennuie ?

En 1999, avec la divisionnalisation, beaucoup de choses ont été cassées. Un mauvais esprit est entré dans l'entreprise, où seuls les impératifs économiques et l'argent comptaient, et c'est pourquoi de nombreux collègues étaient frustrés et

déstabilisés. La pression du rendement a toujours augmenté et les horaires ont été compressés. Il est devenu plus difficile de travailler avec soin. Les gens étaient aussi montés les uns contre les autres. La collaboration entre les unités s'est également détériorée. La cohésion au sein des CFF en a beaucoup souffert.

Est-ce que c'est de nouveau mieux aujourd'hui ?

Avec l'abandon des trains de marchandises, les conditions de travail se sont à nouveau améliorées, elles sont devenues plus régulières et plus équilibrées. Il y a



Werner Sturzenegger à Göschenen 1964

des années, nous avons fait un essai de rotation inversée au dépôt de Zurich, ce qui était très agréable et positif. Mais avec la divisionnalisation, cela est devenu caduc. Ce que je remarque, c'est que je trouve les services très longs, de plus de dix heures, assez difficiles. Parfois, il faut savoir dire non quand on a déjà travaillé longtemps et qu'il y a encore des prestations à couvrir. Il faut bien se reposer et se préparer du mieux possible à un service difficile. Avec la marche électronique et le LEA, nous avons été déchargés d'une grande partie du travail de correction manuel, ce qui était tout à fait positif.

Quels sont tes véhicules préférés ?

Le Giruno, l'Astoro et la locomotive Re460. Mais en fait, j'aime tout faire, même les trains régionaux, car la variété rend la vie douce.

Tu es un collaborateur satisfait des CFF depuis 50 ans. Quels conseils donnerais-tu à des collègues plus jeunes pour qu'ils puissent eux aussi un jour se réjouir de leur vie ?

Il ne faut pas se priver du plaisir de travailler, de la technique et de la nature. Vivre sainement et dormir suffisamment. Avoir un bon hobby, de bons amis et une bonne famille en font également partie.

Depuis 1984, j'ai confié ma vie à Jésus-Christ, et c'est pour moi une grande bénédiction et un grand bonheur. Je souhaite prendre les paroles de la Bible au sérieux et les mettre en pratique au quotidien, du mieux que je peux, tout en valorisant et en aimant les gens. Je suis membre de la Mission Pentecôtiste de Zurich depuis 1987 et depuis 2008, je suis actif au sein du comité de Railhope (chrétiens sur le rail et dans les TP), où nous souhaitons, sur une base bénévole, aider les gens par nos conseils et nos actions.

Je suis convaincu que Dieu m'a souvent préservé d'événements plus graves. J'ai eu un accident de personne, mais hors de mon champ de vision. Une personne s'était glissée sous une voiture d'un S-Bahn et avait ainsi mis fin à ses jours.

Il m'est déjà arrivé de commettre des erreurs, comme d'oublier de m'arrêter à un arrêt ou même un cas de signal. Mais il faut aussi savoir se pardonner et regarder vers l'avant. Il est important que nous soyons justes, transparents et honnêtes les uns envers les autres. Je veux aussi traiter le matériel comme s'il s'agissait de moi et me comporter avec les gens comme j'aimerais qu'ils se comportent avec moi. C'est pour-

quoi j'aime toujours aller travailler chaque jour.

Il y a quelques années, tu es passé au VSLF. Pourquoi ?

Je me sens très bien entouré au sein du VSLF. Un syndicat professionnel spécifique peut bien mieux défendre nos intérêts qu'un syndicat unique pour tous les groupes professionnels. J'ai toujours reçu une réponse à mes questions, le plus souvent de la part d'Hubert Giger en personne. Il y a tout simplement beaucoup d'engagement et d'amour pour la profession ainsi qu'une belle cohésion entre nous.

Werner, un grand merci pour ce formidable entretien, pour ce regard dans ton livre d'histoire très personnel.

Merci beaucoup pour l'accueil chaleureux et la chouette discussion. ➔

Werner Sturzenegger est né en 1957 et a grandi en ville de Zurich et à Meilen (ZH). Il vit aujourd'hui avec sa femme Rebekka et ses deux fils en âge scolaire, Samuel (11 ans) et Benjamin (13 ans), à Dietlikon (ZH).

Heurtoir à Poudeille

Arrêt, arrêt, arrêt, arrêt et encore arrêt. Plus à « l'arrêt » n'est pas possible. Sûr, c'est sûr. Heurtoir à Poudeille.

Photo : Elie Gerber. André Riesen nous a aussi envoyé une photo de la même situation. (RED)



Chute

Commentaires sur l'article de la Berner Zeitung du 27.2.2023.

« Chute dans le train – la responsabilité des CFF est engagée. Selon une décision de justice en force, les Chemins de fer fédéraux doivent verser des dommages et intérêts lorsque des passagers sont victimes d'un accident dans un train qui a connu des secousses ».



Le jugement risque de peser encore à l'avenir sur les transports publics, notamment sur les bus.

Pour le personnel des locomotives, un serrement imposé par les dispositifs de sécurité

ou par le système est rendu encore plus problématique car les voyageurs peuvent être victimes d'accidents dans le train. Notamment lorsque, à l'entrée des gares et dans le cas des voitures à deux étages, de nombreuses personnes se trouvent dans les escaliers.

Il en résultera une conduite encore plus défensive de la part du personnel des locomotives. (GT)

Prescriptions ...

Selon les nouvelles prescriptions, il est donc possible de partir si au moins 3/4 de la traction est disponible à Rorschach. On se demande bien sûr pourquoi le titre 9.2.1 mentionne Rorschach - St-Gall.

Il n'est pas facile de rédiger des prescriptions qui soient sans équivoque. Ou alors c'est voulu. (TG)

9 Störungen ...

9.1 Defekte Luftfedern

Der Triebzug ist möglichst bald, spätestens nach 1'500 km auszusetzen.
Die Fahrgäste sind aufzufordern, in anderen Wagen Platz zu nehmen.

9.2 Ausgeschaltete Fahrmotoren

Die Triebzüge sind eingeschaltet oder auf Steuerwagenbetrieb.

Einfachtraktion	Doppeltraktion	max. Steigung	Zug- / Bremsreihe
Traktion vollständig	Traktion vollständig	38 ‰	N 180 ‰
-	1 Halbzug defekt	31 ‰	N 150 ‰
1 Halbzug defekt	2 Halbzüge defekt	21 ‰	N 150 ‰
-	3 Halbzüge defekt	10 ‰	N 150 ‰

9.2.1 St. Gallen - Rorschach - St. Gallen

Sind in St. Gallen nicht mindestens ¼ Traktion vorhanden, so muss spätestens in St. Gallen St. Fiden gewendet werden.

Postes vacants

Investrends.ch

Il n'y a jamais eu autant de postes vacants

Selon le Swiss Job Market Index de l'entreprise de personnel temporaire Adecco, le nombre d'offres d'emploi publiées s'est inscrit dans le dernier trimestre 2022 à un niveau record. Le secteur des postes de direction est le seul en diminution.

Après avoir stagné à un niveau élevé au cours des trois premiers trimestres de l'année 2022, le nombre d'offres d'emploi a de nouveau nettement augmenté vers la fin de l'année, comme l'indique un communiqué. En comparaison avec l'année précédente, une forte croissance de 23% a été atteinte.

La plus forte augmentation en pourcentage a été enregistrée par les professionnels des services et de la vente (+47%), suivis des bureaux et de l'administration (+34%) et des artisans et auxiliaires (+28%).

Une seule tendance annuelle négative a été enregistrée pour les cadres (-8%). Les offres d'emploi de ce secteur se situent à un niveau bas depuis l'apparition de la pandémie de coronavirus, est-il précisé.

La forte croissance enregistrée dans toute la Suisse est surtout due à la robustesse de la demande intérieure, poursuit le communiqué. En raison des entrées de commandes dans le secteur des services, le besoin en personnel qualifié devrait continuer à augmenter, malgré le ralentissement conjoncturel à l'étranger. (RED)

Signal du mois

Contournement nord de Bâle RB : Kuckuck – dadaaa! Photo : Leandro Ragaz



Signaux à Schaffhouse

Le vénérable joug de signalisation de Schaffhouse. Les désignations des signaux ne sont pas reconnaissables car elles sont masquées. En cas de perturbations ou de formulaires d'ordre, on se réfère à la désignation du signal. Celle-ci doit donc être lisible. (GT)



Ergonomie usante

Le personnel des trains a exigé de ne pas devoir travailler toute la journée dans les trains duplex TGL Bombardier. Le personnel des voitures restaurants n'a malheureusement pas du tout le choix.

Outre les chocs transversaux permanents et parfois massifs, ce sont surtout les chocs verticaux qui, en position debout, frappent les jambes jusqu'à la colonne vertébrale.

Pour le mécanicien de locomotive, les secousses permanentes pendant de nombreuses heures sont pour le moins désagréables.

Une évaluation des secousses transversales des véhicules Bombardier devrait être terminée. Les résultats ne nous sont pas connus.

Le confort de conduite des trains est désormais meilleur, mais reste fondamentalement mauvais. Apparemment, les nombreuses mesures consécutives prises sur les bogies de l'ensemble du parc ont commencé à porter leurs fruits. (GT)

WC

Une image vaut mille mots : „circule sans toilettes en fonction“.



Manifestation des retraités CFF

Les anciens et méritants mécaniciens de locomotive CFF qui ont passé à CFF Cargo International l'année précédant leur retraite n'ont pas été invités aux manifestations des retraités CFF. La plupart des collègues étaient employés dans la région du Tessin et de Bâle.

Après avoir été interpellés, nous avons demandé aux CFF s'il n'était pas possible d'inviter également ces collègues qui ont

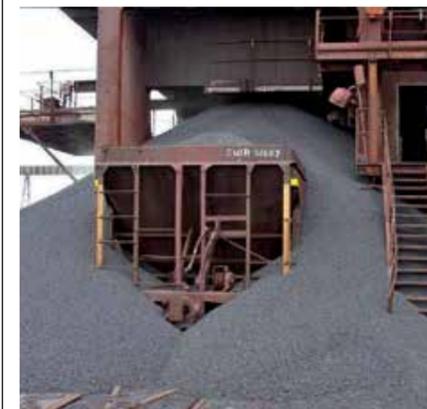
travaillé pendant des décennies aux CFF. Ces derniers ont répondu favorablement à cette demande et les inviteront à l'avenir. (COM)

B100 CFF Infra

Pour les mécaniciens de la catégorie B100, nous avons un nouvel interlocuteur au sein du VSLF : Xavier Nydegger est maintenant à disposition en tant que personne de contact et coordinateur B100.

Xavier est lui-même mécanicien chez CFF Infrastructure (Intervention, à Berne). (COM) vslf.com/dienste/b100-infra

Oups...



Éblouissant

Mail à la Migros du 10.12.2021

Bonjour, au nom du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (vslf.com), j'aimerais vous demander s'il est possible de recouvrir un réverbère de manière à ce qu'il n'éblouisse pas le personnel des locomotives lors de la conduite.



Je vous envoie volontiers les photos correspondantes en pièce-jointe. Le réverbère se trouve au centre de distribution de Zurich Herdern, près des viaducs ferroviaires entre Hardbrücke et Altstetten. Je me tiens volontiers à votre disposition pour de plus amples informations. Ce serait bien de pouvoir résoudre ce problème. Merci et meilleures salutations, Hubert Giger, président du VSLF

Cher Monsieur Giger, Merci beaucoup pour votre prise de contact.

Nous avons transmis votre demande à l'équipe de la coopérative Migros Zürich, qui se chargera volontiers de vous répondre aussi rapidement que possible.

Meilleures salutations,
Votre team M-Infoline

Le problème a ensuite été résolu. Un mécanicien de Zurich a donné le feedback suivant à la Migros :

Dans un contexte de pollution lumineuse générale, il y a de plus en plus de sources lumineuses qui éblouissent le personnel des locomotives lors des trajets nocturnes. Il ne s'agit pas seulement de l'éclairage des quais, mais aussi de projecteurs directs, de plus en plus équipés de LED.

Lors du trajet d'Oerlikon à Hardbrücke sur le viaduc du Hardturm, l'un des lampadaires nouvellement installés sur le terrain des entrepôts de la Migros situés en contrebas éclairait particulièrement fort la cabine du mécanicien. La ligne est empruntée toutes les heures par dix S-Bahn dans chaque direction.

Après une demande auprès de la coopérative Migros Zurich en décembre 2021, une couverture latérale a été installée au printemps 2023. L'effort en a valu la peine, l'effet d'éblouissement a presque disparu.

Ainsi, Migros n'est pas seulement le plus gros client de CFF Cargo en Suisse, mais elle fait aussi preuve de solidarité pour les mécaniciens de locomotive. Très sympa de la Migros, merci beaucoup ! (HG)

Nouvelle commande et nouveau système de sécurité des trains

<Communication-Based Train Control> CBTC pour le Waldenburgerbahn. La reconstruction complète de la ligne de chemin de fer de Waldenburg, longue de 13 km, entre Liestal et Waldenburg, en raison du changement d'écartement des rails de 750 mm à 1000 mm, a été l'occasion de renouveler entièrement le système de commande et de sécurité des trains. *Groupe technique VSLF*

Source des citations : BLT Magazin sur le renouvellement du Waldenburgerbahn / BLT Baselland Transport AG

Le système CBTC doit soutenir le conducteur du véhicule par des fonctions d'assistance et permettra à l'avenir une conduite semi-autonome. Cela correspond à peu près à un régulateur de vitesse automatique. Les informations doivent être transmises directement dans le poste de conduite, ce qui est également possible sans problème avec des signaux extérieurs. La sécurité accrue promise par le système CBTC peut également être atteinte avec des systèmes plus simples, notamment dans des conditions basiques. La surveillance continue et la redondance ne sont pas absolument nécessaires.

La surveillance de la position, qui n'est que ponctuelle, dépend, comme pour l'ETCS, d'une mesure exacte du trajet, ce qui peut engendrer des conflits en cas d'écarts.

Les données relatives au parcours transmises sur un écran dans la cabine de conduite est plus difficile à percevoir pour l'utilisateur que les signaux extérieurs fixes, car le fait de regarder l'écran dans la cabine de conduite réduit le champ de vision vers l'extérieur. Ce fait n'est pas négligeable dans le cas d'une exploitation en mode tramway partielle avec des voitures circulant dans le même espace. D'autant plus que les données numériques peuvent changer en permanence et exigent donc une plus grande attention par rapport aux signaux extérieurs. Cela ne correspond pas à la promesse d'une « réduction de la charge de travail pour la conduite du train, afin que les mécaniciens puissent se concentrer davantage sur la ligne et le trafic ».



Photo: Wikipedia

Le fait que le système soit en outre prêt pour une migration en GoA 2 ne constitue pas une innovation particulière, d'autant plus qu'une éventuelle application n'apporterait aucune valeur ajoutée. En accélérant de manière optimale et en décélérant doucement en vue du prochain arrêt, le CBTC doit pouvoir augmenter le confort des passagers. Cela devrait permettre une conduite plus douce et donc une réduction de la consommation d'énergie et de l'usure du matériel roulant et de l'infrastructure. Mais cela peut aussi être atteint avec un bon mécanicien.

Ce qui, selon nous, est tout à fait vrai, c'est l'affirmation selon laquelle les dépenses de maintenance du système informatique vont augmenter. ➤

Communiqués de presse

20 Min. de Lukas Hausendorf
12 décembre 2022

WALDENBURG (BL) : Le nouveau train Stadler laisse des centaines de pendulaires dans un froid glacial :
Inauguré le week-end dernier avec une cérémonie et de nombreuses personnalités, le Waldenburgerli est déjà en proie à des pannes. Lundi, de nombreuses personnes sont arrivées en retard au travail, frigorifiées, en raison de dérangements. 345 millions de francs ont été investis par Baselland Transport AG dans « le chemin

de fer à voie métrique le plus moderne d'Europe ». « Une centaine de personnes ont attendu en vain ce matin le nouveau train le long de la voie ferrée, dans un froid glacial », rapporte une brève. Ce n'est pas une, mais deux liaisons successives qui ont été supprimées. Lorsque le Waldenburgerli est finalement arrivé le jour de l'inauguration, il s'est « faufilé à travers la vallée à une vitesse d'escargot ». Le trajet de Waldenburg à Liestal a duré 45 minutes au lieu de 30.

BLT AG

Les pendulaires ont témoigné de nombreuses pannes et de longs temps d'attente. « J'ai dû attendre 40 minutes dans le froid » a rapporté un lecteur-reporter. Le Waldenburgerbahn a officiellement débuté son service ce dimanche lors du changement d'horaire. Déjà lundi sont apparues les premières pannes. L'exploitation va se normaliser dans les prochains jours, a promis le vice-directeur des BLT Fredi Schödler. ➤



De grandes promesses

Les promesses et les rêves étaient séduisants et la publicité importante : « Nous ne voulons pas manquer le progrès ». *Hubert Giger, Président VSLF*

Nous nous souvenons des gros titres de 2017 : « Un Waldenburgerli à commande entièrement automatique ». « Le Waldenburgerli circulera sans mécanicien de locomotive ». De grandes promesses. Aujourd'hui, on est aussi loin d'une exploitation sans conducteur que tous les autres chemins de fer extérieurs d'Europe.

Les promesses et les rêves étaient séduisants et la publicité importante : « Nous ne voulons pas manquer le progrès ». Ces visions numériques se sont confrontées à la réalité en l'espace de cinq ans. Les décla-

à gauche :

Le chemin de fer à 350 millions a été inauguré samedi par le directeur des BLT Andreas Bittiker (2ème à gauche), le directeur de l'OFT Peter Füglistaler (3ème à gauche), le Conseiller d'Etat Isaac Reber (3ème à droite) et le patron de Stadler Rail Peter Spuhler (2ème à droite). BLT AG

clarations actuelles selon lesquelles les trains automatiques sont attendus « au plus tôt dans dix ans » signifient que les investissements résultants de cette politique d'entreprise ne peuvent pas être utilisés et ont donc été jetés par les fenêtres. Cela a été fait avec l'accord de l'OFT. Dans l'intérêt des actionnaires, tout conseil d'administration mettrait immédiatement un terme à de tels investissements. Le peuple peut d'ailleurs être considéré comme un actionnaire, lui qui, dans le cadre de la votation FAIF en 2014, a notamment approuvé plus de 300 millions de francs pour ce même Waldenburgerli. Mais les transports publics peuvent apparemment continuer à miser sur des solutions et des expérimentations numériques.

Ce qui a été développé avec le CBTC est un système numérique au niveau de l'état actuel de la technique. Le résultat est à la hauteur de cet état de fait : pas de progrès notable ni de gain économique, mais une

dépendance supplémentaire vis-à-vis de l'industrie et de gros efforts à fournir pour maîtriser le système. On n'a plus besoin de panneaux en tôle pour les panneaux le long des voies et de LED pour les signaux, mais d'écrans, d'équipements numériques pour les tronçons et les véhicules ainsi que de transmissions radio sophistiquées et hautement sécurisées. Et pourtant, il y a toujours un conducteur sur chaque train.

Ce qui reste, c'est un petit train régional qui transporte les gens en toute sécurité à une bonne cadence depuis la vallée et retour. Comme c'est le cas depuis 143 ans. Désormais, de manière accessible pour les personnes à mobilité réduite. Le chemin de fer peut être aussi ennuyeux que cela. Et c'est alors qu'il remplit sa mission de manière économique pour la population et les contribuables.

Les dommages causés aux transports publics sont toutefois considérables. ➤



Photo: SER 1/2023

Migration du tronçon Emmenbrücke-Dagmersellen en ETCS Level 2

Extrait de la prise de position du VSLF à l'attention de la consultation lors des études d'avant-projet et nos commentaires à ce sujet.

Raoul Fassbind, comité VSLF responsable CFF P

En octobre 2022, CFF Infrastructure, propriétaire de la ligne Emmenbrücke - Dagmersellen dans l'axe Lucerne - Olten, a décidé de remplacer les postes d'aiguillage et de passer d'une signalisation extérieure classique à une signalisation en cabine avec l'ETCS Level 2. Cette ligne a été choisie et étudiée de manière approfondie dans le cadre d'une étude commandée par l'OFT sur la mise en œuvre et l'introduction de l'ETCS Level 2 en fonction des besoins. Cette ligne se caractérise par une infrastructure relativement légère avec peu d'aiguillages, de diagonales d'échange et de longues distances entre les signaux de block. Alors qu'elle est relativement bien dotée en trafic voyageurs avec trois trains grandes lignes et jusqu'à cinq trains régionaux par heure et par direction, le trafic marchandises joue un rôle plutôt secondaire avec quelques trains répartis sur l'ensemble de la journée. Des voies de raccordement sont encore desservies à Emmenbrücke, Rothenburg, Sursee et Dagmersellen. La seule particularité est la voie 2 à Sursee, qui est divisée en deux sections et utilisée pour le rebroussement des trains régionaux qui y arrivent pratiquement en même temps.

Après le choix de l'ETCS L2, le VSLF a été invité à donner son avis sur ce projet et à signaler les éventuels risques ou problèmes. Le tableau complet de notre

prise de position et les commentaires du comité sur le projet sont disponibles sur la page d'accueil du VSLF sous <https://www.vslf.com/info/etcs>.

Je voudrais néanmoins aborder brièvement ici les divergences et les points de désaccords les plus criants :

1. Voie de rebroussement à Sursee

Aujourd'hui, les lignes S1 Baar - Sursee et S29 Turgi - Sursee rebroussement sur la voie 2 de 318m de long à Sursee. C'est pourquoi la voie est divisée en deux tronçons en termes de signalisation. Pour la S29 circulant avec des compositions Domino de 99m, un tronçon de voie de 119m de long est disponible au nord et pour la S1 circulant avec des Flirt totalisant 148m, le tronçon sud de 149m est disponible. Afin d'éviter d'éventuelles collisions frontales, une zone tampon de 50m se trouve entre les deux. Celle-ci est nécessaire pour que les deux S-Bahn puissent circuler simultanément sur la même voie. Désormais, avec l'ETCS L2, les S29 seront composées de Flirt EVO de 146m de long. On part du principe que l'exploitation avec l'ETCS ne nécessitera plus de zone tampon. Les conflits suivants sont à prévoir :

- L'entrée en direction d'une fin d'autorisation de mouvement dans l'ETCS L2 se fait à une vitesse fortement réduite ; les trains suivants et les trains croiseurs seront touchés par l'augmentation du temps de parcours.

- Le déplacement vers une fin d'autorisation de mouvement dans l'ETCS L2 est mesuré par seuils de 10 mètres. Si la programmation est fiable et que les marges prescrites sont respectées, il n'est pas possible d'entrer assez loin sur la voie 2 pour que tous les trains y aient suffisamment de place.

- Les prescriptions d'infrastructure RTE supposent une tolérance de 13 m par rapport aux quais pour la planification des trains. Dans la solution envisagée, cela suppose un quai d'au moins 320m de long, si la zone tampon peut effectivement être supprimée (et donc de 0m), cela donnerait 148m+146m+13m+13m. Sachant que cette exigence n'est déjà pas respectée dans l'installation actuelle.

2. Comparaisons

- Les comparaisons de temps de parcours et de gains de capacité de l'ETCS L2 ne sont effectuées qu'avec les données disponibles pour l'ETCS L1 LS, qui fournit des valeurs comparatives basses. Les systèmes classiques de contrôle de la marche des trains, qui permettent une conduite nettement plus rapide, ne sont plus utilisés comme comparaison en raison de leur manque de « compatibilité avec l'avenir ». L'argumentation en faveur de L2 peut donc être considérée comme lacunaire.

- Lorsque des arguments plausibles ne semblent plus possibles, il est fait référence à des orientations politiques et à

d'autres directives. Nous considérons cela comme une présentation déformée des faits en faveur du Level 2.

- Pour divers points, il est fait référence à de futurs développements. Cela laisse supposer que le parcours examiné ici doit servir à tester et à légitimer d'autres développements. Cela ne correspond pas à un produit éprouvé digne de confiance.

3. Temps de succession des trains

- Il est frappant de constater que l'ETCS Level 2, s'il n'est pas introduit sur des lignes nouvelles, l'est surtout sur des installations dotées de très vieux postes d'aiguillage. La ligne dont il est question ici n'est pourtant pas dans ce cas. Elle offre cependant la possibilité, en raison des conditions, de vendre une optimisation des temps de succession des trains. Il est en outre frappant de constater que ce sont presque exclusivement des lignes de ce type qui ont été examinées pour le passage à la signalisation en cabine. Sur les lignes existantes déjà converties et avec une succession de trains rapide, comme Brunnen - Flüelen, on remarque que la vitesse moyenne du trafic ferroviaire s'est stabilisée à une vitesse plus uniforme mais plus basse. Mais cela ne peut pas être prouvé en raison du manque de données.

4. Financement

- Les coûts de l'ETCS sont relativement faibles lorsqu'on compare la signalisation en cabine et la signalisation extérieure. Cela s'explique en premier lieu par le fait qu'une part importante des composants de l'enclenchement et de la sécurité est transférée sur les trains. Cela déplace les coûts du gestionnaire d'infrastructure vers les entreprises de transport et renchérit en premier lieu les véhicules jusqu'à 500'000 CHF par cabine de conduite.

On peut donc en conclure que l'ETCS n'est pas un produit capable de maintenir le trafic ferroviaire à son niveau actuel. Et il permet encore moins de parler de gains de productivité. Même l'idée fondamentalement bonne d'une sécurité des trains européenne uniforme n'est souvent pas atteinte ou seulement au prix de grands efforts supplémentaires.

Par ailleurs, le VSLF a également été invité par l'OFT, en automne 2022, à soumettre ses commentaires et ses prises de position à l'attention du projet « Mise en œuvre de l'ETCS Level 2 en fonction des besoins ». Nous avons répondu positivement à cette proposition, mais une réponse de l'OFT est toujours attendue au moment de la clôture de la rédaction de ce magazine.

Odométrie défectueuse

Quand l'odométrie défectueuse n'est pas un dérangement à l'odométrie... ou si, après cinq longs mois, la réponse de PP-SQU soulève de plus grandes interrogations que la question de départ elle-même... Daniel Wachter, mécanicien Zurich et responsable formation VSLF



Bogie ICN

Les lecteurs du précédent numéro du LocoFolio se souviennent peut-être encore des lignes écrites par l'auteur de cet article sur le dysfonctionnement odométrique d'un ICN et l'orage qui s'en était suivi du côté de PP-SQU. Espérons-le, car – roulement de tambour – il y a une suite !

Cinq mois après les faits, juste avant la publication de l'édition LocoFolio susmentionnée, le grondement de tonnerre de l'époque a ensuite connu une réponse sous la forme d'une brise marine tiède, ce qui, pour être juste, est assez habituel. La réponse est ici brièvement résumée : « le cas de perturbation de l'odométrie en question était un cas isolé et n'a donc pas été reconnu comme une perturbation de l'odométrie. »

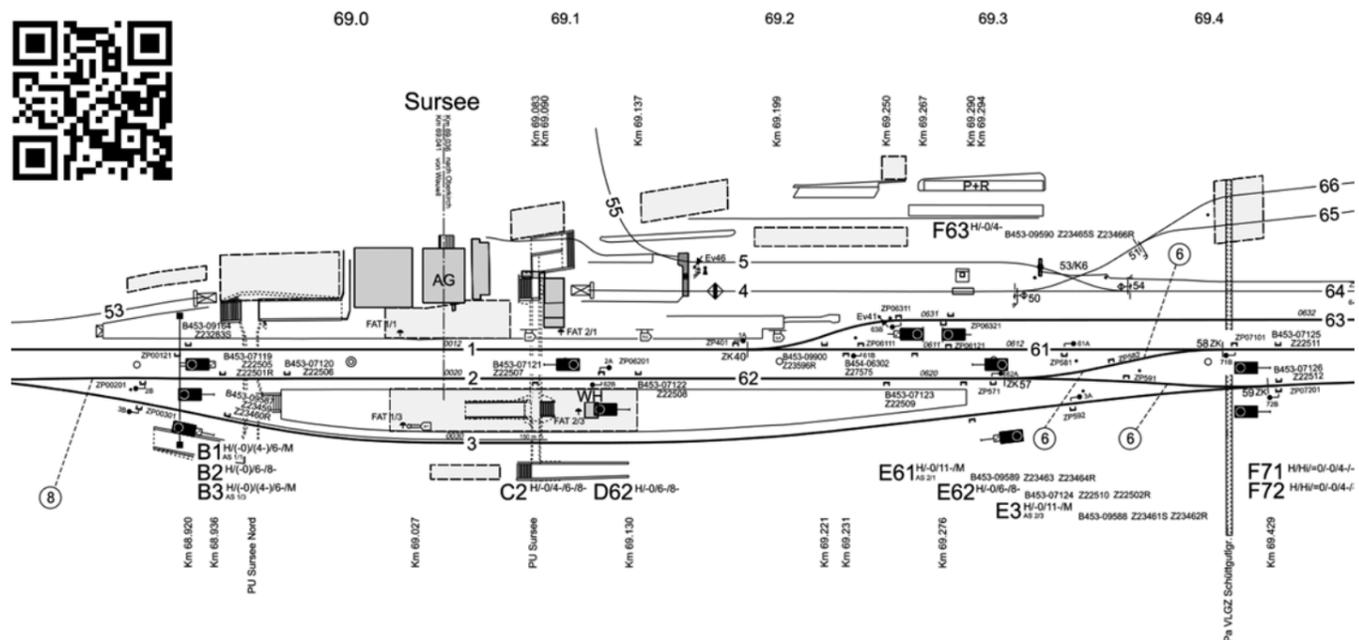
Oui, c'est ainsi que je voyais les choses. Mais cette phrase a fait exploser l'imagination de mon cerveau dans toutes ses dimensions. Il n'y a donc pas de trouble de l'odométrie ? Même si un serrage imposé a eu lieu à trois reprises en raison de lectures de balises manquées ? On a également mentionné le fait que l'ICN en

question avait subi un serrage imposé la veille, qui s'était relâché lors du passage de la balise suivante. La question suivante est de savoir dans quelle mesure ce serrage imposé est lié aux trois balises manquées dans l'ETCS Level 2.

De manière tout à fait surprenante, les instructions liées à l'odométrie ont été transférées de manière tout à fait fortuite et soudaine dans les dispositions d'exécution de CFF Infrastructure, SOB et BLS Réseau – peut-être en réaction à la remarque de l'auteur selon laquelle le document était bien caché et qu'il n'était probablement pas disponible en l'espace de quelques secondes pour aider en cas de panne ?

On ne peut que spéculer et émettre des hypothèses.

D'ailleurs, tant les checklists ETCS Level 2 que les dispositions d'exécution de l'infrastructure ne mentionnent toujours pas l'obligation d'informer le Helpdesk Matériel roulant en cas de serrage imposé dû à des problèmes d'odométrie ou à des balises manquées. C'est d'ailleurs l'absence de cette information sur les checklists qui a déclenché l'orage...



Aiguilles

L'ETCS ne reconnaît pas les aiguilles.
Groupe technique VSLF

Cela arrive rarement, mais à l'avenir, cela deviendra un gros problème avec l'ETCS Level 2 : les transferts sur diploty. Dans les PCT, il est prescrit : « lors du transfert d'un véhicule sur diploty, la vitesse maximale est de 40 km/h, les aiguilles pouvant être parcourues à Vmax 40 km/h doivent être franchies à 10 km/h au maximum. ... »

Dans le DMI, les données ETCS sont saisies avec une Vmax 40 km/h. Cependant, le système ETCS Level 2 ne permet pas de distinguer une aiguille « à 40 km/h ». La remise d'un formulaire d'ordre Vmax 10 km/h doit être donnée individuellement pour chaque aiguillage, si celui-ci est en position déviée. Pour autant que le chef-circulation connaisse les aiguillages à 40 km/h, par exemple, lors du transfert d'un wagon endommagé ou d'une locomotive vers Bellinzone. ➔



Aiguillage sur la NBS. Photo: Georg Trüb

Rapport d'enquête Zollikofen

Rapport d'enquête du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) sur la collision d'un train de locomotives avec un train marchandises du 2 juin 2022 à Zollikofen (BE).
Groupe technique VSLF



Source SDA

[...] Recommandations de sécurité

Déficit de sécurité

Selon des estimations approximatives de CFF Infrastructure, le système de contrôle de la marche des trains ne fonctionne pas correctement pour trois trains par jour en moyenne sur le réseau des CFF. Si des trains circulent avec un système de contrôle de la marche des trains non fonctionnel, cela peut entraîner des accidents aux conséquences graves.

Au gré des interprétations, les prescriptions existantes à appliquer en cas de défaillance du système de contrôle de la marche des trains permettent également des trajets qui ne servent pas uniquement à amener le véhicule le plus rapidement possible au centre d'entretien, afin de ne pas trop impacter l'exploitation. En règle générale, les prescriptions sont interprétées de la manière la plus permissive possible, parfois en combinant même plusieurs. Ainsi, est retenue l'option qui permettra une exploitation aussi peu perturbée que possible et un coût minimal. Cela veut dire qu'après la défaillance du système de contrôle de la marche des trains, des véhicules étaient encore en route pendant douze heures à une vitesse maximale de 80 km/h sans la sécurité supplémentaire d'un accompagnement par un deuxième mécanicien. Comme ces douze heures sont appliquées en tant que temps de trajet effectif, les véhicules défectueux circulent ainsi pendant plusieurs jours.

Comme lors de l'incident du 29 novembre 2017 à Aarau, lors de l'incident de Zollikofen, une locomotive a circulé inutilement au départ d'un centre d'entretien avec un niveau de sécurité réduit en raison d'une

défaillance du système de contrôle de la marche des trains. De plus, dans les deux cas, les trains ont circulé à partir de ce qui était aussi un dépôt du personnel des locomotives, sans que la consigne d'accompagnement par un mécanicien supplémentaire n'ait été appliquée. [...]

1.4.3 Déficit de sécurité

Il n'est pas procédé à une évaluation systématique des annonces de pannes du système de contrôle de la marche des trains. Au moment de l'événement, on ne disposait d'aucune vue d'ensemble sur la durée de circulation des véhicules moteurs sans contrôle de la marche des trains, sur les raisons de ses défaillances ou sur le respect des prescriptions relatives aux mesures d'accompagnement et de sortie du véhicule.

Les problèmes techniques du système de contrôle de la marche des trains sont plus fréquents qu'imaginé. En moyenne, trois trains circulent chaque jour sur le réseau des CFF sans système permettant d'éviter les collisions fonctionnel.

C'est ce qui ressort d'un récent rapport du Service d'enquête suisse sur la sécurité (SESE). « Nous avons été un peu surpris par ce chiffre », a déclaré vendredi Michael Müller, porte-parole de l'Office fédéral des transports (OFT), au « Tagesschau » de la télévision suisse alémanique (SRF). Selon lui, il est important que la branche et l'office fédéral aient reconnu le problème et que les prescriptions soient maintenant adaptées. [...]

Quant aux CFF, ils s'engagent à ce qu'il y ait bientôt une réglementation qui s'applique à toutes les entreprises ferroviaires de Suisse. ➔

Stabilité des systèmes de contrôle des trains ETCS

En novembre 2022, 19% des incidents techniques des rames RABe502 Twindexx sont dus au système de contrôle de la marche des trains. Il s'agit concrètement de l'équipement ETCS du matériel roulant. Avec un bon cinquième des pannes, on ne peut pas parler d'un composant stable.
Groupe technique VSLF

Il est étonnant de constater que l'on a manifestement aucune vue d'ensemble sur le taux de défaillance des systèmes de contrôle de la marche des trains sur les véhicules, c'est-à-dire de l'ETCS. Un point qui est d'autant plus surprenant que chaque déclenchement et réenclenchement (reset) est enregistré et pris en compte. La collaboration et la définition des priorités entre les diverses entités concernées ne semblent pas fonctionner de manière à éviter de telles failles de sécurité. Le manque de vue d'ensemble et de connaissance des interactions entraîne de nouveaux déficits de sécurité qu'il ne faut pas sous-estimer.

Le taux de défaillance plus élevé de l'ETCS par rapport aux systèmes classiques de contrôle de la marche des trains entraîne des complications au niveau de l'exploitation, coûte de l'argent et affecte la sécurité. Pour un chemin de fer stable et robuste, des systèmes simples et redondants sont plus appropriés. La perspective des nouveaux dangers liés à la cybercriminalité conforte encore cette hypothèse...

Capacité prétendument plus élevée grâce à l'exploitation des marges de manœuvre

Les essais du RABe502 Twindexx sur le circuit d'essai de Velim doivent permettre de vérifier la faisabilité d'une augmentation de la puissance de freinage de 144% à 180% en cas de freinage d'urgence. Cela devrait permettre de réduire le temps de succession des trains sur les lignes équipées de l'ETCS Level 2. En augmentant la puissance de freinage et en réduisant les tolérances et les réserves, le risque de ne plus pouvoir respecter les distances de freinage augmente, en particulier lorsque l'adhérence est mauvaise. De plus, l'utilisation de la force de freinage maximale d'un train en multiplie l'usure.

L'augmentation de la capacité de l'ETCS est toutefois nécessaire pour amortir au moins partiellement les pertes dues au système. Si un train précédant sur la ligne présente un rapport de freinage plus faible et circule donc de manière plus défensive, la capacité de freinage accrue ne peut cependant pas être utilisée et devient obsolète.

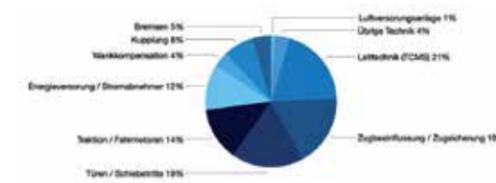
Nouvelles lignes avec l'ETCS Level 2

La ligne ferroviaire Dagmersellen - Emmenbrücke dans le corridor Bâle - Olten - Lucerne devrait être équipée de l'ETCS



Bombi à Zurich Herdern. Photo: Georg Trüb

Level 2 à partir de 2029. En ce qui concerne la capacité et les temps de succession des trains, l'ETCS Level 2 promet des avantages par rapport à l'ETCS Level 1 LS avec Baseline 3. Il n'est pas surprenant que le Level 2 permette des temps de succession des trains plus courts que le Level 1 en raison des paramètres techniques ; la comparaison avec les systèmes de sécurité des trains classiques n'est délibérément plus faite, car ceux-ci ne sont plus homo-



logables. Et le fait que les coûts du Level 2 soient plus élevés ne semble pas non plus être pris en compte.

Ce n'est qu'en influençant et en limitant de manière ciblée les conditions-cadres et les paramètres de comparaison que l'introduction de l'ETCS sur des lignes peut être présentée de manière positive. Dans le cas de la ligne Dagmersellen - Emmenbrücke, le fait qu'elle soit actuellement dotée d'une capacité relativement faible joue un rôle supplémentaire. Grâce à cela, elle est prédestinée à vanter un changement de système ultérieur sans devoir trop argumenter sur les inconvénients.

Nous sommes donc confrontés à des faits créés artificiellement sur la base de théories qui se réfèrent à des décisions stratégiques prises par des instances supérieures. Et au plus tard lorsque les directives européennes sont invoquées, il devient clair que les décideurs n'ont aucune influence sur les concepts et les développements et/ou qu'ils ne disposent pas du savoir-faire technique nécessaire au fonctionnement d'une exploitation ferroviaire fiable et robuste.

Mais on peut surtout se demander s'il n'est pas déjà trop tard pour un changement de tendance en faveur d'un équipement technique et spécialisé adapté aux besoins des chemins de fer suisses et si l'on ne se place pas délibérément au niveau de la médiocrité européenne.

Le projet d'horaire 2025, avec des allongements de temps de parcours de 20% et plus pour la Suisse romande, donne un avant-goût de temps de parcours nettement plus longs. Il est difficile de nier que cela est dû à l'ETCS.

La branche des TP fait remarquer, lors des augmentations du prix des billets, que le prix n'est que le quatrième argument le plus important pour un voyage en train et que le temps de trajet compte parmi les points les plus importants. Cela montre de manière impressionnante la problématique. ➔

L'ETCS Level 1 : progrès ou retour en arrière?

L'ETCS Level 2 a été développé pour les lignes nouvelles et comprend la signalisation en cabine. L'ETCS Level 1 a été développé pour remplacer le ZUB. Dans ce cas, on continue de rouler avec les signaux extérieurs. *Groupe technique VSLF*



Photo: Wikipedia

Jusqu'à présent, seuls les trains du trafic voyageurs circulent avec l'ETCS Level 1, en catégorie R. Les trains de marchandises de catégorie A ou D continuent de circuler avec l'ETM et le ZUB, c'est-à-dire l'ETCS Level 0. Comme la courbe de freinage est déjà très aplatie dans l'ETCS Level 1 pour le trafic voyageurs et qu'elle requière une conduite très défensive face à un signal indiquant l'arrêt, elle sera encore beaucoup plus plate dans la catégorie A. Le ZUB, qui serait apparemment obsolète et qui doit donc être remplacé par le Level 1, pouvait cependant très bien distinguer ces catégories de trains et ces courbes de freinage.

BLS Cargo, CFF Cargo et CFF Cargo International ont tous commandé de nouvelles locomotives Vectron de Siemens, qui ne disposent plus que du système de contrôle de la marche des trains ETCS en Baseline 3. Cela signifie que ces locomotives ne peuvent plus lire le ZUB et ne peuvent donc plus circuler que selon les Level 1 et 2 de l'ETCS. Une partie des locomotives est déjà construite et attend d'être livrée.

Sur la ligne ETCS Level 2 du Gothard, l'infrastructure a supprimé la vitesse de libération de certains panneaux ETCS, qui correspondent aux signaux principaux. Si l'autorisation de mouvement se termine à un tel panneau, il faut s'arrêter avec un train de marchandises lors d'un freinage

d'arrêt normal en n'excédant pas la vitesse de 10 à 15 km/h à partir d'environ 200 m du panneau. De même, en cas de réduction de la vitesse, par exemple de 25 km/h en raison d'une courbe, il faut freiner plus d'un kilomètre avant la vitesse applicable. Contrairement à l'ETCS Level 1, il est possible de le voir sur l'écran embarqué avec l'ETCS Level 2. Avec l'ETCS Level 1, il n'y a pas de tels repères.

Inévitablement, cela entraînera des serrages par le système ou imposés. Même un serrage par le système peut déjà provoquer l'arrêt d'un train de marchandises long et lourd. Le fait qu'un train de marchandises de 600 m de long mette beaucoup de temps à desserrer le frein l'explique assez logiquement. De même, il arrive qu'en raison de la conduite défensive et de l'arrêt précoce devant un signal indiquant l'arrêt (200 à 300 m), le block ou les aiguilles de la gare situés en arrière ne soient pas libérés lors d'un dépassement. Il n'est pas possible de s'approcher d'un signal fermé après un arrêt, car cela déclencherait un freinage d'urgence.

Le ZUB devait être remplacé par les Level 1 et 2 de l'ETCS, car il était dit qu'il ne correspondait pas aux capacités qui devraient être disponibles à l'avenir. Or, les Level 1 et 2 empirent la situation. La sécurité du système a été placée si haut qu'il n'est pas possible

d'entrer normalement dans une gare face à un signal indiquant l'arrêt, même en trafic voyageurs, et cela peut entraîner des problèmes de respect de l'horaire. Le ZUB pouvait très bien distinguer les différentes catégories de trains. Cependant, le ZUB considérait aussi que le personnel des locomotives avait les capacités de conduire et de freiner un train et n'intervenait vraiment qu'au dernier moment.

Avec l'ETCS Level 1 et 2, le personnel des locomotives doit adapter sa conduite au système en raison de la marge de sécurité élevée. Ces deux systèmes ne font plus autant confiance au personnel des locomotives que le ZUB.

De plus en plus de véhicules sont mis en circulation avec un équipement Baseline 3, qui ne reconnaît plus que les balises ETCS – et donc pas le ZUB. Cela va entraîner des goulets d'étranglement massifs.

Il y a quelques années, l'aspirant mécanicien, qui lors d'un examen pratique était entré dans les gares comme cela est nécessaire aujourd'hui avec le Level 1 ou s'était arrêté avec un train de marchandises 200 m avant le signal, aurait presque certainement dû repasser l'examen.

L'ETCS Level 1 permet les cas de signaux

Avant qu'un signal fermé ne passe au vert, le mécanicien de locomotive devait jusqu'à présent se "libérer" du ZUB en manipulant un interrupteur. En d'autres termes, il devait informer le système que le signal était vert et qu'il pouvait le franchir. Cette libération est possible, mais le système limite la vitesse à 40 km/h afin qu'en cas d'erreur, il soit encore possible de s'arrêter sur la distance de glissement après le signal.

Le fait que le mécanicien de locomotive se libère par erreur d'un signal indiquant l'arrêt constitue une grave erreur. Lors des examens pratiques, cela peut conduire à l'échec de l'examen.

Dans l'ETCS Level 1, une libération n'est plus possible. On ne voulait pas accorder cette compétence au mécanicien de locomotive et éliminer ainsi la source d'erreur « humaine ».

Le problème est que sans libération, il faut tout de même pouvoir franchir le signal lorsque celui-ci a été mis à voie libre. La solution trouvée est de pouvoir toujours rouler à une petite vitesse sur le signal. Mais cela est également possible lorsque le signal n'est pas à voie libre et ledit signal peut ainsi quand même être franchi.

La source d'erreur humaine a été éliminée, mais le système n'a pas repris cette tâche. En fait, le système est désormais « libéré » sans qu'il ne soit nécessaire de procéder à une manipulation. En d'autres termes, ce que le mécanicien de locomotive devait faire auparavant par une action consciente est aujourd'hui hors de contrôle par principe et donc peu sûr.

La responsabilité de ce domaine non surveillé incombe au mécanicien de locomotive, donc à l'homme que l'on supposait alors peu fiable. Il s'agit là d'un net recul. Quelques signaux sont équipés de boucles qui comblent cette lacune de sécurité. Mais, comme lors de l'accident de Rafz, elles ne fonctionnent pas lors du changement de sens de marche.

L'ETCS Level 2 permet des cas de signaux / Trip

Même avec le niveau de sécurité le plus élevé de l'ETCS – le Level 2 – la surveillance à 100% est supprimée avant le signal d'arrêt fictif et la responsabilité est transférée au seul mécanicien de locomotive. Il est possible de franchir une fin d'autorisation de mouvement (EOA) / un signal d'arrêt fictif à 20 km/h sans qu'aucune intervention ne soit nécessaire.

Par conséquent, même en cas de FS (Full Supervision) – la surveillance intégrale, la responsabilité finale est confiée au mécanicien de locomotive, c'est-à-dire à l'homme supposé peu fiable. Il ne s'agit donc pas d'une Full Supervision, mais d'une « Alleged Full Supervision » / surveillance totale présumée.



Vectron-locomotives à Bâle. Photo: Georg Trüb

Les nouvelles locomotives se font attendre

Les locomotives Vectron qui devaient circuler pour le BLS et CFF Cargo ont apparemment des problèmes avec l'ETCS Level 1 BL 3, car elles ne peuvent pas circuler en catégorie de train A (trains de marchandises). On ne sait pas si cela est dû au traitement des données ou tout simplement à la courbe de freinage aplatie.

ETCS Level 1: les failles de sécurité persistent

Markus Leutwyler

Dans le LocoFolio 1-2022, nous avons critiqué dans l'article « ETCS L1 LS : un pas en arrière » le nouveau système de contrôle de la marche des trains et la protection qu'il offre face aux butoirs, sur les passages à niveau et les aiguilles situés directement derrière les signaux. Les exemples mentionnés se situent principalement sur le réseau du BLS.

A la suite de cet article, une discussion technique a eu lieu le 8 décembre 2022 à Berne avec des représentants du BLS* ainsi que Markus Leutwyler et Hubert Giger du VSLF.

Nous tenons à les remercier pour leur disponibilité et leur intérêt pour le sujet.

Sur le plan du contenu, il s'agissait avant tout de vérifier si les déclarations faites étaient objectivement correctes. Les points essentiels ont été confirmés.

Il y a du nouveau dans le profil de conduite. Une reprogrammation des balises permet de supprimer les marges de sécurité soi-disant en double. Le processus d'entrée en gare redevient ainsi plus pragmatique pour le personnel des locomotives et les nombreux avertissements sonores inutiles, voire les serrages imposés, disparaissent. Les premiers tests se sont révélés positifs, la sensation de conduite serait à nouveau comparable à celle du ZUB.

Le point critique principal n'a pas donné lieu à des améliorations. C'est un fait que, contrairement au ZUB, aucun point d'arrêt n'est programmé avec l'ETCS L1 LS. Les signaux indiquant l'arrêt peuvent toujours être franchis à 15 ou 40 km/h. Il existe de nombreux points où cette vitesse est trop élevée pour éviter un éventuel accident. D'autres spécialistes ont confirmé lors d'entretiens que cela pourrait effectivement se produire. Ce sont des facteurs psychologiques qui la favorisent.

Le fait qu'aucun point d'arrêt complet n'est programmé ne semble pas être de nature technique, mais conceptuelle. Le 3 décembre, l'auteur de cet article a effectué un trajet en passant devant un signal d'avertissement au niveau 1 LS. Les écrans affichaient alors une image inhabituelle. Au lieu d'une vitesse de libération de 15 ou 40 km/h, un zéro s'affichait déjà après le passage et pas seulement à l'arrêt. Le train s'est ensuite comporté comme lors d'une surveillance avec ZUB sur un signal indiquant l'arrêt. Après la mise à



voie libre du signal, le zéro a disparu. Le signal était équipé d'une boucle.

En principe, la technologie utilisée permettrait donc une surveillance plus sûre. En demandant pourquoi elle n'est pas systématiquement utilisée, il a été expliqué que ce comportement pourrait entraîner des problèmes en cas de perturbations odométriques, ce qui empêcherait de circuler jusqu'au signal ou au butoir. Avec l'ancien ZUB, ces problèmes ne se posent toutefois pas, le système fonctionne avec une grande fiabilité. Le comportement inhabituel du signal mentionné ci-dessus a été qualifié de problème technique qui sera résolu.

D'autres questions sont ensuite restées sans réponse.

En résumé, on peut dire que le problème de l'absence de surveillance de l'arrêt complet n'est actuellement pas pris au sérieux, ou que personne ne se sent hiérarchiquement capable de changer quelque chose. Jusqu'à présent, rien n'a été fait, on ne voit pas la nécessité d'agir. Peut-être aurons-nous de la chance et que rien ne se passe jusqu'au remplacement de l'ETCS L1 LS par un meilleur système. Mais si un accident important devait se produire, ce sujet serait sans doute soudainement en tête de l'ordre du jour. Le potentiel de dommages importants est malheureusement inutilement présent.

L'ETCS est officiellement un échec – voici maintenant l'ETCS light

Malgré l'échec de la mise en œuvre concrète de visions utopiques telles que les trains automatiques (via l'ATO), l'ETCS qui augmente la capacité et la sécurité ou encore l'interopérabilité européenne, les recherches et les études se poursuivent. *Hubert Giger, Président VSLF*



SOB à Samstagern. Photo: Georg Trüb

Et de nouveaux groupes de projet sont sans cesse convoqués avec les mêmes anciennes visions.

Ainsi, l'OFT a actuellement approuvé une demande d'étude pour équiper le réseau sud du SOB d'une signalisation en cabine. Les nouvelles idées de la Suisse orientale issues de l'Infozug SOB sont remarquables : « *avec une pente maximale de 50 pour mille, la ligne ferroviaire du SOB entre le lac de Zurich et Arth-Goldau dispose d'une topographie exigeante et constitue une ligne secondaire classique avec ses gares simples et ses nombreux passages à niveau. Les bases de projet actuelles pour la signalisation en cabine (FSS/ETCS Level 2) nécessiteraient de gros investissements pour adapter l'infrastructure ou limiteraient massivement la capacité. Ainsi, ce tronçon de ligne SOB offre les meilleures conditions pour une nouvelle étude qui doit examiner la conduite avec FSS sur des lignes secondaires et une topologie plus difficile* ».

C'est la première fois que l'on admet officiellement que le FSS/ETCS engendre des coûts massifs et détruit des capacités dont on a urgemment besoin, après avoir affirmé le contraire pendant des années. Donc, ces dernières années, des milliards d'argent du contribuable ont été investis sous la tutelle de l'OFT dans des systèmes dysfonctionnels qui menacent durablement la stabilité et la situation financière des entreprises ferroviaires.

Mais au lieu d'en tirer des leçons, on tente maintenant désespérément de poursuivre ces méthodes engendrant des restrictions techniques et l'explosion des coûts, en im-

posant une mise en œuvre au moins partielle de la stratégie qui a échoué. Ou en tentant désespérément de l'imposer.

Une signalisation en cabine de conduite ne contribue en rien à résoudre les problèmes à venir, c'est un pur gadget technique sans valeur ajoutée pour l'entreprise ferroviaire ou le client. Les seuls bénéficiaires sont l'industrie et les personnes impliquées dans le projet au sein des entreprises de (ou du monde du) chemins de fer.

« *L'étude doit permettre d'examiner pour la première fois en Suisse le couplage de postes d'enclenchement de différents fabricants dans le domaine de la signalisation en cabine et d'acquiescer ainsi des connaissances novatrices* ». La dépendance complète vis-à-vis de l'industrie, qui est probablement aussi l'objectif d'ERMTS et d'ETCS, commence à étouffer les chemins de fer, mais elle est même politiquement encouragée, faute d'autres perspectives (?) perspectives alternatives. On s'est toujours trop réfugié sous le parapluie des normes et des orientations européennes.

« *Pour une grande partie des collaborateurs du SOB, l'ETCS L2 serait une nouvelle technologie, ce qui nécessiterait le développement d'un savoir-faire correspondant. Les exigences correspondantes en matière d'organisation et de formation des personnes concernées sont examinées dans l'étude* ». Là encore, il s'agit d'une percée. Les coûts de formation et d'organisation sont désormais reconnus même par les plus grands enthousiastes et les optimistes de circonstance. Et ils ne cessent d'augmenter.

« *Une éventuelle mise en service de la signalisation en cabine sur le réseau sud du SOB serait prévue pour l'année 2028* ». Et nous voilà déjà revenus au vieux schéma des promesses creuses, garanties juridiquement par les expressions : « *éventuellement... serait...* », afin que l'échec préprogrammé ne puisse pas être poursuivi en justice. Les chemins de fer servent de vaches à lait, financées par les impôts, pour les gadgets techniques de visions étrangères au domaine.

Un coup d'arrêt s'impose

Nous devons produire du chemin de fer. Sûr, bon marché et de haute qualité. De telles « études » sont dénuées de tout fondement empirique et produisent surtout de nouveaux problèmes.

Malgré la fragilité des finances publiques et la pression à l'économie qui leur est imposée, il semble qu'il y ait toujours suffisamment de moyens financiers pour poursuivre – de manière light - des projets qui ont échoué.

La même organisation qui exige des chemins de fer 2% d'économies dans l'exploitation régionale empêche toute augmentation de l'efficacité par le financement de projets aussi inutiles.

Tout bon conseil d'administration ou propriétaire d'entreprise agirait maintenant, et rapidement. Même les responsables du Crédit Suisse croyaient encore, la veille de la reprise par l'UBS, qu'ils s'en sortiraient tant qu'ils ne s'exposeraient pas. Une erreur d'appréciation. Sans courage, les chemins de fer ne survivront pas, du moins pas avec la qualité habituelle et requise. ➔

Le nouveau système de sécurité des trains conduit à des retards

Extrait de la NZZ am Sonntag, 19 février 2023. De Renè Donzé; Reproduction avec leur aimable autorisation

Hubert Giger est agacé. « *Nous devons arriver tout doucement dans les gares* », déclare le président du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive. Autrefois, les trains pouvaient entrer beaucoup plus rapidement dans les gares, mais cela n'est plus possible avec le système de sécurité des trains ETCS. Le système a également entraîné une perte de capacité sur le rail et un surcroît de travail pour les mécaniciens, tout cela pour un coût de plusieurs centaines de millions de francs.

ETCS est l'acronyme de European Train Control System – un système de sécurité des trains qui doit être introduit dans toute l'Europe afin que les trains puissent à l'avenir circuler sans problème de Rome à Hambourg ou de Londres à Vienne. L'Europe en est encore loin, mais la Suisse a déjà adapté l'ensemble de son réseau – au Level 1 basique. Certaines lignes à grande vitesse (par exemple le tunnel de base du Gothard ou la nouvelle ligne Zurich-Berne) fonctionnent même déjà en Level 2, techniquement plus élevé, qui se passe de signaux et autorise une vitesse supérieure à 160 km/h.

En Level 2, les trains sont en communication permanente entre eux et avec les postes d'enclenchement, d'où la nécessité d'un réseau radio plus rapide (texte ci-dessus). L'ETCS doit permettre aux trains de circuler encore plus vite et plus près les uns des autres. Le système est une condition préalable pour que, dans un avenir lointain, les trains puissent être commandés de manière entièrement numérique.

Voilà pour la théorie. Mais la pratique est différente : depuis que l'accroissement du nombre de véhicules équipés de l'ETCS Level 1 sur le réseau ferroviaire suisse, des problèmes apparaissent, notamment dans les gares. Alors qu'auparavant, les mécaniciens de locomotive freinaient de manière autonome, à vue et en fonction des signaux, ils doivent aujourd'hui s'en tenir strictement aux courbes de freinage calculées par l'ordinateur, sous peine d'être « pris en charge », comme l'explique le mécanicien de locomotive Giger : il y a un freinage à fond - et une inscription dans le dossier du personnel. « *Nous préférons donc rouler un peu trop prudemment et cela perd un temps précieux* ». Les longues compositions de trains peuvent alors en bloquer d'autres qui doivent circuler sur les voies derrière eux.

Nach	Gleis	Hinweis	S-Bahn
IC 37 17.02 Flughafen + Winterthur St. Gallen	9	ca. 40 Min später	SB 17.37 W
Nach Winterthur: IC8 nach Romanshorn, Abfahrt 17.05 Uhr, Gleis 33.			
IC 8 17.05 Flughafen + Winterthur Romanshorn	33	ca. 35 Min später	S4 17.38 S
IC 2 17.18 Zug Arth-Goldau Bellinzona Lugano	9	unb. Verspätung	S5 17.39 H
IC 1 17.32 Bern Lausanne Genève-Aéroport +	31	unb. Verspätung	S15 17.39 S
IC 1 17.33 Flughafen + Winterthur St. Gallen	34	ca. 30 Min später	S12 17.40 A
IC 3 17.37 Sargans Landquart Chur	11	ca. 17 Min später	S21 17.40 H

Sur le réseau dense du S-Bahn, l'ETCS se heurte à des limites, comme le confirment les spécialistes. « *Nous avons effectivement constaté que nous devons être un peu plus conservateurs à certains endroits* », déclare Urs Guggisberg, responsable de l'ETCS aux CFF. Dans son dernier rapport sur le sujet, l'Office fédéral des transports (OFT) voit également un potentiel d'optimisation en termes de « *capacité dans les nœuds* » et de « *modélisation des courbes de freinage des trains* ».

L'explication de ces problèmes est simple. Le système ETCS est comparable à la conduite autonome sur les routes : si les voitures étaient dirigées par des ordinateurs, elles auraient besoin de marges de sécurité plus élevées pour pouvoir freiner ou s'écarter à temps. En revanche, un conducteur peut se rapprocher de la voiture qui le précède, car il a une vue d'ensemble de la situation.

De plus, l'ETCS n'a pas été développé pour le trafic dense du S-Bahn zurichois ou pour les gares en cul-de-sac, où chaque seconde et chaque mètre comptent, mais pour les conditions européennes : longues distances, vitesses élevées, peu d'arrêts. D'ici 2040, l'ensemble du réseau principal européen devrait être équipé de l'ETCS. Alors

que d'autres pays ont besoin de rattraper leur retard, la Suisse freine des quatre fers : elle ne veut plus, comme prévu initialement, mettre tout le réseau en Level 2, mais seulement certains corridors. Dans son dernier document stratégique d'avril 2022, l'Office écrit que l'extension se fera « *en fonction des besoins et ne couvrira pas l'ensemble du territoire à court et moyen terme* ». L'OFT ne veut pas être plus concret : « *L'étendue de l'extension du calendrier est actuellement à l'étude au sein des chemins de fer en collaboration avec l'industrie et l'OFT* », répond-il à notre demande.

Toutefois, les CFF s'efforcent actuellement d'éliminer autant que possible les inconvénients de l'ETCS : « *je pars du principe que nous aurons éliminé les pertes de capacité d'ici deux ans* », déclare Guggisberg. Mais il souligne aussi l'utilité de l'ETCS : cela permet d'économiser de l'énergie. Et sur certaines lignes, davantage de trains pourraient ainsi circuler : « *cela nous évite de coûteux aménagements sur des tronçons* ». En somme, l'ETCS serait sans alternative si la Suisse ne veut pas être distancée dans le système européen. Le mécanicien de locomotive Giger voit les choses différemment : « *il est irresponsable de réduire notre efficacité avec ce système coûteux. Il faut une alternative* ». ➔



Photo: Georg Trüb

Pourquoi la numérisation nous agace tant ?

Cette année, il s'est déjà vendu plus de disques vinyles que de CD dans le monde. La nostalgie de l'analogique plutôt que du numérique est de plus en plus forte chez de nombreuses personnes. Lorsque je parle avec des collègues, je remarque que le mot « numérisation » est de plus en plus considéré comme un gros mot. *Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio*

La technique analogique d'autrefois est perçue comme plus fonctionnelle et plus fiable. Par exemple, un agent d'escale était énervé parce que les radios analogiques ont été désactivées.

Numérisation comme révolution

Mais ce n'est pas aussi tranché que cela. En fait, le numérique ne nous agace pas en général. De nombreuses techniques numériques ont fondamentalement changé la manière dont nous percevons le monde et interagissons avec lui. D'abord dans le monde du travail, puis dans la vie privée, les ordinateurs ont commencé à remplacer de nombreux autres appareils dans les années septante du siècle dernier. Au milieu des années nonante, internet a commencé sa marche triomphale et nous a mis en réseau. Il y a seize ans, avec le premier iPhone, l'internet mobile est devenu un produit de masse (l'internet mobile existait déjà sur les appareils Nokia, par exemple, mais il était beaucoup trop lent). La condition préalable était la nouvelle norme de téléphonie mobile de l'époque, la 3G, qui offrait une vitesse de navigation raisonnable. Dans le même temps, les médias sociaux se sont répandus. Alors qu'internet démocratisait déjà la disponibilité et la transmission des informations, les médias sociaux faisaient de même avec les opinions et les expressions personnelles.

Dans l'ensemble, nous avons très vite accepté toutes ces technologies et les avons intégrées dans notre vie. Qui cherche encore aujourd'hui une liaison horaire dans un annuaire téléphonique pour obtenir les coordonnées d'une personne ? Qui met encore une pellicule dans l'appareil photo pour prendre une photo ?

Mais pourquoi la numérisation est-elle quand même si énervante ?

Toutes les techniques susmentionnées se sont imposées parce qu'elles ont été conçues de manière conviviale. Les ordinateurs existaient déjà depuis longtemps, mais c'est l'utilisation intuitive de la souris et des fenêtres qui les a rendus utilisables au quotidien. Internet et d'autres

réseaux comme Telnet n'étaient pas non plus nouveaux, mais ce sont les navigateurs graphiques comme « Netscape » qui ont permis de naviguer avec plaisir. La consultation des horaires par téléphone portable est également possible depuis longtemps, mais la consultation par SMS



Une merveille de la technique

était compliquée. Ce n'est qu'avec l'application des CFF que les consultations d'horaires sont devenues un outil utile. Du côté des mécaniciens de locomotive, le LEA (resp. LOPAS ou similaire) est un bon exemple de numérisation réussie. Cet assistant électronique est largement conçu de manière ergonomique et constitue une véritable aide.

Mais c'est précisément là que se situe notre agacement. De nombreuses numérisations passent complètement à côté de l'homme et ne sont absolument pas conviviales. Devoir se connecter en permanence avec l'authentification à deux facteurs est une perte de temps et une source d'énervement. La numérisation permet également de produire des documents d'une longueur que l'on n'aurait jamais autorisée sur papier. D'une manière générale, tout le monde peut balancer des informations comme bon lui semble. L'essentiel est que le document soit publié. Qu'il soit lu ou non n'est pas important.

L'objectif de l'utilisateur est de réaliser correctement une activité donnée. Les obstacles pour y parvenir le gênent dans sa démarche et sont source d'ennuis. L'ADL s'est heurté à un fort rejet parce que les instructions étaient tout simplement impossibles à appliquer. S'opposait bidouillait les tours de service et les rendait inapplicables. L'appareil radio LISA avait des difficultés de connexion et le son était difficilement compréhensible. Au BLS, les règlements de dérangements ont été supprimés. Mais au lieu d'un système convivial qui met à disposition les informations pertinentes au bon moment, il faut pêcher à la main dans l'océan numérique pour trouver quelque chose d'exploitable. Avec une authentification à deux facteurs. Un mauvais processus analogique a été reproduit numériquement.

D'où provient la numérisation énervante ?

Une numérisation réussie nécessite des spécialistes qui couvrent précisément les aspects nécessaires à la numérisation. Il ne suffit pas de rassembler quelques collaborateurs intéressés qui ont juste la capacité de travail. Les utilisateurs finaux doivent être impliqués de manière intensive dans les démarches. Et cela ne signifie pas demander toujours aux mêmes « spécialistes », qui trouvent de toute façon tout formidable et ne veulent en aucun cas être considérés comme des critiques du numérique.

Les aspects techniques sont importants, mais les aspects psychologiques le sont tout autant. Mot-clé : ergonomie. Des psychologues devraient donc faire partie des équipes et avoir un poids important. De ce que l'on voit de l'extérieur, ce n'est pas le cas.

La numérisation doit fonctionner

Contrairement aux relais, les logiciels ne montrent pas ce qui se passe à l'intérieur. Ils sont donc sujets à des erreurs difficiles à détecter. Un nombre incroyable de pannes étaient et sont toujours dues à des problèmes de logiciel sur les nouveaux trains comme le Twindexx ou le Giruno. L'utilisateur normal n'y comprend rien et secoue

la tête. Nos clients aussi trouvent cela tout sauf normal.

La numérisation comme outil de surveillance et dilueur de responsabilité

Il est particulièrement agaçant que la numérisation soit utilisée à des fins de contrôle, car la tentation est grande. Chaque action laisse d'innombrables métadonnées telles que l'heure et le lieu, la durée d'utilisation, etc. Un billet acheté cinq secondes après l'heure de départ prévue du train n'est pas valable. Peu importe que le train ait trois minutes de retard. Une activation trop précoce de la touche d'acquiescement lors de la mise en service d'un véhicule dans l'ETCS Level 2 entraîne un « cas de signal » ! Et cela à l'arrêt ! Quelle bêtise ! Les maniaques du contrôle peuvent en outre surveiller à tout moment et partout si les documents ont été lus et validés à temps. Si tous les processus fonctionnaient parfaitement et sans accroc, on pourrait avoir une certaine compréhension pour ce genre de petites manœuvres. Mais tant que l'on est confronté en permanence à des dysfonctionnements des systèmes informatiques, une telle attitude frise le cynisme. Il en va de même pour le fait que de plus en plus de responsabilités sont confiées aux utilisateurs finaux. Alors qu'auparavant, c'était l'employé au guichet qui devait vendre un billet correct, c'est aujourd'hui le client qui doit s'occuper de chaque détail. Même si le logiciel fait des erreurs évidentes, il est contraint de se justifier. Cela vaut aussi pour nous, du côté des exécutants. Si un outil comme TIP2 ne fonctionne pas, nous sommes les dindons de la farce. Les bénéficiaires qui pourraient être apportés sont transformés en « coûts ». Les obligations de consultation des outils numériques sont constamment étendues. Comme c'est pratique pour les supérieurs !

Le futur de la numérisation

A intervalles réguliers, on nous promet la couleur #0000ff (bleu) du ciel. Ceux qui travaillent depuis un certain temps dans les chemins de fer n'ont plus qu'un sourire fatigué. Des projets sont annoncés en grande pompe, présentés à la presse, lancés, puis abandonnés sans résultat. L'un des plus grands échecs à cet égard était SmartRail 4.0. Que reste-t-il aujourd'hui ? Certainement pas de trains automatiques, une numérisation « douce » ou une augmentation de la capacité. Honnêtement, rien qui vaille la peine d'être mentionné. Les prochains projets fantaisistes sont déjà dans le pipeline. AIRA, tralalaaa...

Les châteaux en Espagne ont le vent en poupe et les prix de l'immobilier sont au plus haut. C'est le contribuable et les usagers avec les billets qui en paieront le prix.

Conception semi-permissive des balises ETCS

Dans le cas de Kallnach, lorsque, lors d'un trajet de nuit, les signaux avancés, d'entrée et de sortie éteints ont été franchis. Seul un dérangement à une balise a été signalé au mécanicien de locomotive lors du franchissement des signaux susmentionnés. *Groupe technique VSLF*

Le système n'a donc pas effectué de serrage imposé. Un cas similaire s'est produit à Coire.

A l'ère du « Signum » jusqu'en juillet 2012, l'impulsion d'arrêt était transmise aux véhicules lorsque des signaux étaient éteints, c'est-à-dire hors tension au niveau des enclenchements. Les véhicules recevaient donc une impulsion « avertissement » ou « arrêt ». Une information sécuritaire était ainsi toujours transmise et le train était arrêté automatiquement au franchissement de signaux principaux éteints.

Avec l'introduction de l'ETCS à partir de juillet 2012 et des balises correspondantes, les pièces de réglage des signaux (MSTT) sont confrontées au problème suivant : en cas de panne de courant ou de BSTR (changement de calculateur), cela ramène à la "valeur par défaut" du LEU (Lineside Electronic Unit) et ne transmet alors qu'un dérangement à la balise au véhicule. Le train ne reçoit pas d'impulsion « avertissement » ou « arrêt ».

Le fait est que maintenant, dans la programmation semi-permissive « Eurozub-P44 » du système « Signum », en cas de valeurs par défaut du MSTT, seul « l'avertissement » est déclenché au lieu de « l'arrêt » ; cela est lié à la combinaison des appareils.

Pour le mécanicien de locomotive, « l'avertissement » du système de contrôle de la

marche des trains est une instruction d'action claire, contrairement à un dérangement à la balise. Il en résulte donc une réduction claire de la sécurité.

Après neuf ans d'ETCS Level 1, il a été décidé d'émettre désormais un « avertissement ».

Mais cela ne concerne malheureusement que les postes d'aiguillage SIMIS C et SIMIS W (SIEMENS). Pour les ELEKTRA 1&2 de la société THALES, c'est-à-dire les postes d'enclenchement électroniques en général, la procédure est encore ouverte. Pour les postes d'aiguillage à relais, la programmation semi-permissive devrait également être examinée, mais aucune solution globale n'a encore été trouvée en raison des configurations d'alimentation électrique propres à chaque système.

Pendant des années (à partir de novembre 2013), l'argument du retard (stabilité du réseau) ou de freinages forcés injustifiés en cas de panne a été invoqué pour s'opposer à une programmation restrictive avec « avertissement » ou « arrêt ». Cette procédure est contraire au principe Safety First, mais elle n'est pas inhabituelle. Il est regrettable que l'amélioration ne soit mise en œuvre qu'après neuf ans, à condition encore que les financements soient accordés.



Photo: Stefan Gall

AIRA : mise en service, manœuvre et mise hors service automatiques

Une fois de plus : un nouveau projet avec de vieux objectifs et les mêmes piètres chances de réalisation dans un avenir proche. Nous connaissons déjà parfaitement cette situation depuis des années. Mais il faut qu'ils soient de la partie, sinon ils pourraient éventuellement rater l'avenir.

Groupe technique VSLF

Le SOB y est déjà, de même que le RBS, le Rheineck-Walzenhausen-Bähnli des Appenzeller Bahnen et les chemins de fer à voie métrique des RhB, MOB, MGB et bien d'autres encore... Seul le Waldenburgbahn a abandonné pour des raisons d'exploitation et de contraintes techniques, donc à cause de la simple réalité. Les conséquences dans le Frenkental près de Liesental sont lourdes et les coûts ont disparu comme par enchantement.

Ceux qui sont encore là, ce sont les vendeurs de rêve. Ils sont employés par l'industrie, ancrés à l'OFT ou présents en nombre dans les entreprises de chemins de fer. Il y a ceux qui vantent les trains automatiques ou les systèmes de gestion du trafic pour l'infrastructure, les participants jadis fiers de SmartRail 4.0 ou encore ceux qui croient à la planification intégrée de la production IPP (Sopre 2). Il y a aussi les solutionneurs de problèmes numériques, qui prêchent pour l'avenir, réapparaissent sans cesse sous une nouvelle forme. Il en va de même maintenant avec AIRA, doux comme un réveil printanier par un jour humide d'octobre.

Situation actuelle

Avec l'ETCS, les chemins de fer sont devenus presque entièrement dépendants de l'industrie, c'est-à-dire de Siemens et Alstom et encore un peu de Stadler. Les coûts augmentent et on n'en voit pas la fin, les inconvénients des systèmes dans l'exploitation apparaissent constamment au grand jour. On commence à comprendre qu'avec le logiciel Baseline 3, par exemple, il n'est pas possible de faire circuler le trafic existant, et encore moins d'augmenter le trafic sur les installations actuelles.

Si le principe reste le même, à savoir que l'ETCS est prescrit par l'Europe et qu'il n'y a pas d'alternative, alors nous allons droit dans le mur. Le mensonge désespéré selon lequel une reprogrammation des courbes de freinage permettrait de rétablir les capacités de trafic perdues est le seul moyen de maintenir le programme en vie. Les pertes réelles sont supérieures à 10% de la capacité, et même avec une amélioration possible de quelques pourcents, le résultat reste toujours mauvais. Aucune amélioration réelle n'est en vue, bien au contraire. Cela n'est pas une solution pérenne si l'on veut maintenir le niveau souhaité des chemins de fer en Suisse.

Actuellement, les véhicules (malgré les promesses des fabricants) ne peuvent même pas s'enclencher, effectuer les contrôles de sécurité ni se mettre en état de marche tout seuls. Et ils n'ont pas encore roulé un seul mètre. L'industrie est manifestement incapable de le fournir.

Les trajets ATO 2 en Suisse avec des trains automatiques et un mécanicien de locomotive qui surveille les systèmes sont bien beaux... La technique fonctionne bien, elle ne doit assumer aucune responsabilité et ne doit donc pas remplir de normes de qualité. On continue à mettre cela sur le dos du mécanicien de locomotive. Il n'est pas possible de quantifier le gain de l'ATO 2. Ce n'est qu'un premier pas vers ATO 3, promet-on à grands cris.

Les temps de succession actuels des trains avec des signaux extérieurs classiques et le ZUB comme dispositif de sécurité ne peuvent être atteints avec l'ETCS que dans des conditions modifiées. Ainsi, Zurich Stadelhofen, la troisième gare la plus fréquentée de Suisse, a un temps de succession de 55 secondes en trafic d'heure de pointe, notamment grâce à une signalisation parfaite. Selon l'infrastructure des CFF, des installations telles que Stadelhofen ne devraient plus être construites, pour des raisons qui nous échappent et en invoquant des arguments fallacieux. Il semble que l'on s'auto-censure sciemment avec nos propres directives, processus et normes afin de vanter les solutions numériques comme étant sans alternative. Cela nuit aux chemins de fer et entraîne des coûts injustifiables. Et, accessoirement, on crée d'énormes désavantages concurrentiels par rapport à la route. Peut-être que cela est fait de manière consciente et volontaire par certains, tout le monde en Europe n'étant pas ami du système ferroviaire et de ses avantages.

En outre, nous recevons de plus en plus de retours de la part de responsables de tous les domaines, qui sont également convaincus que l'avenir d'un chemin de fer parfait est possible avec la simplicité, la robustesse, la volonté de qualité coordonnée et le savoir-faire ferroviaire mis en réseau. De manière transversale et interopérable. Les solutions numériques actuelles ne répondent pas à ces exigences.

De plus, si le chemin de fer peut un jour effectivement se mouvoir de lui-même, ce sera extrêmement profitable et moderne.

Mais si la promotion de l'industrie se fait au détriment des chemins de fer et des budgets de l'État et sans que les objectifs ne soient atteints, ne serait-ce que de loin, il faut y mettre un terme. Les chemins de fer ont été dotés de moyens financiers considérables afin de faire face aux enjeux environnementaux et de transport. Ils constituent ainsi une source de rentrées financières pour les fournisseurs de solutions supposées à des problèmes inexistantes.

Mise en place des promesses

Chez le RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn), il est prévu d'effectuer un trajet ombre vers une voie de garage et retour en GoA 4, donc sans personnel. Le trajet comprend le franchissement d'un passage à niveau. Dans une deuxième étape, les trains

devraient également pouvoir se rendre seuls au dépôt voisin et, dans une troisième étape, s'atteler et se dételer d'eux-mêmes. Dans une quatrième étape, il est envisagé que les véhicules se mettent en marche eux-mêmes et se dirigent vers la voie de départ. Cela est peut-être même techniquement possible. Comment se présentent les coûts d'investissement, comment les risques sont-ils classés et quel est le gain d'efficacité final ? La conduite autonome ne permet pas d'économiser, car le personnel des locomotives attend à la gare que le train revienne. Une pause ne peut de toute façon pas être prévue en raison d'un créneau horaire trop faible. Le temps de travail se poursuit donc simplement, les coûts de développement ne sont pas amortis.

Lors du trajet vers le dépôt, bien des années plus tard, on gagnerait tout au plus les temps de marche à l'entrée et à la fin du service. Mais la question de savoir si ce temps est réellement gagné dépend aussi de l'apparition potentielle de nouvelles lacunes (temps morts) dans le déroulement du service en raison de l'absence de manœuvres. Dans tous les cas, la qualité

diminue, car plus personne ne contrôle les trains avant de les ranger le soir pour voir s'il reste des voyageurs, des vomissures, des actes de vandalisme ou d'autres dommages.

L'ETCS est également vendu selon la même logique. On pourrait ainsi s'attendre à une augmentation de la capacité dans l'ETCS Level 3 et surtout à des économies au niveau des postes d'aiguillage. Mais avec la multiplication des problèmes dans le Level 1, le Level 2 se transforme lui aussi en une alternative au mieux médiocre. Le Level 1 sert avant tout à optimiser les valeurs cibles et les promesses induites par le Level 2, car la comparaison avec les systèmes de protection des trains classiques disparaît. Le Level 3, en revanche, reste une promesse inatteignable. Actuellement, on est bloqué sur le chemin du développement. Les orientations politiques sont définies et lorsqu'un projet ne paraît pas pouvoir amener beaucoup de succès, on s'y réfère malgré tout. La mise à disposition de fonds énormes pour la gestion et le développement de l'ETCS n'est pas un investissement vraiment ci-

blé et innovant. Ce qui reste, ce sont des entraves à l'exploitation, des coûts croissants et le rêve dans les yeux de quelques visages tristes.

Dans le nouveau projet AIRA, la légitimité est fondée sur des économies de temps de trajet et de manœuvre. Afin de ne pas effrayer le personnel et de dissiper les doutes concernant la relève, on argumente que les ressources ainsi libérées ne seront pas utilisées pour réduire le personnel, mais pour fournir les services ferroviaires supplémentaires prévus à moyen et long terme. Il ne reste plus qu'à espérer que l'on ne se précipite pas pour former moins de mécaniciens. Les promesses n'engagent que ceux qui y croient.

Cybercriminalité

Il ne faut pas sous-estimer les dangers de la numérisation. Les véhicules sont en effet reliés à différents programmes et d'innombrables collaborateurs de nombreuses entreprises y connectent leurs ordinateurs. Certains composants logiciels des véhicules modernes peuvent déjà être consultés sans contact.



Bâle. Photo: Wikipedia

Dans ce cas également, il convient de garder à l'esprit les coûts et les bénéfices. Le maintien d'un niveau de sécurité élevé peut être un facteur de coût important. Les solutions simples ne sont pas nécessairement de mauvaises solutions et c'est d'ailleurs souvent pour cela qu'elles fonctionnent.

Ronde de contrôle

Depuis l'introduction des trains de voyageurs sans personnel de bord il y a environ cinquante ans, l'un des problèmes du trafic voyageurs est que le contrôle des trains avant la manœuvre vers le lieu de garage n'est pas toujours réglé de manière claire et applicable et que les directives à ce sujet changent constamment. Si des voyageurs se retrouvent sur la voie de garage, ils peuvent à tout moment actionner l'ouverture d'urgence des portes et se mettre en grand danger.

Actuellement, il y a toujours un mécanicien de locomotive dans le train, au cas où des clients bloqués devraient être secourus. Si le mécanicien de locomotive doit descendre avec les voyageurs, il ne reste plus qu'à espérer, lors des manœuvres automatiques qui suivront, qu'aucun voyageur ne reste dans le convoi. Espérons que les collègues du personnel de nettoyage les trouveront un jour...

Le 29.3.2023, le thème des voyageurs dans les trains en stationnement a même été abordé dans le Luzerner Zeitung. Le VSLF a demandé à plusieurs reprises aux responsables d'émettre des directives claires et réalisables. ➤

Lettre de lecteur AIRA

Mécanicien CFF de Zurich

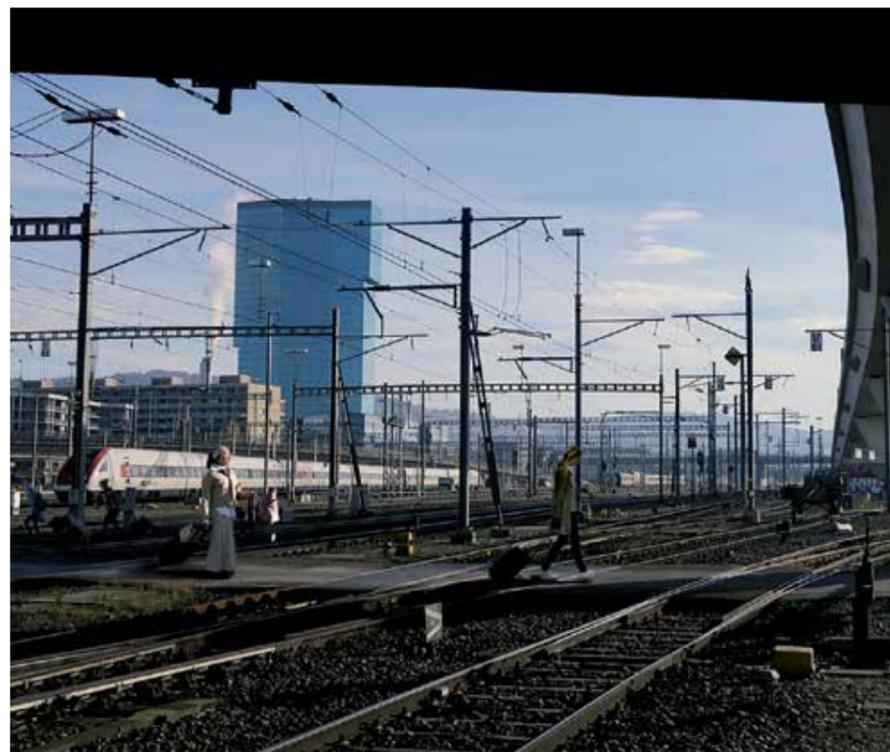
Lorsque ZFR a de nouveau évoqué la conduite et les manœuvres autonomes, cela m'a fait l'effet d'un coup de poing. Rien de nouveau... ! Depuis des décennies, on parle de trains automatiques et moi, en tant que mécanicien de locomotive, je dois constamment assumer plus de tâches, surveiller et contrôler les systèmes. Tant de promesses et aucune amélioration réelle depuis des décennies. La seule véritable amélioration électronique a été, à mon avis, le LEA avec toutes les marches réunies dans un seul appareil. Mais plus vraiment non plus, depuis que l'iPad reçoit les modifications de tours de service, nous sommes constamment submergés par des milliers de modifications et d'adaptations. Et l'iPad aussi a besoin d'être entretenu et mis à jour en permanence.

De toute façon, les mouvements de manœuvre autonomes ne fonctionneront pas de si tôt. Quand je vois certaines personnes dans les projets et les spécialistes et professionnels de l'industrie, je m'étonne

même par moments que nous puissions encore rouler. On bricole et on s'essaie à des domaines dont on n'a manifestement aucune idée. Ce ne sont même pas les personnes qui sont à blâmer, mais le manque de connaissances sur l'interconnexion et l'interdépendance de tous les systèmes et processus de l'entreprise. N'importe quel aspirant mécanicien de locomotive comprendrait mieux parce qu'il a vu plus de choses.

En tant que tel, ce n'est pas très grave. Ce qui en revanche est vraiment frappant, c'est que cela génère très facilement de nouvelles tâches sans qu'il n'en ressorte à un moment quelque chose de tangible qui justifierait les coûts.

Le nouveau chef de projet est âgé de 59 ans et dirigera celui-ci probablement en grande partie depuis chez lui en télétravail. Désolé, il n'y a là rien de personnel. Cela correspond simplement aux clichés et à mon expérience. Je ferais probablement la même chose. Il ne pourra probablement pas atteindre son objectif avant 65 ans, ce qui lui enlèvera beaucoup de pression. Avec de telles conditions, j'envisagerais également de mener un tel projet à terme. Sans vouloir offenser mon collègue, je le félicite pour son projet. Mais combien de projets sont-ils actuellement menés ? Et par le passé ? Et qui paie tout cela ? Et combien de temps pouvons-nous encore nous le permettre ? Les résultats sont trop souvent inacceptables. Nous aurons probablement besoin d'un effondrement à un moment donné, afin de donner une réelle impulsion à la réorganisation des structures et des mécanismes. Mais cela ne fera probablement que générer du travail supplémentaire pour les "responsables". ➤



Zurich RZA

Mécanicien sans issue

Un mécanicien du nord de la Suisse

Un samedi, je voulais prendre l'IR 27 au départ de Sissach pour sortir à Bâle. Avec les écouteurs sur les oreilles et plongé dans mon smartphone, le trajet s'est soudainement dirigé vers la gare de triage de Muttenz au lieu de Bâle.

Là, le train a été garé et semblait complètement abandonné.

Au bout d'un moment, je me suis mis à parcourir le train, et voilà que le train était vide et garé.

Comme les portes ne s'ouvraient plus, j'ai appelé le centre d'exploitation (CE) et lui ai expliqué ma situation. Celui-ci m'a fait savoir que le train était rebroussé de manière exceptionnelle et qu'il repartirait quinze minutes plus tard vers Liestal, puis vers Lucerne en IR. Je suis donc resté assis dans le train en attendant le retour.

Arrivé à Liestal, le prochain IR pour Bâle était également supprimé et j'ai donc retrouvé mes amis une heure et demie plus tard.

Je trouve irresponsable que les trains ne soient pas contrôlés correctement. Il pourrait aussi y avoir des malentendants, des enfants ou des personnes endormies dans le train, qui pourraient actionner l'ouverture d'urgence de la porte à la gare de triage et descendre du train. Chacun peut alors aisément imaginer ce qui pourrait se passer. ➤

Trains garés dans le profil d'espace libre

Encore et toujours des trains sont garés dans le profil d'espace libre. Les chefs-circulation semblent s'en préoccuper assez peu.

Groupe technique VSLF



Zurich voie M4. Photo: Raoul Fassbind

Qualité

Le stationnement des véhicules à l'intérieur du profil d'espace libre (signal nain) est prescrit dans les PCT. Malheureusement, il y a de plus en plus de cas où, pour des raisons de sécurité et de visibilité, il n'est pas possible de rouler complètement jusqu'à la limite et où, à l'autre extrémité de la voie, le véhicule stationné empiète hors du profil. Voir les éditions précédentes de LocoFolio.

Le problème a été signalé à plusieurs reprises et est connu de tous. Le VSLF a également signalé le problème dans le cadre de la discussion de coordination sur la sécurité. Les prescriptions sont claires et la longueur des voies pour le stationnement est en fait réglée :

Longueur de voie utilisable pour les trains de voyageurs, y compris les automotrices (RTE 25021) 5.2.3.1, Longueur du train:
- + 10m supplémentaires pour la visibilité du signal
- + 3m supplémentaires pour un arrêt précis
- + 1% du train supplémentaire pour la protection de la voie (uniquement pour les trains navettes)
= longueur du train + 13m et non pas longueur du véhicule + 4m

Le règlement technique ferroviaire de l'UTP exige 13m + longueur du véhicule.

Seulement voilà, dans la pratique, ces prescriptions ne sont pas respectées. La raison est simple : au quotidien, la règle « longueur

de la voie = longueur du train » est à peu près celle employée par l'infrastructure. En raison de l'exiguïté des places de stationnement et de la mauvaise visibilité des signaux nains qui en résulte, des cas de signaux inutiles se produisent régulièrement. Sans que cela n'engendre de changement pour une amélioration.

Ni les applications de manœuvre ni les enquêtes sur la culture de la sécurité et de la qualité aux CFF réalisées par une entreprise externe ne permettent de résoudre ce pro-

blème. Si des erreurs sont signalées et donc connues, mais que rien n'est fait, il faut des solutions auprès des services responsables et non des enquêtes menées par ces services.

Ce problème sera résolu au plus tard lorsque les nouveaux trains autonomes pour leur mise en service, la manœuvre et leur garage selon le concept ARIA circuleront à un demi-mètre près des limites de profil d'espace libre et des butoirs en raison de la longueur trop courte des voies. ➤



Zurich voie M4. Photo: Raoul Fassbind



LETTRES DE LECTEUR

LocoFolio 2022/2

Chère rédaction du LocoFolio, Avec ses nombreux articles intéressants, passionnants et plein d'informations, le dernier LocoFolio 2022/2 n'est pas seulement un véritable chef-d'œuvre, mais aussi, avec l'article intitulé « L'électrotechnique pour les nuls », un véritable manuel qui s'adresse à tout le monde, présenté de manière simple et compréhensible ; ceux qui savent lire peuvent suivre ces explications sans problème !

Les nombreuses contributions spécialisées, souvent sous forme d'interviews, sont toutes très attrayantes, informatives et favorisent la compréhension multi-sectorielle. Malheureusement, il faut aussi parler de nombreuses calamités, souvent intolérables.

On pourrait pourtant penser qu'un éclairage défectueux sur un signal de section de protection, sachant qu'il est important pour la sécurité, devrait pouvoir être réparé dans un délai raisonnable.

Le cas de Zollikofen est un exemple qui donne à réfléchir ; la vidéo amateur correspondante en dit long. Le rapport d'enquête du SESE, publié entre-temps, est éloquent à ce sujet. Le fait qu'il y ait, selon ce rapport, environ trois trajets par jour avec le contrôle de la marche des trains déclenché est une chose et est essentiellement dû au fait que les éléments techniques sont occasionnellement touchés par des pannes. Mais ce qui est préoccupant, c'est l'adaptation hésitante et non conforme aux règles de sécurité des procédures et des autorisations de circuler pour ce type d'incident. L'instance compétente devrait émettre des directives claires, identiques et valables pour toutes les entreprises ferroviaires. On n'ose pas imaginer ce qui aurait pu se passer si un train régional plein à craquer s'était trouvé sur la voie au lieu du train de marchandises. Pour moi, la réflexion et l'action en matière de sécurité sont deux choses définitivement différentes, y compris si je me réfère à mon ancienne activité. Heureusement que le VSLF a été actif dans

cette affaire de manière claire et persistante, sinon il y aurait peut-être eu encore moins de correctifs venant « d'en-haut ».

A propos : la lettre de lecteur du journaliste ferroviaire témoigne d'un grand respect envers le VSLF et le LocoFolio. J'aimerais que tous les lecteurs du LocoFolio puissent s'associer à ces félicitations ; vous le méritez tous amplement ! Chapeau et bravo !

Dans ce sens, je vous souhaite, ainsi qu'à tous vos collègues, d'avoir toujours un bon rail. Restez toujours aussi compétents et aussi fermes que vous l'avez été jusqu'à présent, même si vous n'obtenez parfois que de petits succès. En fin de compte, c'est le résultat global qui compte, et il est tout à fait remarquable et pertinent.

Meilleures salutations
Hans Baer

Sondage Pro Familia Suisse CFF

Une information préalable sur la réalisation d'une enquête de Pro Familia Suisse a été communiquée par les News CFF le 25.04.2023.

Le 02.05.2023, l'invitation à l'enquête « Family Score » a été envoyée. Elle est intitulée « Collaborateurs CFF, enquête sur la conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée ».

L'enquête ne s'adresse pas aux personnes travaillant en tours de service ni aux personnes travaillant le samedi, le dimanche et les jours fériés. Elle ne concerne que les personnes travaillant pendant les heures de bureau.

Exemples de question :

Possibilité d'horaires de travail flexibles ? (Nous travaillons en tours de service).

Possibilité de télétravailler ? (Dès que les trains rouleront seuls)

Prise en compte des obligations familiales ? (???)

L'entreprise a-t-elle ses propres crèches / des places réservées à l'externe ? (Aucune idée).

Possibilité de faire des heures supplémentaires de manière ciblée ?

Possibilité de prendre les heures supplémentaires pendant les vacances scolaires ? Le supérieur et le reste de l'équipe prennent en compte ma situation familiale ? (Je travaille encore et toujours en tours de service irréguliers et trois week-ends par mois).

Pour TOUS les métiers qui travaillent de manière irrégulière 24/24 et 7/7, ces questions sont une déception, car aucune n'est pertinente. Bref : personne ne se soucie de ce que vous faites.

Meilleures salutations,
R. M. Brun, mécanicien

Merci VSLF

Après diverses demandes de mon supérieur, je demande au VSLF un accompagnement pour des entretiens. Grâce à ces accompagnements simples et à une bonne politique de médiation, la résolution de l'affaire a pu être accélérée. Il est très rassurant de savoir que le VSLF peut à tout moment prendre en charge la défense d'un mécanicien de locomotive, sans aucun préjugé, et qu'il est ainsi un véritable soutien, pas seulement psychologique, en cas de silence et de situations éprouvantes. Un grand merci pour tout le soutien que j'ai reçu au cours des deux dernières années !

Un mécanicien
Dépôt de Winterthur

THURBO

Bonsoir Hubi,

Je trouve que ton article dans le LocoFolio sur le temps de travail est écrit de manière géniale et j'aimerais y ajouter des thèmes d'actualité chez Thurbo :

1. l'effectif du personnel en 2023 sera massivement dans le rouge.

2. mesures de la direction : réduction de certains travaux, temps partiel uniquement avec autorisation du médecin du travail, les modèles de temps partiel sont suspendus jusqu'en 2025. L'information n'était connue qu'en interne, mais elle a été transmise au personnel, car certains collaborateurs ont reçu une réponse négative à la réduction du temps de travail.

Les primes de fidélité, les indemnités journalières et les congés non payés ne seront pas accordés en 2023.

3. classe de formation février 2023 : on ne sait pas encore s'il y aura 9 ou 11 personnes au lieu de potentiellement 14 qui commenceront la formation.

4. certains ont voulu changer d'employeur pour aller aux CFF où certains lieux étaient en effet mis au concours, mais ils ont reçu des réponses négatives.

Comme tu le vois, beaucoup de choses vont mal et l'on est dans une tendance qui gâche le plaisir de travailler.

Heureusement, je n'ai plus que quelques années à tenir.

Je te souhaite une bonne soirée et tout de bon. Meilleures salutations ➤

Solutions de la page 21:

Les sources suivantes sont à la base des textes :

- A: ChatGPT 4, mandat « écris un éditorial pour le LocoFolio »
- B: Site web CFF : <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/nachhaltigkeit.html>
- C: ChatGPT 4, mandat « écris un éditorial pour le LocoFolio »
- D: Site web de Siemens : <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html>
- E: Site web de Siemens : <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/bahnautomatisierung/zugbeeinflussung/european-train-control-system.html>
- F: ChatGPT, mandat : « write an euphoric text about company xy as leader, the company is in the transportation sector »
- G: Site web de Stadler : <https://www.stadler-rail.com/de/>
- H: ChatGPT, mandat : « écris quelque chose de positif sur une entreprise »
- I: ChatGPT, mandat : « écris n'importe quel blabla sur le social, la durabilité et l'inclusivité »
- J: Site web du BLS : <https://www.bls.ch/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensportraet/unsere-strategie>
- K: Site web d'Alstom : <https://www.alstom.com/company>
- L: ChatGPT, mandat : « écris au sujet des avantages de l'ETCS ! » ➤

Nouvelles de la «Papiermühle»

Un texte du LocoFolio 1/2010 et toujours à la pointe de l'actualité. *Qualitygroup VSLF*



Photo tirée du LocoFolio 1/2010

Enfin c'est fait! Après 153 ans d'histoire ferroviaire en Suisse, la nécessité d'un document officiel pour les mécaniciens de loco-motives a enfin été reconnue. Ils obtiennent un permis de l'Office fédéral des transports, avec une photo et tout ce qui va avec. Avec la propension à la conduite illégale des trains qui avait tendance à se développer de manière disproportionnée ces dernières années cela devenait une démarche à entreprendre de manière urgente. Malheureusement, ce document officiel ne vaut pas la valeur du plastique qui le constitue. Même la carte Cumulus de la Migros contient certainement des données plus importantes. Je ne voudrais priver personne du plaisir de recevoir sa précieuse nouvelle acquisition mais rien qu'à observer le susmentionné document de manière superficielle on est pris d'un doute concernant la nécessité et l'importance de ce bout de plastique.

L'Office fédéral des transports remet un permis au personnel des locomotives lequel sera examiné et contrôlé de cas en cas par le même Office fédéral des transports. On serait tenté de dire un Office fédéral en bonne et due forme. Car il lui serait plus simple et nettement meilleur marché d'utiliser la pratique usuelle (non subventionnée par les impôts) qui fait recours à une base de données contenant toutes les informations essentielles et de la relier avec les permis existants ou avec une pièce d'identité officielle qui permettrait de vérifier l'accréditation du personnel. La personne concernée se contenterait alors de montrer sa carte d'identité et l'employé de l'OFT

n'aurait qu'à vérifier la certification sur son ordinateur portable. Visiblement trop simple comme solution!

Il est aussi négligent de produire un document officiel nécessitant une photo et de faire vérifier la conformité dudit document par le propriétaire lui-même. Lors de la procédure de fabrication de la carte, la photo sera à peine observée ce qui rendra les contrôles totalement ridicules. Cependant, pour les propriétaires de chiens, une unique chance s'offre à eux d'obtenir un AG pour chien, il suffit d'envoyer la photo de Bello.



De manière inversement proportionnelle à la valeur, cette carte en plastique contient uniquement la catégorie selon l'OCVM. Mais ni les lignes effectivement autorisées à être parcourues, ni les véhicules instruits et examinés n'y figurent. Pour cela un autre document est nécessaire. Et pour ces autorisations figurant sur une feuille séparée, le mécanicien fournit lui-même les informations à l'ETF (sic!). Il n'y a pas de contrôle pour chaque mécanicien des lignes qu'il est autorisé à parcourir. Chacun peut manipuler ses informations à sa guise ou les compléter selon son humeur du moment.

Dans les faits

Hormis la catégorie selon l'OCVM, rien n'apparaît sur ce document, la photo peut être celle de ma grand-mère et les autorisations sont rédigées au pif. On devrait effectivement porter plainte contre l'OFT qui est censé représenter l'autorité compétente... ➤

La bonne taille de récipient

Les rames automotrices, avec leur taille relativement rigide et uniforme, sont-elles le bon modèle pour s'adapter de manière flexible et appropriée à la demande attendue des clients ? *Raoul Fassbind, comité central VSLF, responsable CFF P*

Qui n'a jamais connu ça ? On verse un reste de soupe dans un tupperware et soit il déborde, soit il est aux trois quarts vide. Il en va étonnamment de même pour le remplissage des trains. Depuis le début du millénaire, les rames automotrices représentent l'essentiel des nouvelles acquisitions de véhicules dans le trafic voyageurs. Les avantages résident avant tout dans la réduction des coûts de préparation des trains grâce à la suppression des manœuvres et à la réduction des temps de rebroussement. D'une part, une rame automotrice possède généralement une cabine de conduite à chaque extrémité et, d'autre part, le train est toujours motorisé. Toutefois, on peut également constater qu'en raison des exigences en matière de forte capacité d'accélération ou de vitesses maximales élevées, de nombreuses rames automotrices se retrouvent surmotorisées pour leur utilisation principale. Alors que pour un train tracté par une locomotive, le fait d'accrocher des voitures une par une augmente relativement peu les besoins en énergie, pour les rames automotrices, ceux-ci sont multipliés par un facteur égal à celui d'un train complet avec le poids de tous les composants de traction. Pour les trains classiques, ce facteur ne pourrait être atteint qu'en ajoutant des locomotives supplémentaires, ce qui n'est normalement pratiqué qu'en cas de besoin effectif. Mais au fond, il s'agit aussi et surtout de savoir comment récupérer, réutiliser et conserver l'énergie lors du freinage.

Pour pouvoir réagir en fonction de la demande, il faut déterminer dès la commande des rames quelles seront les valeurs de capacité, de vitesse, d'accélération, etc. qui correspondront le mieux aux besoins prévus dans la zone géographique d'utilisation estimée pour les vingt à quarante prochaines années. Et ce, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, quelle que soit la saison. Les éléments des rames automotrices sont couplés de manière fixe en tant qu'unité ainsi formée et ne peuvent être séparés et modifiés qu'à grands frais dans les centres d'entretien. Certes, il est possible de réagir partiellement à la demande attendue en couplant plusieurs unités, mais cela présente aussi quelques inconvénients. Par exemple, pour proposer une offre adaptée à la demande entre Lausanne et Genève, un Intercity

est déjà composé à partir de St-Gall d'un nombre suffisant de rames. Pour mettre ces rames à disposition au bon moment, il faut à nouveau effectuer des manœuvres. Ou alors, comme dans le cas de l'Intercity St-Gall - Genève, on y renonce et on circule presque toute la journée avec la plus grande longueur de train possible. En tant que client, cela se remarque surtout à l'espace disponible parfois démesuré, mais aussi éventuellement à l'absence de restaurant, si l'on se trouve dans la « mauvaise » rame. Le passage d'une rame à l'autre n'est possible, si tant est qu'il soit possible, que dans les gares lors des arrêts.

La présidente du conseil d'administration des CFF, Monika Ribar, a constaté dans une interview que le taux d'occupation moyen des trains grandes lignes n'était que de 30% environ et remet donc en question l'horaire cadencé le dimanche. Cela semble être une mesure drastique au vu de la problématique posée. Il est surtout surprenant que cette mesure ne semble judicieuse que pour un seul jour de la semaine. Les trains circulent également les autres jours en journée et en soirée avec un taux d'occupation assez faible. Comme on le voit bien avec l'exemple de la future cadence à la demi-heure dans la vallée du Rhin, qui ne devait à l'origine être introduite qu'aux heures de pointe, il s'agit en premier lieu de remonter le niveau d'auto-financement lors des heures creuses. Mme Ribar l'a d'ailleurs ouvertement évoqué dans son interview. On peut en conclure que le système ferroviaire dans sa forme actuelle n'est pas financièrement supportable ou que les moyens à disposition sont mal utilisés.

On peut alors d'autant plus se demander pourquoi les diverses entreprises d'in-

frastructure et de transport ferroviaire existent dans leur structure actuelle. On peut aussi questionner leurs modèles de financement, qui reposent sur des décisions politiques de principe et des normes européennes. On démasque alors divers facteurs qui peuvent éventuellement être

à l'origine de certains coûts. Par exemple, la différenciation entre une concession de transport régional et une concession de transport grandes lignes a-t-elle encore un sens dans le périmètre relativement restreint de la Suisse, ou va-t-elle à l'inverse à l'encontre d'une planification intégrale efficace du personnel et du matériel roulant et constitue-t-elle par conséquent un facteur de coûts conséquent ? La mise sur pied de plusieurs hiérarchies et autres personnels administratifs parallèles traitant de thèmes identiques a-t-elle un sens si la répartition du réseau est convenue et si le client final ne peut pas décider librement du produit de son choix ?

Le cumul de plusieurs unités administratives pourrait être évité, les prestations de travail fragmentées pourraient être réunies et planifiées de manière optimisée, le matériel roulant pourrait être planifié de manière plus flexible et plus adaptée à l'offre, sans qu'il ne soit nécessaire de conclure des coopérations planifiées à l'avance, contraignantes et obligatoires. Au bout de quelques années, celles-ci doivent de toute façon être entièrement revues, car elles ne peuvent tout simplement pas répondre aux besoins. Pourquoi donc gérer un modèle à plusieurs voix, sans véritable concurrence ? D'un point de vue politique, il est compréhensible de vouloir exploiter son propre petit chemin de fer régional local comme étendard ; d'autant plus que dans de nombreux cas, on le finance de toute façon soi-même en tant que canton. Lorsque le leader du marché a perdu une grande partie de son intérêt pour les transports régionaux et qu'il est par conséquent difficile de communiquer localement avec lui, cet intérêt est renforcé. Ce qui est étonnant, c'est que ce sont surtout les cantons dont les finances sont tout au plus moyennement bonnes qui

veulent se le permettre, ce qui soulève à nouveau la question critique des modèles de financement. Cela signifie-t-il que le leader du marché du trafic régional est devenu si cher que la fourniture de ces prestations par les CFF est devenue un produit de luxe pour les cantons riches ?



Photo: Stefan Gall

Mais comment faire mieux ? Le passé a montré qu'un marché monopolistique ne conduit pas nécessairement à des coûts ou des prix plus bas, à un appareil administratif allégé et à une concurrence active sur le plan des idées. Une situation de pure concurrence selon les principes du capitalisme met trop l'accent sur les marchés lucratifs, met sous pression les conditions de travail des employés de terrain et n'est donc pas adaptée à notre époque. On pourrait imaginer un cadre financier délimité avec des objectifs concrets, dont le respect serait contrôlé dans le cadre d'un autocontrôle ou par une commission de contrôle des comptes et de gestion. Cela est

pratiqué depuis longtemps par diverses associations comme la FIFA ou le CIO et semble avoir fait ses preuves. Dans le cas d'une entreprise ferroviaire qui doit assurer la mobilité de base d'un pays, on peut aussi soulever la question du service public. On peut imaginer que la disparition

de la pression du « succès », telle qu'elle est supposée dans les formes actuelles d'entreprises de transport ferroviaire, permettrait d'accorder à nouveau une plus grande priorité à la sécurité et à l'entretien. Cela rendrait possible une production stable avec un personnel adéquat. La volonté d'innover et d'évoluer ne devrait pas nécessairement être le fait de l'entreprise elle-même, elle pourrait être transférée à l'industrie et des produits prêts pour la production en série pourraient être achetés à des prix fixés par le marché.

Déjà maintenant, l'OFT délègue de plus en plus aux chemins de fer eux-mêmes les

travaux de surveillance dans le cadre des futures prescriptions ; il en va de même pour une tâche relevant anciennement de la souveraineté fédérale consistant à rédiger des prescriptions générales en vigueur et à les faire respecter. Pourquoi alors l'Office resterait-il comme une inter-

face superflue entre le DETEC et les chemins de fer ?

Mais c'est probablement penser de manière trop simpliste. Même si un chemin de fer simple représente probablement la possibilité la plus avantageuse d'exploiter un chemin de fer. Un chemin de fer simple signifie renoncer à des gadgets techniques ou numériques. Un chemin de fer simple signifie un savoir-faire spécialisé chez l'employé et dans l'administration, axé sur l'exploitation principale. Il signifie une action orientée vers le client et une offre horaire correspondante. Il s'agit avant tout d'une entreprise de transport de haute qualité et fiable, mais malheureusement moins d'un style de vie, d'un laboratoire d'idées et d'un centre d'innovation.

Mais pour en revenir aux rames automotrices, on peut affirmer que les chemins de fer actuels, avec leurs structures d'exploitation allégées et leurs plans d'automatisation, n'ont pas d'alternatives et qu'il est donc rare de pouvoir proposer une offre adaptée aux besoins. Il est néanmoins surprenant que l'accent mis sur le taux de remplissage comme base pour

mesurer la productivité prene une telle importance. Si le train veut représenter une véritable alternative au transport individuel, il doit offrir une grande disponibilité et une cadence dense. De nombreuses liaisons directes peuvent servir à la commodité, mais il serait plus efficace d'avoir des axes définis de manière rigides avec des correspondances courtes, stables et fiables dans les gares de correspondance. En réduisant le nombre de liaisons croisées et transversales, il serait même possible d'avoir une infrastructure plus légère avec une cadence plus dense.

Pour cela, il faudrait toutefois un programme innovant, comme l'avait représenté autrefois Rail2000. Aujourd'hui, nous mettons en œuvre de plus en plus d'idées et d'exigences locales sur de petites solutions individuelles et essayons de les relier à l'infrastructure existante, créant ainsi toujours plus de points de conflit. Couplée à des produits numériques boiteux dans les cabines de conduite, cette stabilité des correspondances est justement mise à mal. Les cris d'orfraie actuels en Suisse centrale et en Suisse romande en raison de la suppression de liaisons directes reposent justement sur ce manque de fiabilité lors des correspondances. L'idée serait même bonne si elle ne s'accompagnait pas d'un net allongement des temps de parcours. Mais celle-ci est probablement due au fait que les chemins de fer ne peuvent plus circuler à leur vitesse habituelle en raison de leurs nombreux points de conflit. Et ce, bien que les rames automotrices soient censées être nettement plus rapides que les trains classiques. Et malheureusement, lors de l'acquisition de nouveaux véhicules, on ne veille pas à ce qu'ils présentent certains principes standards. Une correspondance à quai avec un espacement identique des portes permettrait par exemple des temps de changement de l'ordre de la seconde. Mais si les véhicules doivent être constamment adaptés aux changements de normes et d'exigences, cette possibilité n'est pas non plus réalisable.

Malheureusement, il ne s'agit en premier lieu que de rêveries utopistes, bien loin d'une possible mise en œuvre. Nous devons donc apprendre à nous accommoder de la réalité. La qualité des correspondances restera incertaine, la demande dépendra toujours des horaires de travail et des habitudes de loisirs, les capacités resteront donc soit trop élevées, soit trop faibles. Et le prix du transport ferroviaire restera élevé. Mais ce n'est pas si grave, les pouvoirs publics continuent volontiers à dépenser des sommes énormes pour la situation existante, n'est-ce pas ?

LISA

Une radio suit son chemin. *Groupe technique VSLF*

En 2015, les nouveaux appareils radio de manœuvre LISA ont été livrés aux CFF. Très vite, il s'est avéré que la qualité de la connexion des appareils était insuffisante et dégradée par rapport aux appareils précédents. Ainsi, le procès-verbal de la commission du personnel de décembre 2015 a retenu que « pendant les essais d'ex-



ploitation de LISA auprès des divisions P et Cargo, des problèmes sont apparus lors de la restitution du son de surveillance de liaison dans la cabine de conduite. L'infrastructure n'a pas encore fait d'essais avec la radio LISA lors de manœuvres. »

En parallèle du processus d'amélioration, le fabricant des appareils a malheureusement fait faillite en 2016. Ainsi, en 2018, l'utilisation de la radio LISA a dû être temporairement interdite chez CFF Cargo pour des raisons de sécurité. CFF Voyageurs a décidé d'utiliser LISA jusqu'à nouvel ordre. Une amélioration par "Heartbeat Implementation" et de nombreuses autres mesures n'ont apporté aucune amélioration.

Lors d'un accident tragique impliquant un employé de la manœuvre et l'utilisation d'une radio LISA à Brigue, les CFF n'ont pas jugé nécessaire d'agir. Il faut faire toujours plus attention à la sécurité au travail... Et maintenant la décision est tombée : en 2025, LISA sera retirée. Le successeur est un appareil bluetooth Motorola. En

d'autres termes : nous allons probablement nous contenter de juste changer l'appareil mobile.

Pendant toutes ces années, les problèmes ont été suivis de près par la hiérarchie et les services de sécurité. Nous, les partenaires sociaux, avons toujours attiré l'attention sur les problèmes lors des réunions de sécurité et nous en avons parlé à plusieurs reprises dans le LocoFolio.

Discours de Hubert Giger, AG Suhr mars 2017:

LISA est un appareil pour les liaisons vocales entre le mécanicien et le chef de manœuvre. Rien n'est impossible avec la technologie actuelle, serait-on tenté de penser. Loin s'en faut.

LISA a la taille d'un grand Natel B des années 80 (l'agent de la manœuvre en est ravi) et le projet a été retardé de deux ans et demi en raison de sa grande complexité (!). D'un point de vue technique, la transmission du

son de contrôle n'est pas encore garantie aujourd'hui. Les responsables ont jugé bon de considérer que les erreurs relatives à la sécurité devaient être considérées comme ne relevant pas de la sécurité. Logique, ils ne seront pas rendus responsables lorsqu'il y aura de la tôle froissée.

En raison du manque de fiabilité de LISA, de nombreux mécaniciens refusent de s'en servir avec raison et court-circuitent le problème au moyen de leur téléphone portable. Le Natel est ce petit objet au moyen duquel on peut même téléphoner... vous connaissez peut-être ? Un agent de la manœuvre a même pris son Babyphone depuis la maison – la qualité de transmission est séduisante.

L'examen périodique, facilement passé

Tous les cinq ans, le cheminot certifié pour la conduite se pose les questions suivantes : « comment réviser pour l'examen périodique ? », « par où commencer ? » et, surtout, « quand tout cela se terminera-t-il ? ». Cette dernière question relève alors de l'ambition personnelle et/ou des préférences de chaque examinateur. *Roland Maurer, mécanicien et formateur*

Nous y voilà : les révisions pour l'examen périodique

Malheureusement, il n'existe pas d'approche unique et correcte. Les êtres humains ne sont pas des machines programmables et chacun a ses propres idées et préférences en matière d'apprentissage. Certains pensent en termes de processus et d'histoires, d'autres ont une mémoire plus visuelle, et d'autres encore aiment lire et s'entraîner avec des textes en prose. La plupart préfèrent toutefois un mélange de différentes méthodes d'apprentissage.

Il existe néanmoins des étapes généralement reconnues qui favorisent le processus d'apprentissage et qui ont également fait leurs preuves lors de la formation des aspirants mécaniciens de locomotive. Pour ceux qui souhaitent enrichir leurs stratégies d'apprentissage, voici une recette dans l'ordre inverse :

Structurer → Trancher → Résumer → Répéter

Au début de l'apprentissage, on se trouve face à un tas apparemment chaotique de thèmes et de prescriptions. Le symbole d'une salade de cervelas, de fromage et de cornichons doit aider à déduire de ce produit fini à l'apparence « chaotique » les différents ingrédients, qui peuvent à leur tour être répartis individuellement en portions digestes. Pour ce faire, les étapes suivantes sont prévues :

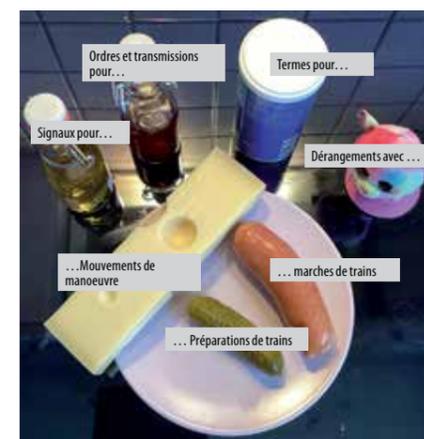
« Salade PCT »



Structurer et trancher



Résumer



1) Structurer

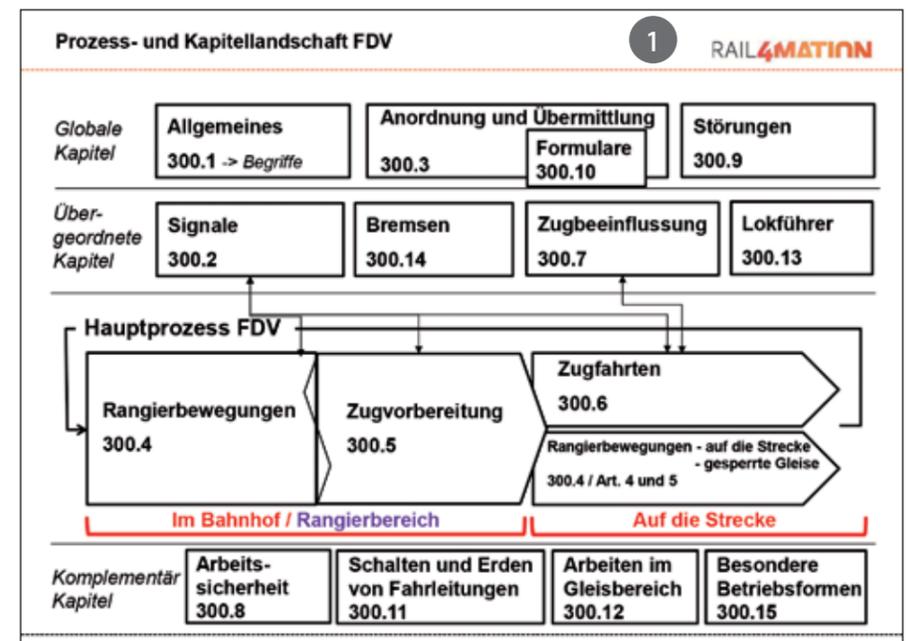
Un ensemble ordonné donne une vue d'ensemble et aide à donner une structure claire à ce qui semble être un chaos. Il est recommandé de commencer par faire un état des lieux. Pour ce faire, il peut être utile de poser chaque chapitre des prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) sur le sol sous la forme d'un petit carré et de voir comment ils se rapportent les uns aux autres.

Les PCT ne sont pas seulement un ensemble de règles solides et éprouvées, mais aussi un bon outil pédagogique. Ce qui est particulièrement précieux d'un point de vue didactique, c'est « l'histoire

» qu'ils racontent, à savoir le déroulement que l'on retrouve dans la structure de ces prescriptions. Celui-ci reflète les activités qu'un cheminot en service effectue durant son travail, par exemple l'exécution de mouvements de manœuvre, la préparation d'un train et la conduite d'un train en toute sécurité jusqu'à sa destination.

Exemple (figure 1) : Les chapitres des prescriptions de circulation des trains (PCT) sont représentés sous forme de cases et placés dans un contexte. Les trois chapitres nécessaires à l'exécution des tâches de circulation, à savoir les mouvements de manœuvre, la préparation des trains et la conduite des trains, sont ainsi mis en évidence en tant que « processus principal PCT » récurrent.

Les autres chapitres des prescriptions de circulation des trains (PCT) sont tout aussi importants que les chapitres principaux et se complètent comme la salade et la vinaigrette. Cependant, considérés isolément, ils sont moins nourrissants et ne prennent tout leur sens que lorsqu'ils sont utilisés ensemble. Les notions du chapitre 1, les signaux et leurs notions du chapitre 2, ou les perturbations du chapitre 9 sont la base des trois sections principales. Ces chapitres pourraient être appelés "chapitres auxiliaires". Les notions de circulation et de signalisation peuvent être facilement révisées et exercées à l'aide de fiches d'apprentissage.



2) Trancher

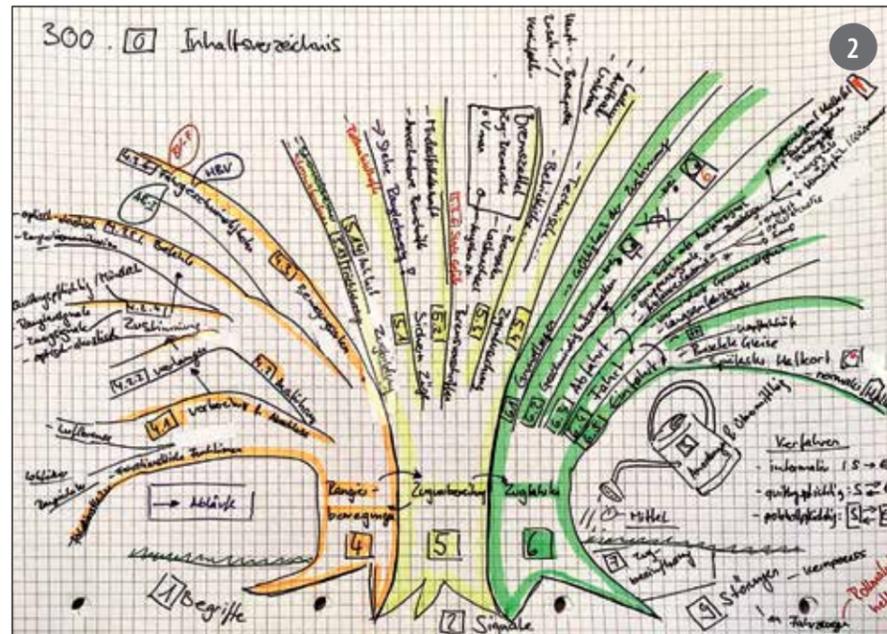
Jusqu'à ce point, une histoire principale de l'exploitation a été développée, à laquelle les contenus des autres chapitres peuvent être incorporés. La question se pose maintenant de savoir quelle quantité de contenus est appropriée. En se basant sur la table des matières des PCT (300.0), les différentes portions doivent être dosées de manière judicieuse. Cinq ingrédients se laissent compter sur les doigts d'une main. L'objectif est donc de créer des « portions adaptées à la main » et de les intégrer dans une structure appropriée.

Exemple (image 2) : Un « arbre PCT », basé sur la table des matières (300.0), contient les mots-clés les plus importants. Chaque

branche de l'arbre a au maximum cinq ramifications, qui se divisent à leur tour en cinq autres branches au maximum. Ainsi, les contenus sont clairs à chaque niveau de l'arborescence et peuvent être facilement comptés sur les doigts de la main.

Exemple (Image 3) : La figure 3 offre une autre idée de représentation graphique. L'ordre d'interprétation des chapitres du PCT selon l'image 1 peut également être mis en œuvre au sein d'un chapitre. Par exemple, le chapitre 6, « Circulation des trains », est divisé en sous-chapitres.

Les cadres ne sont rien d'autre que les différents sous-chapitres, qui ont été organisés dans un déroulement (de gauche à droite) et accompagnés de mots-clés im-



portants. Pour des raisons de clarté, cette présentation n'est pas exhaustive.

3) Résumer

Afin de résumer de manière pertinente les prescriptions et les contenus d'apprentissage en général, il est recommandé de tisser un "fil rouge" à partir d'une situation qui peut effectivement se produire dans le quotidien des mécaniciens de locomotive. Ainsi, les différents contenus peuvent y être rattachés et l'apprentissage de cette matière devient plus facile.

Exemple (Image 4) : En choisissant le thème « Entrée dans une gare sans accès dénivelé aux quais », différentes parties des prescriptions sont utilisées pour un déroulement sûr. Au moyen de l'application Prescriptions ou de la fonction de recherche bien connue dans le lecteur PDF (Ctrl+F), il est facile de trouver les mots-clés pertinents pour ce thème. Dans ce contexte, il est essentiel de choisir le bon mot-clé pour trouver tous les contenus pertinents et ne pas passer à côté d'informations importantes.

Ce résumé peut servir de fiche d'apprentissage et a été réalisé en une dizaine de minutes à l'aide des fonctions "copier" et "coller" (Ctrl+C, Ctrl+V).

Les paragraphes « quand ? » et « comment ? » (presque tout en haut) doivent permettre à un partenaire d'apprentissage de poser des questions sur le contenu.

Lors du choix des contenus, les questions suivantes peuvent être utiles :

- Cela me concerne directement en tant que mécanicien ? => dans le résumé
- Cela concerne le chef-circulation mais comme mécanicien je dois par exemple en être informé ? => éventuellement noter en marge
- Cela concerne seulement le chef-circulation ? => juste pour info

Répéter

Il est important d'améliorer et d'affiner en permanence ses propres processus d'apprentissage. Même avec de bonnes conditions d'apprentissage, la répétition et la pratique restent nécessaires.

Pour certains, il suffit déjà d'établir un résumé et de rafraîchir ainsi les sujets. Les autres peuvent maintenant utiliser ces résumés comme fiches de révision.

Il est préférable d'utiliser des étapes d'apprentissage plus petites, mais complètes et indépendantes. Moins de matériel à la fois, mais des répétitions plus fréquentes et plus régulières sont préférables à de grandes portions d'apprentissage avec des intervalles de temps plus longs. Répéter avant de s'endormir peut également améliorer l'effet d'apprentissage, tandis que l'assouplissement résultant de la répétition

peut à son tour contribuer à un meilleur sommeil.

Conclusion

La présente recette contient, nous l'espérons, l'un ou l'autre ingrédient permettant d'enrichir ta stratégie d'apprentissage personnelle.

Une présentation bien structurée des prescriptions facilite l'orientation. La vue d'ensemble qui en résulte permet de réviser pas à pas et en portions faciles à digérer, sans perdre de vue l'objectif.

Une fois qu'une structure d'apprentissage adaptée à chacun a été mise en place, elle peut être réutilisée et améliorer tous les cinq ans.

En ce sens : bon appétit ! ➡



Roland Maurer, né en 1978, est mécanicien de locomotive depuis 2006. Depuis 2008, il s'occupe de former la relève, d'abord chez login, aujourd'hui chez rail4mation et eduRail. Cet ingénieur HES est expert d'examen pour le brevet fédéral de mécanicien de locomotive. En plus de son taux d'occupation actuel de 60%, il est bien occupé dans son foyer avec deux filles en âge préscolaire.

Offre de formation complémentaire facultative CFF ZFR

La formation continue sur l'exploitation de ZFR se compose de la formation obligatoire et d'une offre complémentaire flexible et facultative. L'offre complémentaire peut être demandée et suivie en cas de besoin personnel, dans le cadre des offres proposées.

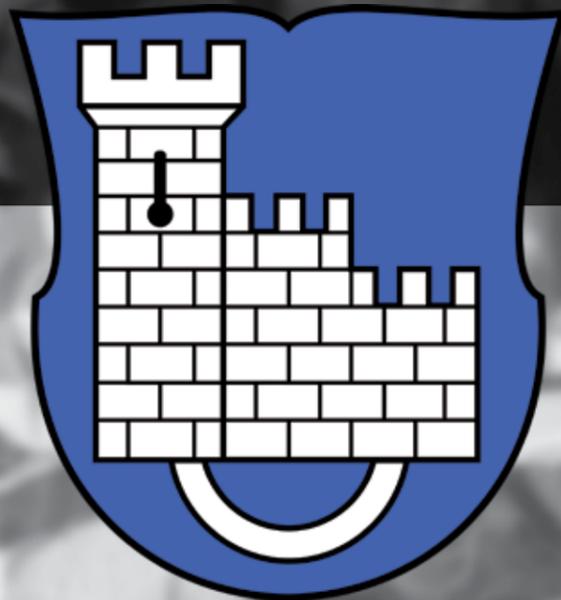


300.6 Zugfahrten		6.5
5. Einfahrt	1. Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge	
<p>Wann? (Anordnung) Die Lokführer werden wie folgt verständigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit dem Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge oder • mit einer Kennzeichnung in der Streckentabelle oder • quittungspflichtig durch den Fahrdienstleiter. <p>Wie? (Handlung)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diese Züge haben vom Anfang des Perrons, bis der Zug angehalten hat oder • bis die Zugspitze das Ende des Perrons erreicht hat (nachher auch noch: mit Praxiserfahrung!) <p>Fahrt auf Sicht und höchstens mit 20 km/h zu fahren.</p> <p>(Ist kein Perron vorhanden, gilt der Bereich zwischen den Sicherheitszeichen der Ein- und der Ausfahrweiche. Kenne keine solche Situation.)</p>		
«Hilfskapitel»	Bild	Beschreibung
300.2 Signale 5.3.2 Zusatzsignale		<p>Begriff: Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge</p> <p>Bedeutung: Einfahrt in ein dem Bahnhofgebäude näher liegendes Gleis oder gleichzeitige Einfahrten.</p> <p>Beziehung zu anderen Signalen: Bei beleuchtetem Signal zeigt das zugehörige Hauptsignal Geschwindigkeits-Ausführung 40 km/h oder Kurze Fahrt. Ist am gleichen Standort ein Vorsignal angebracht, ist dieses dunkel.</p>
300.3 Anordnungen und Übermittlung 5.6.1 Streckentabelle	<p>↕ Musterdorf</p> <p>↕ Neustadt</p>	Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge
300.9 Störungen 2.4.3 Ergänzung: AB-1.9.2 / 10		<p>Die Höchstgeschwindigkeit beträgt Fahrt auf Sicht Vmax 40 km/h und entlang des Perrons Vmax 20 km/h.</p> <p>Sofern ein Signal für Einfahrt in einen Bahnhof ohne schienenfreie Zugänge vorhanden ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Lokführer quittungspflichtig über Fahrt auf Sicht und Vmax 20 km/h ab Perronanfang</p>
Weiteres:	AG näher liegendes Hauptgleis benutzen oder gleichzeitige Einfahrt: Die P-Lokführer der beteiligten Züge müssen verständigt werden.	



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

16.3.2024



FRIBOURG

La société

Brutalisation de la société.

Stephan Wirz, mécanicien de Lucerne

La Suisse est de plus en plus peuplée et nos gares et le matériel roulant sont (sur) sollicités en conséquence. Ainsi, les règles et les prescriptions en vigueur dans les gares, telles que l'interdiction de fumer, de circuler, de mendier et de jeter par terre les déchets, sont pour la plupart ignorées sans autre forme de procès. L'attitude dominante qui consiste à détourner le regard et à penser que « ça ne me concerne pas » n'arrange rien. Cette indifférence et ce manque d'égard croissants de la société individualiste actuelle conduisent à une brutalisation insidieuse de l'espace commun. De même, le spectacle pitoyable offert une heure avant l'arrivée d'un train dit de « supporters », comprenant le démontage sous les yeux des autorités de poubelles et d'autres objets susceptibles d'être lancés, la fermeture de passages sous-voies et de magasins, montre comment les responsables ne veulent pas ou ne peuvent pas maîtriser la situation malgré des mesures coûteuses.

Les services de sécurité des chemins de fer, qui ne cessent de s'agrandir et donc de coûter plus cher, sont totalement incapables ou peu désireux d'agir contre les fautifs. Les CFF, en tant que maîtres de leurs installations et de leurs bâtiments, se contentent de règlements intérieurs discrets et misent sur l'espoir au lieu de marquer leur présence, d'arrêter les indélicats et de dénoncer systématiquement les incorrigibles. Seul le personnel des chemins de fer est lancé dans le cirque.

La Suisse en général et Lucerne – ma ville natale – en particulier, était autrefois un bel endroit. Mais tout a basculé : aujourd'hui, le voyageur qui arrive à la gare de Lucerne ne voit pas en premier le lac ou le Kappelbrücke, mais il est d'abord harcelé à chaque coin de rue, il voit des déchets sur les rails et à côté des poubelles ainsi que des rats qui se nourrissent. On peut me prendre pour un vieux con ou un nostalgique mais la liberté de chacun ne s'arrête-t-elle pas là où commence celle de quelqu'un d'autre ?

Combien de temps cela va-t-il encore durer ? Faudra-t-il d'abord des morts et des blessés dans nos gares pour que les responsables interviennent, parce qu'ils se voient soudain confrontés à des procédures amenant des dommages et intérêts et des responsabilités pénales ?

Homeoffice

« Pas productif » – les premières entreprises commencent à interdire le télétravail le vendredi.
20 minutes (reproduction avec l'aimable autorisation)

25 janvier 2023

Le vendredi fait partie des jours de télétravail les plus populaires, ce qui pose problème aux entreprises. L'efficacité y est moindre que les autres jours, affirme un expert en RH. Un psychologue du travail s'y oppose.

Les faits

- Les lundis et vendredis sont les jours privilégiés pour le télétravail. Plusieurs chefs voient cela d'un œil critique ou interdisent même le télétravail sur ces jours, comme le 20 minutes l'a constaté lors de discussions.
- Le spécialiste RH Jörg Buckmann le comprend. « Je ne peux pas imaginer que la productivité le vendredi soit aussi élevée qu'un mardi. »
- Le psychologue du travail Hartmut Schulze n'y voit au contraire pas de problème. Le télétravail offrirait aussi la possibilité du « deep work ». Il y a besoin de ces phases de retrait.

Les personnes autorisées à travailler à domicile choisissent le plus souvent le lundi ou le vendredi pour le faire. C'est ce qu'affirment plusieurs entreprises interrogées par 20 minutes. Les CFF constatent également que les flux de pendulaires sont nettement moins importants ces jours-là. Certains employeurs ont du mal à s'y résoudre. C'est ce qui ressort des entretiens avec des entrepreneurs et des représentants syndicaux. Il y a quelques rares chefs d'entreprise qui n'accordent pas de télétravail le lundi et le vendredi, dans la mesure du possible, ou qui interdisent même complètement le télétravail ces jours-là. Ceci en raison du soupçon d'une productivité moindre et que ces deux jours de semaine pourraient être utilisés abusivement pour un week-end prolongé. Les chefs d'entreprise requièrent l'anonymat.



En fait, les réponses du lectorat de 20 minutes montrent également que le télétravail est pour certains une occasion d'aborder la journée plus calmement.

Le spécialiste RH Jörg Buckmann connaît des entreprises qui refusent le télétravail le lundi et le vendredi - et il le comprend : « Beaucoup aiment faire du télétravail le lundi et le vendredi - et ces jours-là, il est difficile de les joindre. Le vendredi après-midi, il ne faut plus compter sur une réponse ». Il reçoit au moins moitié moins de mails le vendredi que les autres jours de la semaine. « Je ne peux tout simplement pas m'imaginer que la productivité soit aussi élevée le vendredi que le mardi ».

Le télétravail est aujourd'hui presque considéré comme un droit humain, alors que de toute façon, seule une petite partie de l'ensemble des employés peut profiter de cette forme de travail. « Le scepticisme à l'égard du télétravail ne fait pas des entrepreneurs de mauvais patrons. Au contraire, ils sont extrêmement attentifs à leurs employés et sont des employeurs généreux. Il y a vraiment quelques griefs compréhensibles contre le télétravail », dit Buckmann. L'organisation est plus compliquée, l'entreprise perd un certain dynamisme et l'innovation en pâtit.

« Le temps du deep work »

Hartmut Schulze, professeur de psychologie du travail à la Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse, voit les choses différemment. Il ne pense pas que les employés travaillant à domicile le lundi et le vendredi soient moins productifs. Il s'agit d'un autre type de productivité. On peut travailler ces jours-là sans être dérangé et plus longtemps d'une traite, dit-il. C'est bien pour le travail créatif ou les projets. Le télétravail présente l'avantage d'économiser le temps de déplacement et de pouvoir commencer à travailler pratiquement depuis la table du petit-déjeuner, même sans s'habiller correctement.

Jörg Buckmann était chef de la politique du personnel chez CFF Voyageurs et aux VBZ. Depuis, il soutient les entreprises et les collectivités qui souhaitent plus d'attention sur le marché du travail.

« Une grève aurait été légitime »

Interview de Clemens Kopetz (CK) et de Roman Bolliger (RB) de l'association de pilotes Aeropers sur les négociations avec Swiss, le travail sans CCT et les caractéristiques d'une association professionnelle efficace. *L'interview a été menée par Markus Leutwyler le 23.3.23 par Zoom.*

LocoFolio: Présentez-nous rapidement votre association.

CK: AEROPERS-SwissALPA est l'association faitière des pilotes professionnels et de ligne suisses. Nous sommes également un partenaire social de Swiss International Airlines et d'Edelweiss. Nous négocions la CCT avec ces dernières. Nous comptons actuellement 1600 membres qui travaillent pour Swiss ou Edelweiss. Le taux de syndicalisation est d'environ 95%, ce qui signifie que 95% du personnel est membre chez nous. Nous sommes le seul syndicat du personnel navigant de Swiss et d'Edelweiss.

LoFo: Que se passe-t-il avec les 5% restants ?

CK: Ils ne sont pas membres de notre association, mais paient une contribution aux frais d'exécution, qui est réglée par la loi. Elle est actuellement de soixante pour cent. En fin de compte, ils profitent eux aussi de la CCT.

LoFo: Cela nous amène directement à un sujet important. L'année dernière, les médias ont fait état d'après négociations CCT entre les pilotes et Swiss. Quand ont eu lieu ces négociations et comment se sont-elles déroulées ?

CK: Dès 2020, des négociations ont été entamées en vue d'un accord temporaire de crise. Alors qu'une solution a pu être trouvée avec Edelweiss, aucun accord n'a été trouvé avec Swiss. Ils ont alors résilié la CCT pour la fin mars 2022.

Les négociations ont commencé en 2021, donc en pleine pandémie. Les préparatifs internes ont commencé à l'été 2021, le premier tour de négociations a eu lieu en octobre de la même année. En février 2022, nous avons pu nous mettre d'accord sur un Memorandum of Understanding, que la direction de Swiss a ensuite rejeté. D'autres négociations ont eu lieu, qui ont duré jusqu'en avril 2022.

Il en est résulté un projet de CCT qui n'était pas acceptable pour le comité directeur d'Aeropers. Lors d'un vote, 95 % des membres de notre association ont rejeté ce projet de CCT. Swiss n'a pas voulu l'admettre. L'automne dernier, le cycle de négociations a repris et les parties impliquées ont heureusement pu se mettre d'accord. La nouvelle CCT est entrée en vigueur le 1er janvier 2023.

LoFo: Quelles étaient les raisons qui vous ont conduit à refuser la convention collective de votre côté ?

CK: Le principal problème était qu'il s'agissait d'un accord de crise. Il ne contenait aucun élément qui aurait permis de régler la période de transition entre la fin de la pandémie et la reprise d'un fonctionnement normalisé. Pourtant, il était déjà clair à ce moment-là que la pandémie de coronavirus serait bientôt terminée. Pour nous, il était clair que nous n'avions pas besoin d'une convention collective de crise. De plus, il était conçu de manière très défavorable pour les pilotes.

LoFo: Dans quelle mesure ?

CK: Nous avons deux revendications principales. Premièrement, une meilleure conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée. Comme les mécaniciens de locomotive, nous travaillons de manière irrégulière et devons pouvoir gérer les défis qui en découlent. Deuxièmement, un progrès au niveau salarial. Dans la structure salariale, il y avait auparavant un échelonnement entre les pilotes court ou long-courrier. Nous voulions abolir cette gradation et réclamions un système salarial uniforme pour tous les pilotes. L'accord que nous avons rejeté ne prévoyait pas assez d'améliorations. En ce qui concerne les salaires, on aurait même plutôt pu parler d'une détérioration.

LoFo: Au sujet de conciliation entre vie professionnelle et vie privée : quels délais d'annonce avez-vous, c'est-à-dire quand savent les pilotes quand, où et comment ils vont travailler ?

CK: Les délais de notification étaient un point important. Lorsque l'ancienne CCT était en vigueur, nous ne savions que le 25 du mois précédent quand nous allions travailler le mois suivant. Notre demande était d'avancer cette date. Dans la CCT actuelle, le délai de notification est fixé au 18, soit une semaine plus tôt.

LoFo: Êtes-vous satisfaits avec la CCT actuelle ?

CK: Oui, le contrat est bon, voire très bon. Tout n'est pas encore parfait, par exemple les adaptations dans les systèmes prennent encore un certain temps. Tout devrait être mis en œuvre d'ici octobre. La CCT est un bon point de départ, mais il y a encore un potentiel de développement. La conven-

tion peut être développée pendant sa durée de validité. Il faut souligner une fois de plus à quel point les négociations ont été épuisantes. Nous étions à deux doigts de la grève. La pression était pourtant nécessaire. Sans cela, nous n'aurions probablement pas pu obtenir cette convention. Les deux parties peuvent vivre avec le contrat, aucune n'a l'impression de s'être fait rouler dans la farine.

LoFo: Quel était l'état d'esprit du personnel lorsqu'il est devenu clair qu'une

nouvelle CCT entrerait en vigueur le 1er janvier 2023 ?

CK: Nous étions sans convention depuis neuf mois. De plus, il y avait aussi le covid et l'éventualité d'une grève. Tout cela nous a beaucoup affectés. La nouvelle de la conclusion d'un accord et d'une convention collective a été accueillie avec un grand soulagement.

LoFo: Est-ce que vous auriez vraiment pu faire grève ? Comment est-ce réglé juridiquement chez vous ?

CK: Nous étions en effet sans convention, ce qui rendait possible une grève. Une grève doit être proportionnée et être le dernier recours. De notre point de vue, ces conditions étaient remplies et la grève aurait donc été légale. Nous avons en outre fait examiner la question de manière approfondie sur le plan juridique. Nous au-

rons toutefois pénétré dans une certaine zone d'ombre juridique.

LoFo: A quoi la grève aurait-elle concrètement ressemblé ?

CK: Je préfère ne pas m'exprimer à ce sujet (rires).

LoFo: Sans CCT, vous n'étiez plus protégés par le droit du travail. On pense par exemple aux délais de préavis, aux vacances ou aux horaires de travail. Quel droit s'appliquait en dehors de la CCT ?

CK: D'un point de vue juridique, les dispositions normatives de la CCT restaient en vigueur. Cela signifie que les salaires, les droits aux vacances et les horaires de travail étaient garantis. En ce qui concerne le travail quotidien, tout continue à fonctionner assez normalement dans un tel cas. La seule chose qui change est que l'asso-

ciation n'est plus l'interlocuteur de l'entreprise. Si l'entreprise veut changer quelque chose, elle peut s'adresser directement aux travailleurs et ne doit plus le faire collectivement par le biais de l'association.

LoFo: Est-il arrivé que l'employeur contacte des travailleurs pour clarifier certains points sans impliquer l'association ?

CK: Non. Ce qu'il faut dire, c'est que nous n'avons plus reçu de données au sujet des tableaux de service, le chiffre d'affaires de Swiss et d'autres paramètres d'exploitation. Nous ne les obtenons que dans le cadre d'une CCT en vigueur. En tant qu'association, nous avons été coupés du flux d'informations. Ce qu'il faut toutefois aussi dire : l'entreprise aurait eu une grande marge de manœuvre - on peut penser à l'établissement de contrats de travail indi-



Photo@Swiss

viuels. Mais elle n'en a pas fait usage. Aucune des parties n'a profité de la situation pendant les négociations contractuelles. Cela a quelque peu stabilisé cette situation précaire. Comme la protection contre le licenciement prévue par la CCT dure un an, personne ne pouvait être licencié en l'absence de contrat. Cela constituait bien entendu une protection considérable.

LoFo: Quelles ont été les réactions des membres face à l'absence de CCT ? Une certaine nervosité était-elle perceptible ou les gens restaient-ils détendus ?

CK: Une certaine tension est apparue aux alentours du 31 mars 2022, date à laquelle la CCT a pris fin. La plupart d'entre nous, moi y compris, n'avaient jamais connu une situation sans convention. Les plus anciens l'avaient déjà vécu une ou deux fois. Il est toutefois apparu assez rapidement que rien ne se passerait dans l'immédiat. Comme aucun des deux camps n'a fait d'escalade, on s'est vite habitué à la situation.

LoFo: Le personnel a-t-il senti que les deux parties essayaient de mettre fin à l'absence de convention ? Qu'ils ne travaillaient pas seulement l'un contre l'autre, mais qu'ils tiraient aussi à la même corde ?

CK: Nous avons été obligés de trouver une solution. Les deux parties ont un monopole : Swiss du côté des employeurs, nous du côté de la représentation des employés. Nous n'avions donc pas d'autre choix que de nous rassembler. Notre côté avait l'avantage de savoir que nous avions un corps uni derrière nous et que 95 % du personnel était membre de notre association. Sans nous, l'entreprise n'aurait pas fonctionné. Abandonner n'a donc jamais été une option. Toutefois, la possibilité d'un conflit social était dans l'air. Swiss aurait également pu prendre des mesures qui auraient porté préjudice au personnel navigant. Les deux parties avaient pour objectif de parvenir à un accord.

LoFo: Comment se présente actuellement la collaboration ? Est-elle constructive ou y a-t-il encore des répercussions des négociations ?

CK: Les deux parties s'efforcent actuellement de parvenir à un environnement de travail constructif. Ces années ont été éprouvantes et conflictuelles, et les participants en ont encore des séquelles profondes. On ne veut plus de cela. Je voudrais encore ajouter que le succès de tout cela, de notre côté, a été la grande cohésion entre les pilotes. Nous avons traversé cette épreuve ensemble, en tant que groupe. Cela peut aussi être une inspiration pour vous et pour d'autres as-

sociations : se serrer les coudes. C'est un facteur très important.

LoFo: Merci pour le conseil ! Comment a évolué le trafic aérien depuis la pandémie de coronavirus ?

RB: La demande a retrouvé son niveau d'avant la crise. L'offre n'a pas encore été développée dans la même mesure. Actuellement, environ 85 % de la demande en vol est effectivement offerte. L'une des raisons est la pénurie de personnel. Pas seulement pour le personnel dans le cockpit, mais aussi ailleurs dans le secteur aérien et dans d'autres branches.

CK: Lorsqu'un pilote n'a pas volé pendant un certain temps, il doit suivre une formation de remise à niveau et ne peut pas simplement remonter dans une machine. Cela aggrave encore le manque de personnel. De plus, le marché des pilotes libres est plutôt asséché. Pendant le covid, c'est-à-dire pendant plus de deux ans, aucune relève n'a été formée. Il faut compter entre deux ans et deux ans et demi pour que quelqu'un puisse devenir pilote de ligne. Grâce à l'engagement d'Aeropers, aucun pilote n'a été licencié pendant la pandémie de coronavirus, contrairement à d'autres compagnies aériennes. Le personnel de Swiss s'est montré solidaire et a même accepté de renoncer à son salaire afin de pouvoir garder les jeunes collègues dans l'entreprise. Après le chômage partiel, il était question de réduire le temps de travail. Mais cela n'a pas été le cas, car la demande est rapidement repartie à la hausse. Nous avons délibérément opté pour la voie solidaire afin de ne pas devoir licencier des personnes. D'autres compagnies aériennes sont aujourd'hui confrontées à un tel problème : des employés ont été licenciés et ils ne peuvent plus les recruter. Swiss aussi a été heureuse de pouvoir reprendre ses activités rapidement et à plein régime.

LoFo: Avec un taux de syndicalisation de 95 %, vous pouvez négocier d'égal à égal avec les employeurs. Comment faites-vous pour que presque tous les pilotes soient membres de votre syndicat ?

CK: Plusieurs facteurs jouent un rôle : en tant qu'association, nous représentons certainement bien nos membres et négocions de bonnes CCT. Il est clair que la grande solidarité des membres fait la force de l'association. De plus, nous proposons aussi d'autres services - il existe ainsi une hotline 24/24 en cas de questions. Nous disposons en outre d'un grand savoir-faire que les membres apprécient. Nous profitons aussi d'une certaine tradition : les personnes qui viennent d'arriver dans l'entreprise adhèrent généralement automatiquement à Aeropers.

RB: Il faut également mentionner qu'il n'existe qu'une seule association. Pour nous, il est essentiel de toujours informer nos membres de manière optimale. La communication se fait par différents canaux. Nous sommes professionnels et proposons beaucoup de choses. Le bien-être des membres est au centre de nos préoccupations. La participation à des conférences internationales et un réseau solide dans et au-delà de la branche font également partie de la recette du succès. Aeropers est en outre une marque que l'on connaît aussi en dehors de l'aviation. Le covid et l'absence de convention ont soudé la corporation encore plus fortement.

LoFo: Organisez-vous des événements associatifs, comme des excursions, qui permettent aux membres de mieux se connaître ?

RB: Oui, nous le faisons. L'assemblée générale est importante, puis il y a des activités pendant l'année, par exemple un vin chaud avant Noël ou une raclette. Il y a régulièrement des messages vidéo du président Clemens. Les membres apprécient beaucoup cet engagement.

LoFo: Pouvez-vous également vous présenter un peu ?



RB: J'ai 33 ans et je suis depuis peu sur le Boeing 777 en tant que First Officer. Depuis deux mois, j'ai rejoint le comité directeur au sein de l'unité de suivi des membres et de la communication. Auparavant, j'ai travaillé cinq ans comme rédacteur au Rundschau (magazine d'Aeropers-SwissALPA). Je suis pilote depuis 2015. Je n'ai pas d'enfants et j'habite à Zurich.



CK: J'ai 38 ans, je viens d'Autriche et je travaille pour Swiss depuis 13 ans. Je suis actif chez Aeropers depuis dix ans et je préside l'association depuis deux ans. Depuis peu, je suis capitaine sur l'Airbus A220. J'habite à Zurich avec ma compagne et mes deux enfants.

aeropers.ch

VOYAGES AÉRIENS:

Vu la pénurie de personnel, les pilotes de Swiss vendent leurs vacances
20 minutes / 28 février 2023

Les collaborateurs de la compagnie aérienne peuvent bosser au lieu de prendre des vacances. Ils peuvent encaisser jusqu'à 2400 fr. par jour.

Swiss a besoin d'environ 70 pilotes à plein temps. Afin de pouvoir respecter les rotations prévues à l'horaire, le personnel peut désormais vendre volontairement à Swiss ses jours de vacances qui dépassent le minimum légal. C'est ce qui ressort d'une lettre interne rapporte «20 Minuten».

Le personnel peut ainsi gagner de l'argent, car, pour chaque jour de vacances, la compagnie aérienne verse 1,2% du salaire annuel complet. Un pilote Swiss expérimenté avec un salaire annuel de 200'000 fr. pourrait ainsi toucher environ 2400 fr. par jour de vacances. En outre, l'indemnité versée aux pilotes qui interviennent volontairement lors d'un jour de congé a été doublée, pour atteindre entre 600 et 800 francs par jour.

Mesure pas chiffrée

Il existe des directives légales claires concernant les jours de repos pour le personnel de cockpit. Celles-ci sont également respectées. Les pilotes ne pourraient donc pas vendre de jours de repos, mais uniquement les jours de vacances qui dépassent le minimum légal de quatre semaines. Les pilotes de Swiss reçoivent au total au moins 32 jours de vacances par an, ce qui leur laisse au minimum quatre jours à vendre. Le nombre de jours de vacances augmente avec l'ancienneté. La compagnie aérienne n'a pas voulu s'exprimer sur le nombre de jours de vacances déjà rachetés et sur le montant que Swiss souhaite y consacrer.

Le syndicat applaudit

L'accord sur l'action de rachat de vacances a été négocié avec le syndicat des pilotes Aeropers. Il s'agit d'une mesure parmi d'autres visant à éviter la suppression de vols malgré le manque de pilotes. Les pilotes seraient en outre tenus de ne se présenter au service que lorsqu'ils sont reposés et en forme. À plus long terme, il faudrait toutefois former et engager le plus rapidement possible de nouveaux pilotes, demande Aeropers. Il serait même judicieux de viser un léger dépassement afin d'être mieux armé pour la croissance future, selon le syndicat.

Le VSLF entretient des contacts réguliers avec le syndicat des pilotes Aeropers. Cette association a un taux de syndicalisation de 97%. Ils négocient seuls avec l'employeur, car les pilotes ont leur propre CCT.

Du côté de l'employeur, c'est la hiérarchie / la production qui est à la table des négociations et non les ressources humaines comme c'est souvent le cas pour le VSLF.

L'anglais comme future langue des chemins de fer

En Europe, l'anglais doit devenir la langue de communication du personnel ferroviaire dans les trains et les centres de télécommande. L'idée a été imaginée par la Commission européenne et le niveau de langue serait B1*. *Groupe technique VSLF*



Personne n'a encore réfléchi au fait que toutes les organisations d'urgence telles que les pompiers, les ambulanciers et la police, du Portugal à la Bulgarie en passant par la Pologne, devraient comprendre l'anglais. Dans l'aviation, c'est beaucoup plus simple. La question de savoir si, dans la pratique, deux collègues du S-Bahn de Munich ou des TER dans la région de Bordeaux s'entretiennent en anglais ne se pose même pas.

Il ne faut pas oublier que les règles de circulation des trains, par exemple, ne sont pas publiées en anglais par la France. Il faut donc apprendre la langue du pays pour les prescriptions de circulation, l'anglais venant simplement s'y ajouter. Ainsi, une fois de plus, seul le personnel des locomotives supporte les charges. Comme jusqu'à présent, il ne faut pas s'attendre à des formations valables ni à une augmentation de salaire pour les compétences linguistiques.

De plus, des bruits suggèrent même que cette proposition de la Commission européenne émane du lobby automobile et des transporteurs routiers, afin d'affaiblir les chemins de fer. Le résultat serait en effet probablement atteint.

Une déclaration commune des deux partenaires sociaux au niveau européen ETF* et CER* a qualifié début décembre 2022 cette idée « d'irréaliste ».

Dans le journal du SEV n° 1 du 27 janvier 2023, Hanny Weissmüller, présidente de la sous-fédération LPV du SEV, l'a parfaitement résumée : « l'anglais au niveau B1 pour tout le personnel ferroviaire n'a aucun sens. Cela a bien plus de sens de parler

la langue du pays dans lequel tu conduis ». Il n'y a rien à ajouter à cela.

** B1 Connaissances linguistiques avancées : il est possible de se débrouiller dans cette langue dans presque toutes les situations de la vie quotidienne. On peut comprendre les points principaux lorsqu'un langage clair et standard est utilisé et s'il s'agit de choses familières dans le travail, à l'école, dans les loisirs, etc. On peut également s'exprimer de façon simple et cohérente sur des sujets familiers et dans ses domaines d'intérêt. Il est possible de raconter des expériences et des événements, décrire des rêves, des espoirs et des buts et donner de brèves raisons ou explications pour des projets et des opinions.*

Yves Sancey / Traduction : Peter Moor yves.sancey@sev-online.ch

Die European Transport Workers' Federation (ETF). L'ETF est une organisation syndicale paneuropéenne qui regroupe des syndicats de transport de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et des pays d'Europe centrale et de l'Est. Aujourd'hui, l'ETF représente plus de cinq millions de travailleurs des transports issus de plus de 200 syndicats du domaine et de 38 pays européens. Les secteurs suivants sont représentés au sein de l'ETF :

Aviation civile, Pêche, Voies navigables intérieures, Logistique, Transport maritime, Ports et docks, Chemins de fer, Transport routier, Tourisme, Transports publics urbains.

Community of European Railway and Infrastructure Companies CER

En Suisse, les CFF et le BLS sont membres de la CER.

Des brûlures aux électrocutions

le quotidien des mécaniciens de locomotive d'autrefois. Quelles étaient les conditions de travail sur une locomotive à vapeur, quelle était la durée des tours de service, qu'est-ce que l'électrification a changé et quelle était l'importance du chauffeur ?

Benjamin Spielmann, mécanicien Zurich; images: query.sta.be.ch // sbbarchiv.ch

Le texte suivant a pour but de donner un aperçu de l'évolution du métier de mécanicien de locomotive aux XIXe et XXe siècles. Aujourd'hui, un mécanicien ou une mécanicienne de locomotive est généralement seul sur la route. La plupart des tâches peuvent être accomplies confortablement installé dans le siège du conducteur à suspension pneumatique de la cabine de conduite climatisée. Jusqu'au XXe siècle, les exigences posées au personnel des locomotives étaient tout à fait différentes, notamment à l'époque de la vapeur.

D'une part, le mécanicien de locomotive dépendait obligatoirement d'un chauffeur (photo 1). Il y avait une répartition claire des tâches, comme le stipulait le règlement général de service de 1879 : le mécanicien de locomotive était responsable du véhicule, des passagers et des marchandises transportées. Avant d'entrer en gare, le mécanicien devait observer la position des aiguillages. De nuit, en cas de brouillard ou de neige, il était tenu de circuler avec « la plus grande prudence ». Il devait en outre surveiller « l'allumage adéquat du feu », la pression correcte de la vapeur et le niveau d'eau ainsi que le graissage des pièces mobiles. Le chauffeur devait nettoyer le fourneau des scories, transporter 400 à 600 kg de charbon dans le tender et lubrifier les cylindres, les vannes, les régulateurs et le moteur. Pendant le trajet, il devait alimenter le feu en charbon et veiller à l'alimentation en eau de la chaudière (photo 2). De plus, il devait être en mesure d'arrêter immédiatement le train s'il arrivait quelque chose au mécanicien de locomotive ; il ne pouvait toutefois pas conduire lui-même le train.

D'autre part, l'exploitation avec la vapeur exigeait du personnel des locomotives qu'il travaille à tous les niveaux. La chaleur torride de la chaudière, l'environnement imprégné de vapeur et de suie ainsi que le courant d'air constant dans la cabine de conduite ouverte sollicitaient les cheminots sur le plan psychique et physique. De plus, les chauffeurs souffraient régulièrement de brûlures cutanées. Les visages et les vêtements couverts de suie ainsi que les mains couvertes d'huile marquaient l'apparence extérieure du personnel des loco-

motives. Une citation tirée de la brochure publiée par le VSLF en 1939 à l'occasion de ses cinquante ans d'existence est éloquent sur la manière et les conditions dans lesquelles les chauffeurs et les mécaniciens de locomotive effectuaient leur travail sur une locomotive à vapeur :

« Le travail du chauffeur de locomotive est avant tout physique. Les muscles et les nerfs, mais aussi le cœur et les poumons, sont continuellement soumis à de fortes tensions lors de l'exploitation à la vapeur (...) Personne ne peut évaluer les exigences posées à un homme qui, jour après jour, doit pelleter des centaines, voire des milliers de kilogrammes de charbon lourd dans le fourneau incandescent, sur un sol toujours en mouvement et fluctuant. Pour ce faire, il doit maintenir le reste de la cabine et la paroi



Engagement physique total dans la cabine d'une locomotive à vapeur

du tuyau propres à l'aide de lourds crochets, de piques et de spatules, afin d'éviter l'encrassement et l'obstruction et pour produire une vapeur utilisable rapidement ».

« D'une main sûre, sans temps de réflexion, il [le mécanicien de locomotive] doit actionner les leviers, les appareils et les soupapes, diriger son regard perçant vers l'avant et constater si la voie est libre, si les signaux sont ouverts (...) Il utilise de manière fiable et ciblée le frein automatique, qu'il règle soigneusement avec la main et le pied (...) Calme et déterminé, il fait face aux nombreux dangers qui le menacent ».

Les conditions étaient presque insupportables, en particulier dans les longs tun-

nels. Un conducteur de locomotive a décrit dans ses mémoires comment il vivait, en tant que chauffeur, la traversée du tunnel du Gothard vers 1900 :

« En peu de temps, notre cabine se remplissait d'une épaisse fumée et de vapeur, la chaleur se faisait presque insupportable et l'odeur de gaz nauséabonde augmentait de seconde en seconde. Et dans cet enfer, on doit pouvoir respirer, souffler ? Tant que c'était possible, on s'en abstenait, mais à la fin, il fallait bien se résoudre à un petit souffle malgré tout. Comme cette « nourriture » était mauvaise ! (...) Il n'y avait déjà plus rien d'autre à faire que de respirer toute cette atmosphère abominable telle qu'elle était : toxique, chaude, puante ».

Les horaires de service, les temps de travail et de repos n'étaient non plus comparables à la situation actuelle. Aux débuts des chemins de fer, les cantons rédigeaient des prescriptions et des réglementations pour le personnel. Ce n'est que la Loi sur les chemins de fer de 1872 qui a donné les premières directives nationales. Dans celles-ci, la Confédération se contentait de stipuler que le personnel des chemins de fer devait avoir congé au moins un dimanche sur trois. La durée des tours, les horaires de travail et les pauses n'étaient toujours pas réglementés. Le problème était que les compagnies ferroviaires ne donnaient parfois pas d'elles-mêmes les dimanches de congé, mais que le personnel devait réclamer de lui-même les jours de repos. Le personnel roulant, donc

aussi les mécaniciens de locomotive, avait un jour de repos tous les six à huit jours de travail. Il n'était pas rare que les tours de service durent dix-huit heures, bien qu'ils comportaient des pauses de plusieurs heures.

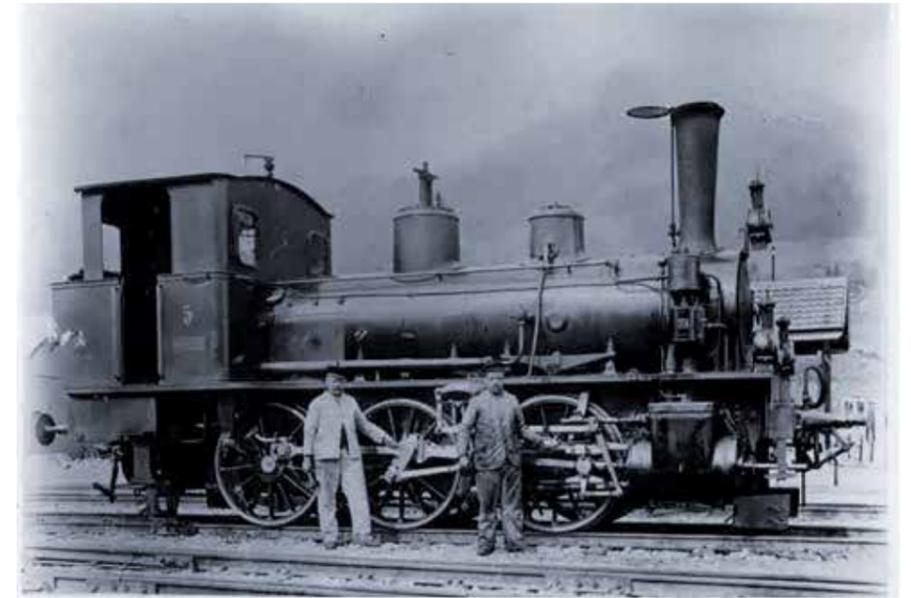
La Loi sur les chemins de fer de 1872 n'a guère amélioré les conditions de travail du personnel roulant. Le département des chemins de fer de l'époque a donc émis une recommandation en 1881 : les tours de service ne devaient plus durer que seize heures, un temps de repos de huit heures devait être accordé, le temps de travail quotidien était limité à onze heures et les six heures maximum de tra-

vail continu devaient être suivies d'une pause d'une heure. Dans les années qui suivirent, la Confédération augmenta encore les temps de repos et réduisit les temps de travail. En 1902, elle décida que le personnel des locomotives devait bénéficier d'au moins huit jours de vacances consécutifs par année civile et d'un supplément pour le travail de nuit. En 1921, au moins vingt jours de congé devaient tomber sur des dimanches et des jours fériés généraux. En 1930, les mécaniciens de locomotive bénéficiaient d'au moins deux semaines de vacances payées par an, mais pas plus de quatre.

Entre la seconde moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle, non seulement le personnel des chemins de fer, mais aussi la plupart des salariés ont bénéficié d'une réduction du temps de travail et donc de plus de temps libre. Les salariés disposaient ainsi de plus en plus de temps libre, qu'ils pouvaient gérer eux-mêmes. Beaucoup d'entre eux passaient une grande partie de leur temps dans des auberges, où il n'était pas rare qu'une partie considérable du salaire soit engloutie. Certains employeurs ont aménagé des salles de lecture, des bowlings, des cantines sans alcool et des bibliothèques afin de proposer à leurs employés des activités plus utiles. Par ailleurs, de nombreuses as-



Benjamin Spielmann, né en 1978, a commencé sa formation de mécanicien voyageurs en 2019. Il travaille au dépôt de Zurich et, depuis décembre dernier, il parcourt également les rails romands. Avant de devenir mécanicien de locomotive, Benjamin a étudié l'histoire et l'économie politique à l'université de Berne. En 2020, il a publié un livre sur la mobilité du quotidien en Suisse de 1848 à 1939. Il est père de deux enfants.



Longtemps un tandem inséparable : le mécanicien et son chauffeur avec leur locomotive

sociations de chant et de musique ont vu le jour durant cette phase, où les travailleurs pouvaient consacrer leur temps libre. Le journal du personnel des CFF de 1927 déconseillait également de se rendre dans les auberges. Il conseillait aux cheminots de consacrer en premier lieu leur temps libre à la famille et en particulier à l'éducation des enfants. Les cours de langue, la fréquentation de concerts et de représentations théâtrales ainsi que les activités sportives étaient également recommandés comme hobbies utiles. Les activités de loisirs devaient toutefois être organisées de manière à ce que le service puisse être entrepris en étant reposé et exécuté de manière fiable.

La consommation d'alcool dans les cercles sociaux a été courante dans les milieux ouvriers jusqu'au XXe siècle, malgré les efforts des employeurs pour le limiter. Il faut dire que la consommation d'alcool était très répandue dans la vie quotidienne. Les entreprises ferroviaires étaient conscientes que l'alcool et la sécurité de l'exploitation n'allaient pas de pair. Ainsi, un état d'ébriété grave pendant le service était immédiatement sanctionné par des mesures disciplinaires. En revanche, les supérieurs ne reconnaissaient pas forcément un léger état d'ébriété, raison pour laquelle celui-ci restait souvent sans conséquence. Ainsi, des incidents d'exploitation impliquant des mécaniciens en état d'ébriété se sont produits à plusieurs reprises. En 1885, un train s'est arrêté en pleine voie près de Rheineck parce que la vapeur s'était éteinte. Le mécanicien et le chauffeur étaient ivres. Dix ans plus tard, un mécanicien de locomotive partant de Saint-Gall a oublié de s'arrêter en gare de Bruggen. Lui aussi était alcoolisé.

L'électrification des chemins de fer, qui s'est intensifiée après la Première Guerre mondiale, a fondamentalement modifié l'environnement de travail du mécanicien de locomotive. Les cabines de conduite fermées des locomotives électriques protégeaient le personnel des intempéries et il n'y avait presque plus de pièces brûlantes des machines sur lesquelles on pouvait se brûler. Le pelletage du charbon, extrêmement fatigant pour le chauffeur, disparaissait et l'air ambiant propre permettait de mieux respirer et d'avoir une vue claire sur la voie. Les efforts physiques diminuaient nettement, même si le courant électrique était une nouvelle source de danger. Ainsi, dans la phase initiale de l'exploitation électrique, les accidents graves dus au courant fort se sont multipliés : de 1929 à 1935, le personnel des CFF a connu vingt-quatre accidents mortels dus à des électrocutions. Il s'agissait de la deuxième catégorie la plus meurtrière après les accidents dus à des écrasements (48).

Pour pouvoir déplacer un train, le mécanicien de locomotive n'avait plus besoin de chauffeur. C'est ainsi qu'en 1926, les CFF ont effectué des essais avec le système dit de l'homme seul sur les lignes Berne-Thoune et Berne-Olten. Les associations de mécaniciens de locomotive s'opposèrent fortement à ce système, car elles avaient des doutes quant à la sécurité de l'exploitation et à la santé du personnel des locomotives. Malgré cela, dès 1933, 65 % de tous les trains-kilomètres étaient assurés par un seul homme. La même année, les CFF se sont fixés comme objectif de pouvoir faire circuler 80% de leurs trains au moyen du seul mécanicien de locomotive, c'est-à-dire sans chauffeur.

Toute la responsabilité reposait désormais sur les épaules du mécanicien. Pour des raisons de sécurité, la mise en place d'un système d'arrêt automatique s'est imposée, afin de stopper le train dans certaines situations. Lors des graves accidents ferroviaires de Bellinzona en 1924 et du tunnel du Gütsch à Lucerne en 1932, qui ont fait vingt-et-un morts au total, le franchissement de signaux indiquant l'arrêt avait conduit à la catastrophe. Le choix s'est porté sur le système Integra-Signum, qui aurait arrêté le train dans un tel cas. De plus, ce système avertissait le mécanicien de locomotive lorsqu'il devait réduire sa vitesse ou lorsqu'il franchissait un signal indiquant l'arrêt. D'ici à la Seconde Guerre mondiale, Integra-Signum était installé sur tous les trains qui circulaient sur les lignes principales.

L'installation d'un système de sécurité des trains ne suffisait toutefois pas à garantir une exploitation sûre. C'est ainsi que l'état de santé du conducteur de locomotive est devenu le centre de l'attention. En 1935, tous les mécaniciens de plus de 50 ans ont été soumis à un examen médical unique. Un tiers d'entre eux présentaient des anomalies. Les problèmes les plus importants étaient les maladies cardio-vasculaires, l'hypertension artérielle et le diabète. Un deuxième examen médical ferroviaire a été effectué en 1945 et, à partir de ce moment-là, il a eu lieu tous les cinq ans. En 1958, la limite d'âge a été abaissée à 30 ans.

Les mécaniciens ne voyaient cependant pas que le côté négatif de leur activité. C'est justement parce que le métier était plein de dangers et de défis que les mécaniciens l'aimaient. De plus, de nombreux mécaniciens étaient fascinés par la technique des locomotives et par l'interaction entre l'homme et la machine. Dans les biographies des mécaniciens de locomotive, il est souvent question d'expériences intenses dans la nature, dont les mécaniciens pouvaient profiter depuis leur cabine de conduite.

La grande responsabilité qu'ils assumaient pour les passagers et les marchandises transportés est également souvent mentionnée. Ces aspects sont aujourd'hui encore des raisons pour lesquelles les mécaniciens de locomotive aiment exercer leur métier. ➔



Pénurie d'énergie pendant la 1^{ère} Guerre mondiale

Comment une pénurie de charbon, il y a plus de cent ans, a favorisé l'électrification des chemins de fer et posé une pierre angulaire importante pour une exploitation ferroviaire d'un nouveau genre. *Benjamin Spielmann, mécanicien Zurich*

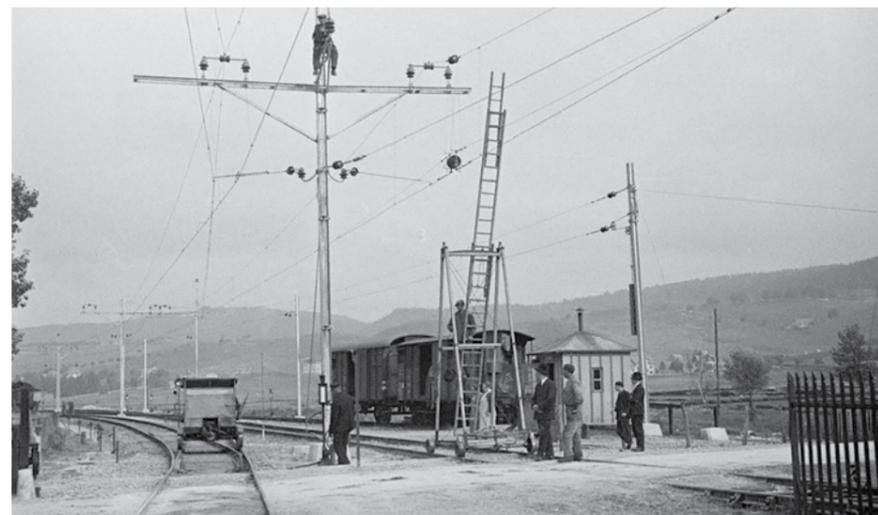
A l'époque de la Première Guerre mondiale, la pénurie de charbon a provoqué une situation de crise qui a touché toute l'économie suisse et donc aussi les chemins de fer. Les causes de cette situation étaient la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles, la dépendance vis-à-vis des importations et l'instabilité des flux de marchandises en raison des événements guerriers. On peut donc comparer la situation de l'époque à la pénurie d'énergie dont tout le monde a parlé l'hiver dernier.

Le charbon a été la principale source d'énergie en Suisse du milieu du XIX^e siècle au XX^e siècle. En 1910, il représentait 78 % de la consommation d'énergie primaire. La Suisse était alors presque exclusivement dépendante des importations, qui provenaient des pays voisins. Avec l'avancée de la Première Guerre mondiale, les livraisons de charbon se sont de plus en plus ralenties, car les pays producteurs avaient besoin de charbon pour leurs propres besoins. Le charbon est devenu cher et rare en Suisse : en 1918, il coûtait plus de cinq fois plus cher qu'avant la guerre. Dans les cités urbaines, les gens grelottaient dans leur appartement et devaient manger froid,

notamment en raison du manque de gaz. Les hivers exceptionnellement froids de 1916 à 1918 ont encore aggravé la situation. Les chemins de fer fonctionnaient selon un horaire réduit et les prix des billets étaient majorés, ce qui rendait les voyages en train presque inabornables. Au plus fort de la crise du charbon en 1918 et 1919, plus d'un train de voyageurs sur deux a été supprimé de l'horaire. Les trains rapides ont été supprimés et les trains à vapeur ne circulaient plus du tout le dimanche. Les trains de marchandises continuaient à circuler pour assurer l'approvisionnement du pays. Le BLS, dont les trains étaient entièrement électriques depuis le début de l'exploitation en 1913, n'a pas dû se restreindre.

Photo 1: Électrification de la gare Le Locle-Col-des-Roches, Début des années 30 (CFF Historic SL_31026_08).

Photo 2 : Halle de montage avec une Be 4/6 au crochet de la grue. Cette locomotive a été la première engagée après la Première Guerre mondiale dans le service du Gothard (CFF Historic F_112_00001_011).



C'est la pénurie de charbon qui a poussé les CFF à entreprendre l'électrification de leur réseau (figure 1). L'électrification des chemins de fer avait déjà été rendue possible sur le plan technique et testée sur le plan de l'exploitation avant la guerre. Par exemple, un train électrique circulait déjà en 1888 sur les rives du lac Léman entre Vevey et le château de Chillon. La raison de la longue hésitation des CFF était les coûts élevés (environ 6 milliards de francs en valeur actuelle). De ce fait, les CFF, déficitaires, ont dû s'endetter davantage.

L'électrification a permis de lutter contre le chômage pendant l'entre-deux-guerres et surtout pendant la crise économique mondiale. En outre, elle a permis à l'industrie suisse des machines de remplir ses carnets de commandes (figure 2). Les chemins de fer privés ont électrifié leurs lignes encore plus rapidement que les CFF : en 1920, 8 % du réseau des CFF étaient électrifiés, contre 55 % pour les chemins de fer privés. Les CFF ont rapidement rattrapé leur retard, si bien qu'à l'époque de la Seconde Guerre mondiale, plus des trois quarts du

réseau ferroviaire suisse étaient électrifiés (CFF 75 %, chemins de fer privés 79 %).

La clientèle a rapidement appris à apprécier les voyages en trains électriques. D'une part, en raison de la réduction des temps de trajet - certains trajets ne nécessitaient plus que la moitié du temps. D'autre part, le roulement calme, régulier et doux ainsi que l'accélération relativement rapide ont été très appréciés. De plus, les passagers et le personnel des trains n'étaient plus gênés par la vapeur, la suie et les résidus de charbon qui volaient. Le confort de la conduite du train s'en trouvait amélioré, en particulier dans les longs tunnels. ➔

Bibliographie (en allemand) :

- Daniel Krüner, Christian Pfister, Daniel Marc Segesser (Hg.): «Woche für Woche neue Preisaufschläge.» *Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges*, Basel 2016
- Daniel Marek: *Kohle, Kapitel 2. Import und Verbrauch*, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, hls-dhs-dss.ch/de/articles/047174/2007-08-17, abgerufen am 23.03.2023
- Benjamin Spielmann: «Im Übrigen ging man zu Fuss.» *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel 2019

IN MEMORIAM



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

Willy Hagmann

Sektion Ostschweiz

*1924

† 8.1.2023

Walter Krebs

Sektion Bern

*1929

† 17.2.2023

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues