

5	Editorial	65	Attention aux signaux acoustiques
7	La voix du Président	66	Voyage touristique haut de gamme
8	Qu'est-ce que le temps ?	67	Voie ralentie après les travaux
10	Ennuyeux et sans imagination	68	Vive la petite église de Wassen
13	Attractivité du métier de mécanicien de locomotive.	69	Exploitation restreinte des trains voyageurs dans le tunnel de base
14	Flexibilisation souhaitée !	70	Mail au chef suprême
16	Le travail de nuit est un cancérigène probable.	71	Vas-y ou va-t'en !
19	Il est temps de changer d'époque dans les temps de rebroussement !	72	Recommandations inutiles
22	Commentaires sur le concept d'offe 2035 de l'OFT	73	Le personnel des locs est trop cher – ou quand même pas ?
24	Partenariat social	74	Nouvelles suppressions de postes dans les dépôts
25	Ne fais pas confiance aux statistiques...	75	Cas de signal – et maintenant ?
27	Résolution LPV BLS sur l'ETCS Level1 LS	77	Trajets à travers le Gothard avec à peine une collation de vingt minutes.
29	Hommage à Stephan Gut	78	Lettre du VSLF section Tessin
34	Stephan Gut: un graphiste malicieux	80	La résurrection du Phénix au VSLF
36	Astérix	81	Rapport annuel de la section Lucerne-Gothard
38	Faillles de sécurité critiques dans le cloud de Microsoft	82	Rotkreuz épisode 3
39	Le manque de connaissances restreint l'exploitation ferroviaire	84	Le blanc avant le rouge
39	Mauvaise visibilité sur le signal nain	88	IN MEMORIAM
40	De dangereux parallèles ?		
41	Attelages fondus		
42	Touche du bois...		
43	Câblage incorrect ?		
44	Made in Sumiswald : l'horloge de gare suisse des CFF		
48	Ferrovita		
53	Les processus sont-ils le seul salut ?		
54	Des mesures variées pour faire face à la pénurie de personnel		
55	La notion de sécurité aux CFF		
56	La complexité est-elle nécessaire ?		
59	Serrage imposé lors des rebroussements		
62	Des prescriptions plutôt que des responsabilités ?		
60	Systembremsungen bei Richtungswechsel		
60	Jours de maladie		
61	Contrôle final des passagers		
62	Niveau de bruit		
62	Deux locomotives avec le même numéro		
64	Une jubilaire thurgovienne calme		



Stefan Gall – notre nouveau graphiste

Stefan Tobias Gall a 49 ans est technicien de formation, mais après sa formation, il s'est spécialisé dans la production de photos et de vidéos. Il avait son propre magasin de photos. Depuis 2017, il travaille comme mécanicien de locomotive pour les CFF au dépôt de Ziegelbrücke. Il habite à Schwanden (GL) et l'électricité utilisée pour la mise en page du LocoFolio provient d'ailleurs de son propre toit.

Édition française: 700 expl. / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 23/2 : 4.12.2022 | Clôture rédaction Loco Folio 24/1 : 1.4.2024

Rédaction LocoFolio : Markus Leutwyler

LocoFolio@vslf.com

Layout & Production : Stefan Gall

artdirector@vslf.com

Traductions : (I) Anita Rutz

(F) Matthieu Jotterand

Print :

Feldnerdruck AG | Esslingerstrasse 23 | 8618 Oetwil am See



*Qu'est-ce que le temps ?
Un instant,
Une heure qui sonne,
Des milliers d'années ,
Des jours...*

(Extrait du générique [en allemand] de la série « Es war einmal... das Leben [Il était une fois la vie] »)

Le temps passe vite, nous n'avons pas le temps, les temps changent. L'heure de départ est atteinte. Le temps de travail est dépassé. Temps de travail supplémentaire. Et maintenant, enfin : du temps libre !

Le temps est partout, il nous entoure tel un gaz volatil. Bien que nous ne puissions pas le saisir ni l'arrêter, il est bien là et joue un grand rôle pour nous.

Dans ce numéro, nous nous sommes intéressés de près au temps. Matthieu Jotterand réfléchit à la manière dont nous devons gérer la pression temporelle croissante et les horaires de travail malsains. « Travailler à 90 % parce que 100 % est insupportable, c'est une baisse de salaire déguisée », constate-t-il.

(« Le travail de nuit est-il cancérogène ? »)

Raoul Fassbind analyse comment des accidents comme celui du tunnel de base du Gothard peuvent se produire.

« Il faut donc parcourir toujours plus de kilomètres dans un temps donné égal ou inférieur avec autant ou même moins de personnel, nettoyer toujours plus de trains et effectuer l'entretien toujours plus rapidement ».

(« Touche du bois... »)

L'horloge de gare des CFF est une icône. Dans le reportage sur l'entreprise Moser-Baer, tu découvriras comment est né ce design marquant et où sont fabriquées les horloges.

(« Made in Sumiswald : l'horloge de gare suisse des CFF »)

Benjamin Spielmann jette un coup d'œil sur des temps révolus. Comment les systèmes de signalisation actuels ont-ils vu le jour, pourquoi le vert signifie-t-il la voie libre et pourquoi le rouge indique-t-il l'arrêt ?

(« Le blanc avant le rouge, la forme avant la couleur »)

Malheureusement, les moments tristes

font aussi partie de la vie. Stephan Gut est décédé de manière totalement inattendue fin juillet. Stephan était un collègue extrêmement engagé et un ami très apprécié. Parmi tant d'autres choses, il a marqué de son empreinte l'image du LocoFolio en tant que directeur artistique. Nous lui rendons hommage dans différents articles.

Nous avons trouvé en Stefan Gall un collègue qui s'est chargé des travaux graphiques et de la mise en page. Qu'il soit ici remercié !

En cette période de turbulences, je vous souhaite calme, repos et détente. Prenez du temps pour vous et pour vos proches !

Markus Leutwyler,
Rédacteur en chef du LocoFolio



Foto: Hubert Giger

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

La situation dans les chemins de fer est relativement calme en ce moment. Sur le modèle de la stabilité que nous connaissons en Suisse, les conditions de travail du personnel des locomotives ne connaissent que peu de changements.

Chez Tilo, nous avons pu conclure une nouvelle CCT avec des améliorations ciblées ; chez Thurbo, le nouveau système salarial négocié permettrait certes de résoudre quelques problèmes et injustices, même si ce n'est pas sans contrepartie.

L'arbre qui cache la forêt, ce sont les éventuelles négociations CCT et BAR aux CFF. La situation de départ serait passionnante, puisque c'est justement le recrutement de personnel de terrain et de personnel qualifié qui pose le plus de problèmes, encore plus que les soucis financiers croissants de l'entreprise en lien à son gigantesque appareil administratif.

La fermeture du tunnel de base du Gothard a exigé une fois de plus un effort de flexibilité supplémentaire, extraordinaire et imprévisible, en raison de la modification des marches des trains. Il va de soi que le personnel des locomotives, et plus généralement le personnel de terrain, est toujours en première ligne lors de besoins de flexibilisation supplémentaires. On retrouve cela dans toutes les prestations supplémentaires, extraordinaires et imprévisibles, qui sont devenues entre-temps plutôt le quotidien que l'exception. Celles-ci contrastent remarquablement avec les horaires de travail à choix et les journées de télétravail des autres. Nous ne pointons pas activement ces différences dans l'organisation du temps de travail pour monter le personnel les uns contre les autres au sein des entreprises. Les inégalités sont si évidentes que ce n'est pas nécessaire.

Ainsi, les tensions internes augmentent, tout en restant à un niveau décent tout helvétique, mais elles sont de plus en

plus perceptibles. Et non, le temps ne guérit pas ces blessures, bien au contraire.

Dans ce numéro, comme dans les nombreux LocoFolio de ces dernières années, on trouve des propositions de solutions pour obtenir des améliorations durables – une de nos contributions en tant que partenaire social actif. Il existe ainsi de nombreuses dispositions relatives aux souhaits en matière de temps de travail et aux besoins individuels qui fonctionnent bien. Mais il y a tout autant de possibilités qui ne sont pas accessibles ou qui ne le sont que pour quelques-uns. Il n'est pas possible de combiner des réglementations modernes du temps de travail et l'objectif de coller au plus près des réglementations minimales de la loi sur le temps de travail dans le trafic ferroviaire actuel. Il en va de même pour la satisfaction complète des souhaits en matière de tendances d'horaires et de jours de congé, dans la mesure où tous les trains doivent continuer à circuler 24 heures sur 24.

Notre catalogue de revendications, qui se base sur des souhaits de conditions de vie et de travail modernes, ne cesse de s'étoffer. Et elles sont toutes parfaitement justifiables. La question décisive est de savoir si nous, VSLF, sommes capables de les imposer lors de négociations et de projets. De nombreuses parties sont présentes à la table des négociations et les intérêts sont divergents. La tendance est à l'inversion du rapport de force. Le temps est comme le sable dans un sablier qui s'écoule. Les recettes ancestrales de l'époque des fonctionnaires, avec leurs règlements et leur répartition des services, ne fonctionnent déjà plus. Et de nos jours, c'est de plus en plus le modèle de vie personnel de l'employé qui détermine quand il vient travailler, et non plus un « répartiteur » avec quelques règles

favorables à l'entreprise. On peut également se demander pourquoi on envisage d'adapter des réglementations du temps de travail, qui servent en premier lieu à protéger la santé, pour colmater de nouveaux programmes de répartition.

Au sein du VSLF, nous devons surmonter la perte douloureuse de Stephan Gut. D'un point de vue humain, cela nous affecte tous très fortement. Nous avons perdu un collègue mécanicien de locomotive très motivé et engagé. Avec le décès de Stephan, de grandes lacunes se sont ouvertes au sein du VSLF, qu'il s'agit de combler. Ainsi, la réalisation sans faille de ce LocoFolio avec le nouveau directeur artistique Stefan Gall est une grande performance de l'ensemble du syndicat, que nous avons pu organiser. Nous avons donc resserré les rangs et tout le monde s'est uni pour y contribuer. Un grand merci pour cela !

Grâce à l'arrivée de nouvelles forces dans diverses fonctions du VSLF et au rajeunissement qui en découle, nous pouvons répartir la charge de travail, qui ne cesse d'augmenter, sur de nombreuses épaules. Le nombre croissant de nouveaux membres nous permet également de gagner en force et en poids. Nous le devons moins au résultat des négociations qu'à notre indépendance, notre intégrité et notre crédibilité. Ces valeurs sont universelles et importantes, même dans le contexte actuel.

Je vous remercie tous de votre confiance. Et bonne route, toujours.

Votre président
Hubert Giger

Qu'est-ce que le temps ?

Voilà une question à laquelle il n'est pas si facile de répondre ! Explorons quelques pistes.

Markus Leutwyler



Comme toujours lorsque l'on cherche une définition, Wikipédia est un bon point de départ. Selon Wikipédia, « le temps est une grandeur physique et décrit une succession d'événements, il a donc une direction unique et irréversible ». Dans la chronologie, un point occupe une place particulière : le présent. C'est par lui que nous sommes surtout occupés.

Pour mesurer le temps, nous avons besoin de repères temporels pour lesquelles un mouvement se répète régulièrement. La mesure consiste à compter le nombre de mouvements pendant la durée observée. Dans notre environnement naturel, nous trouvons de nombreux indicateurs de temps de ce type : une durée de vie humaine, les mouvements des planètes, l'alternance des saisons, les phases de la lune, le rythme du jour et de la nuit, les respirations, le pouls – qui a servi de base aux secondes. Nous avons élargi les horizons temporels de l'infiniment petit à l'extrêmement grand grâce à des outils techniques ou scientifiques. Nous connaissons ainsi les périodes géologiques au cours desquelles les continents se

dessinent ou les Alpes se forment. Nous pouvons mesurer d'infimes fractions de secondes, plus courtes que la période d'une onde lumineuse.

Les horloges sont devenues de plus en plus précises au fil du temps. Au début, il s'agissait d'horloges basées sur l'ombre projetée du soleil, le sable dans un sablier ou l'eau qui goutte, puis cela a été les mouvements de pendules et des balanciers entraînés par des ressorts puis encore le quartz qui fait osciller une tension électrique en enfin cela fût les horloges atomiques, qui sont à ce jour les horloges les plus précises disponibles. Elles permettent d'observer et de mesurer les processus d'oscillation atomique. Leur écart par rapport au temps théoriquement parfait est d'une seconde en 300 millions d'années.

Isaac Newton (celui à qui une pomme est tombée sur la tête) a expliqué dans ses « Principes mathématiques de la philosophie naturelle » (1687) que « le temps absolu, vrai et mathématique s'écoule en soi et est dans sa nature uniforme et sans relation avec un objet quelconque ». Le

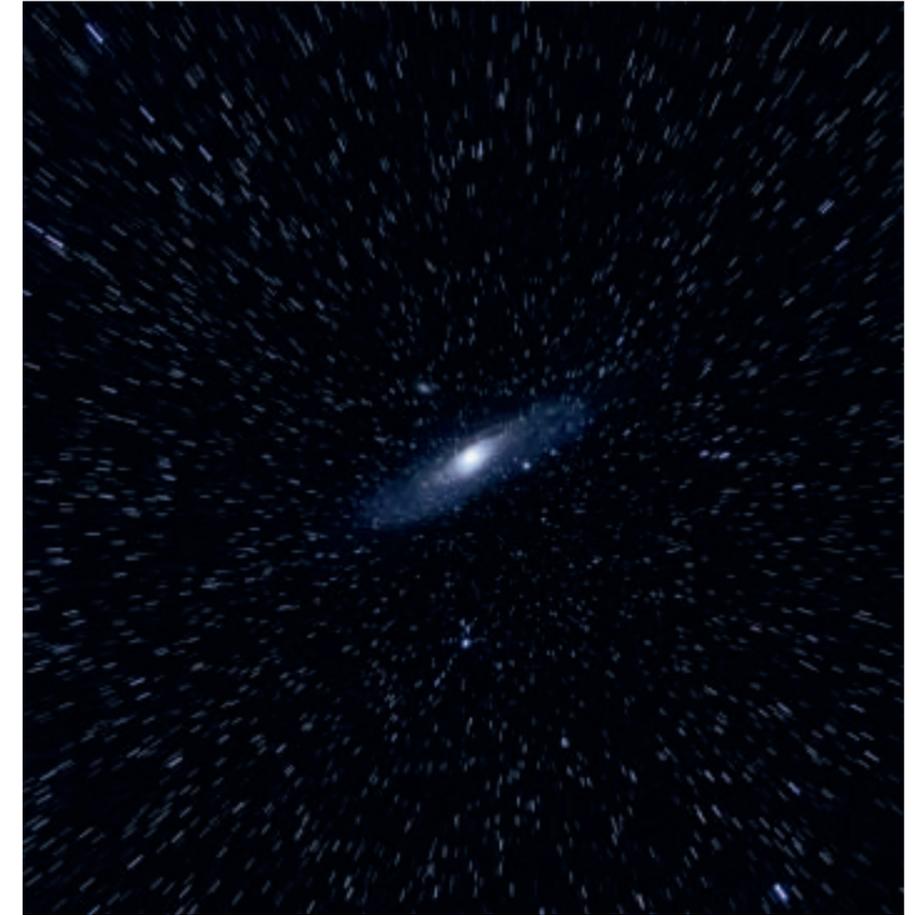
temps était considéré comme absolu et non influençable. C'est d'ailleurs ce que nous vivons au quotidien. Les horloges sont impitoyables et ne tiennent pas compte de la manière dont nous nous déplaçons. Un retard est un retard.

Mais Albert Einstein est arrivé et a tout chamboulé. Au début du XXe siècle, de nombreuses découvertes ont été faites, c'était une période d'effervescence scientifique. Les indices se sont multipliés, montrant que rien ne pouvait dépasser la vitesse de la lumière. Il s'est également avéré que la lumière se propageait toujours à cette vitesse dans le vide. Mais que se passerait-il si un mécanicien de locomotive accélérât son train à une vitesse proche de celle de la lumière et éclairait ensuite l'avant du train avec une lampe de poche depuis la cabine de conduite ? Einstein a réalisé une telle expérience cognitive alors qu'il s'ennuyait un peu à l'Office des brevets de Berne. (Il a toutefois fait cette expérience de pensée avec un ascenseur, pas avec un train). Dans ce cas, un observateur extérieur devrait voir la lumière passer à une vi-

tesse presque double de celle de la lumière ? Mais alors, la vitesse de la lumière serait dépassée. Et ce n'est pas possible ! Aussi bien pour le mécanicien de la locomotive que pour l'observateur extérieur, la lumière doit se déplacer à la vitesse de la lumière. Pensées entremêlées, mal de tête garanti !

La vitesse est le chemin parcouru en une unité de temps, que l'on pourrait décrire par « le chemin par le temps », c'est-à-dire le chemin divisé par le temps. Une manière de résoudre le dilemme du mécanicien avec sa lampe de poche serait de modifier l'une des deux variables « distance » ou « temps ». Einstein a opté pour le temps. Que se passerait-il si le temps ne s'écoulait pas à la même vitesse pour le mécanicien de locomotive et pour l'observateur extérieur ? Il a ainsi pu résoudre le problème et a formulé sa théorie de la relativité restreinte en 1905.

Lorsque deux observateurs se déplacent l'un par rapport à l'autre, la vitesse de leur temps semble changer. Et ce, de manière tout à fait typique, comme c'est toujours le cas dans la vie : chacun des deux pense que tout est normal chez lui et que le changement a lieu chez l'autre. En d'autres termes, les deux observateurs sont d'avis que le temps s'écoule plus lentement chez l'autre, mais que leur « propre temps » est le bon. Ce phénomène étrange est appelé « dilatation du temps », c'est-à-dire « allongement du temps ». Plus la vitesse relative est élevée, plus le temps de l'autre est lent vu de l'extérieur. Il est également important de noter que ce ne sont pas seulement les vitesses constantes qui modifient le temps, mais aussi leurs variations, c'est-



à-dire les accélérations ou les décélérations. Tous ces effets combinés conduisent effectivement à ce que les horloges des deux observateurs concernés divergent. Toutefois, cet effet n'est perceptible qu'à des vitesses vraiment élevées. Si un mécanicien de locomotive faisait des allers-retours 24 heures sur 24 sur la NBS pendant toute sa vie professionnelle à la vitesse maximale, sa montre ne retarderait que de quelques millisecondes au moment de la retraite par rapport à celle de ses collègues de bureau. Un retard ne peut donc malheureusement pas être justifié dans un rapport ESQ par la théorie de la relativité d'Einstein.

Il est immédiatement évident que cette théorie fondamentalement nouvelle d'Einstein n'est pas immédiatement évidente. Il n'en allait pas autrement pour les scientifiques et les savants confirmés. Mais peu à peu, il a été possible de démontrer par le calcul et l'expérience qu'elle était juste. Et c'est toujours le cas aujourd'hui. Toutes les tentatives et tous les calculs visant à réfuter les théories d'Einstein ont été infructueux. Retour en 1905 : la glace était rompue, le temps ne restait plus une grandeur non influençable.

Le temps pourrait-il être influencé par d'autres grandeurs ? Mais bien sûr ! Les grandes masses ralentissent le temps.

Einstein l'a formulé dans la théorie de la relativité générale (1916). Et ce n'est pas non plus une vue de l'esprit. Si l'on synchronise deux des horloges atomiques de haute précision au sol mentionnées au début et que l'on en déplace une au sommet d'une montagne, l'horloge au sol retarde au bout d'un certain temps parce qu'elle est plus proche du centre de la Terre et qu'elle est donc soumise à une plus forte gravitation. Et dans ce cas, même les deux observateurs ont la même perception. Mais là encore, l'effet est extrêmement faible chez nous sur Terre. Pour les calculs et les mesures en astronomie ou à des échelles microscopiques comme en physique nucléaire, les effets sont toutefois très importants. Pour nous, terriens, la théorie de la relativité a une grande importance, surtout pour la navigation par satellite. La localisation au mètre près n'est possible que si les effets qui en découlent sont pris en compte. Dans le cas contraire, les mesures seraient erronées de plusieurs kilomètres. Le temps n'est pas la seule constante à avoir été désacralisée dans notre univers, les dimensions spatiales, la masse et l'énergie ont subi le même sort. Mais c'est une autre histoire, qui sera peut-être racontée une prochaine fois...

Photos : Markus Leutwyler

Ennuyeux et sans imagination

La pression sur les coûts aux CFF s'est accrue et seul 1,15 milliard devrait être alloué au remboursement de la dette par la Confédération. De plus, les prévisions de bénéfices sont si basses, avec à peine 100 millions de francs, que des augmentations de productivité seraient nécessaires.

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P

Dans le projet « Planification intégrée de la production » (IPP) de CFF Production Voyageurs (PP), on discute actuellement d'un programme unique pour en remplacer plusieurs actuels pour la planification du personnel et du matériel roulant. En principe, les systèmes de planification modernes sont dotés d'un nombre incroyablement élevé de fonctions automatisées, selon les options qui sont commandées lors de l'attribution du marché. Cela les rend attractifs pour les employeurs qui s'intéressent particulièrement à une exploitation demandant peu de personnel, flexible, productive et efficace.

IPP a pour objectif de réagir rapidement à des modifications de la demande. Il doit en outre fournir des solutions socialement acceptables et pouvoir répondre aux besoins des employés. Et l'ensemble de cette merveille permettra de réaliser des économies. Voilà en tout cas ce que prévoit le cahier des charges. Si l'exigence des commanditaires du trafic ferroviaire est que tous les trains prévus doivent circuler, une immense partie des solutions socialement acceptables et favorables à la santé en sont probablement déjà exclues. Les souhaits du personnel seront probablement traités selon le principe du classement vertical et pourront seulement être pris en compte seulement dans les grands sites. On ne peut réagir à l'adaptation flexible de l'offre en cas de fluctuations de la demande que s'il existe un effectif de personnel de réserve suffisamment important, ce qui suppose toutefois un effectif excédentaire. Surtout en cas de suppressions d'une partie de l'offre, par exemple en cas d'intempéries. L'alternative consisterait à travailler avec des effectifs d'heures supplémentaires croissants. Dans les deux cas, cela génère des coûts plutôt que des gains d'efficacité.

Ce qui reste donc, c'est la promesse de gains de productivité qui concordent avec le défi posé à la production du trafic voyageurs de réaliser des économies de 800 millions de francs suisses. La

promesse d'une planification correcte des tours de service et de la tenue correcte des comptes est ici présumée en raison du besoin de compensation des lacunes flagrantes du programme actuel Sopre et ne sera donc pas approfondie dans cet article. Il reste à espérer que les réglementations en vigueur ne pourront plus être contournées et que la



transparence sur le traitement des tours de service sera au rendez-vous. Une représentation compréhensible et claire du décompte des heures serait également un plus.

Faut-il donc faire des économies dans les services où l'on peut tenir des comptes à la minute près en raison de l'obligation de respecter les horaires ? C'est cela qui se passe et cela touche le personnel. Le retour périodique des propositions d'augmentation de la productivité du personnel des locomotives est donc à nouveau à l'ordre du jour. Il s'agit de thèmes connus tels que le temps de conduite sans pause, les services « sans pleine voie », l'externalisation de certaines prestations à des groupes professionnels « moins chers », des temps plus courts pour la mise en service/remisage des trains ou encore

des pauses dans le dépôt d'attache. Associé à des délais pour communiquer les modifications plus courts et dans un environnement global plus laxiste en matière d'horaires de travail, on veut pouvoir réagir de manière encore plus réactive qu'aujourd'hui au déroulement de l'exploitation. Rien de nouveau, tout a déjà été fait, tout ne fonctionne pas. C'est tout simplement ennuyeux. Mais une fois de plus, c'est reparti pour essayer de donner une chance à tout cela.

Enfin, si les conditions-cadres le permettent encore. Les décisions du management ont conduit à l'augmentation substantielle de l'entretien de l'infrastructure existante. D'autres décisions ont conduit à ce que les chaînes de prestations productives du personnel des locomotives soient brisées et réparties sur plusieurs chemins de fer. Et d'autres décisions encore ont conduit chaque division à mettre en place des appareils RH séparés, parallèlement aux RH du groupe même. Dans le même ordre d'idée, des décisions de management ont conduit à ce que les développements commerciaux, les appareils de sécurité, les départements financiers et de nombreux autres domaines présentent les mêmes doublons. Ces décisions ont conduit à tenter de singer une start-up à la pointe de l'innovation et à négliger l'activité principale. Ces décisions ont conduit à une spécialisation et à une externalisation très fortes, de sorte que les processus et le savoir-faire ne sont plus garantis ni connus. Toutes ces décisions ne tiennent bien souvent pas assez compte des conséquences à long terme en termes de coûts. Les décisions du management, qui sont souvent à la base des orientations politiques et des dispositions prises par les offices fédéraux, sont en premier lieu à l'origine de la dérive des finances et de l'absence de contrôle des coûts ; il y a toujours eu beaucoup d'argent.

Alors pourquoi est-il soudain urgent de vouloir économiser quelques minutes sur le personnel des locomotives ? La prophylaxie ! A titre prophylactique,

des requêtes ont été déposées auprès de la commission LDT afin d'assouplir certains textes de loi. De manière prophylactique, il a été mentionné aux partenaires sociaux qu'ils devaient se préparer à des négociations. De manière prophylactique, les augmentations d'efficacité sont commercialisées afin de pouvoir offrir des contre-arguments à d'éventuelles réductions des fonds publics dans le trafic régional. Et si, dans le cadre du frein à l'endettement, de nouveaux fonds devaient être approuvés par le Parlement, il faudrait éventuellement pouvoir argumenter sur les efforts déjà consentis et sur le fait que l'exploitation d'un chemin de fer est effectivement aussi chère qu'elle ne l'est.

Mais l'est-elle vraiment ? N'y a-t-il vraiment pas d'autres possibilités d'économiser, à part quelques minutes sur le personnel de base et le report de projets sans importance ? Je vois divers potentiels pour rendre les chemins de fer nettement plus efficaces, et ils ne sont même pas particulièrement secrets ou géniaux. Les chemins de fer s'offrent un énorme appareil administratif qui est structurellement multiple, c'est-à-dire que différents départements font le même travail. Cela se traduit également par l'exploitation de plusieurs entreprises de transport sur le même réseau. S'il s'agissait vraiment d'efficacité, les ETF du groupe CFF auraient les mêmes structures administratives que leurs filiales Turbo, TILO, Regionalps. L'exploitation et l'infrastructure doivent de toute manière être séparées. Si le trafic grandes lignes est réparti entre plusieurs entreprises ferroviaires, non seulement la structure administrative se multiplie, mais les chaînes de prestations productives sont également brisées. Cela se traduit par le fait que le personnel roulant, autrefois productif, se rend en trajet de service ou en taxi à des endroits où il reste encore des fragments de travail à effectuer. Mais cela est motivé par des raisons politiques et donc « intouchable ». Le refus des chemins de fer à générer des gains d'efficacité et de flexibilité sous la forme d'une planification globale et harmonieuse de la production, au moins pour le personnel des locomotives, est d'autant plus étonnante. Mais peut-être que les négociations annoncées ont pour but d'uniformiser les conditions de travail des différents chemins de fer ; on fait en principe le même travail... On peut en douter...

Les restructurations permanentes constituent un autre domaine de création d'emploi. Des groupes professionnels entiers, extérieurs à l'entreprise, sont

engagés pour réorganiser les domaines productifs et rendre ainsi les processus internes et les interfaces plus efficaces. En règle générale, cela se fait par division à un rythme de cinq à dix ans, avec de petits pas en avant et en arrière et des révisions totales périodiques. Les divisions sont ainsi de plus en plus gonflées sur le plan administratif et de plus en plus de fonctions et de liens sont créés dans le cadre de projets. Les gains d'efficacité sont donc rares, mais les processus et les interactions utiles et vécus sont rompus. Un retour aux anciennes structures n'est malheureusement pas possible. Les chefs de projet devraient reconnaître leurs erreurs et revoir à la baisse leurs plans de carrière. De plus, le savoir-faire et les contacts ont été durablement perdus.

La rationalisation des structures administratives et la recherche de la réduction des postes improductifs entraîneraient la suppression de ces mêmes postes, qui devraient justement s'occuper de la problématique. On reconnaît une similitude surprenante avec un cancer généralisé, où il n'est plus guère possible d'inverser le cours des choses. On ne sait pas la branche sur laquelle on est assis... Pourquoi donc cette pression permanente sur le personnel des locomotives ? Nous sommes trop nombreux ! Une minute économisée par le personnel des locomotives apporte chaque année des gains d'efficacité plus importants que, par exemple, un poste supprimé d'un « spécialiste » qui s'occupe de savoir où cette minute pourrait être économisée par le personnel des locomotives. ➤



Brochure sur le travail de nuit et le travail en équipes

Le Secrétariat d'État à l'économie SECO a publié en 2021 une brochure qui vaut le détour sur la thématique du travail de nuit et du travail en équipes :

Raoul Fassbind



Un extrait intéressant de l'introduction :

« Du point de vue de la gestion des entreprises, concevoir des systèmes de temps de travail modernes et de qualité s'impose de plus en plus pour éviter des coûts. D'une part, les contraintes importantes peuvent entraîner des problèmes de santé provoquant à leur tour des absences. D'autre part, on constate de plus en plus souvent que la possibilité d'aménager ses horaires et la fiabilité de ces derniers constituent des motifs de choix ou d'abandon d'un employeur.

Les modèles de temps de travail insuffisamment bien conçus entraînent des coûts en matière de recrutement, de fluctuation du personnel et de santé. Les modèles « appropriés » contribuent de manière non négligeable au succès économique et à l'attrait d'un employeur ».

A recommander à tous les employeurs. Attention : la brochure ne traite que du travail en équipes et non des horaires complètement irréguliers comme dans les chemins de fer.

<https://www.vslf.com/fr/info/lf/-arbeitszeit/seco-nacht-und-schichtarbeit>



Réplique à l'article « Ennuyeux et sans imagination »

Je voulais moi aussi rédiger un article dans le LocoFolio sur le même thème que Raoul Fassbind. Il a été plus rapide que moi. Mais permettez-moi d'aborder la problématique sous un autre angle. Le point de départ est la phrase la plus importante du texte de Raoul : « on ne fait plus que s'ennuyer ». Hubert Giger, président du VSLF et mécanicien de locomotive

Je voulais moi aussi rédiger un article dans le LocoFolio sur le même thème que Raoul Fassbind. Il a été plus rapide que moi. Mais permettez-moi d'aborder la problématique sous un autre angle. Le point de départ est la phrase la plus importante du texte de Raoul : « on ne fait plus que s'ennuyer ».

Comment mesurer le travail et augmenter la productivité ? Par exemple, pour les tapis roulants, on pourrait simplement augmenter la vitesse. Ainsi, dans les années 70, dans l'industrie allemande, les tapis roulants des travailleurs immigrés turcs auraient tourné plus vite que ceux de leurs collègues allemands.

Aujourd'hui, à l'ère du télétravail, certaines études ont démontré que le travail à domicile est moins efficace et que d'autres facteurs comme la créativité sont moins développés. Les employeurs l'acceptent avec des grincements de dents et tolèrent ces pertes en matière de télétravail parce qu'ils n'ont tout simplement pas d'autre alternative dans un contexte de pénurie de travailleurs.

Ce n'est pas le cas du personnel des locomotives. Chez nous, le tapis roulant tourne automatiquement de plus en plus vite depuis longtemps. Cela s'explique par le fait que l'on roule toujours plus vite, que la puissance d'accélération et de freinage des véhicules est toujours plus forte, que le temps de conduite augmente constamment et que le nombre de signaux et de seuils de vitesse à prendre en compte ne cesse d'augmenter.

Le temps de travail lui-même a toujours été quantifié à la seconde près par le personnel des locomotives (sauf autrefois, lorsque le feu ne voulait pas brûler à cause d'un mauvais charbon ou d'un grand froid et que la pression dans la chaudière à vapeur était insuffisante). Chez nous, chaque geste, chaque manipulation lors de la mise en marche et chaque mètre parcouru à pied sont chronométrés. Tout le contraire des assistants clientèle dans le train, d'une réunion dans un bureau ou lors de l'élaboration

d'un document. Ces travaux ne peuvent jamais être calculés et attribués en minutes et en secondes. Pourquoi le seraient-ils d'ailleurs ? Ils sont de toute façon classés comme improductifs.

A cela s'ajoute le fait que le personnel des locomotives représente à lui seul environ 10% de l'effectif des CFF ; dans les filiales comme TILO et Thurbo, il en constitue même la grande majorité. Chaque minute économisée vaut donc la peine et

Pourquoi le personnel des locomotives est-il toujours en tête des économies ?

- Parce que c'est à la base que nous gagnons proportionnellement le plus.
- Parce que nous sommes la plus grande catégorie de personnel
- Parce que c'est nous qui avons le plus d'allocations en raison des horaires de travail extrêmes.

peut même être présentée et « vendue » à la hiérarchie comme une réussite. Pour rappel : une minute économisée par jour par le personnel des locomotives signifie pour les CFF une économie d'environ 4 FTE (postes à plein temps), soit environ 0,5 million de francs récurrents. C'est pourquoi les temps de préparation quotidiens ou les temps de trajet sont également un sujet important, car le travail est tout de même effectué (ou de plus en plus souvent ne l'est plus) lorsque le temps accordé est insuffisant.

Certaines classifications plus élevées dans les systèmes salariaux de nos entreprises respectives sont à présent parfois justifiées par le fait que seul un nombre restreint de personnes est concerné. Depuis quand les classifications dans le système salarial ont-elles un rapport avec le nombre de personnes exerçant le poste ?

Conflit d'objectifs par excellence

Il n'est pas possible d'associer des conditions de travail plus attrayantes et des gains de productivité ordonnés. Et encore moins si l'on manque d'imagination et de compréhension du système. Même

les modèles de temps de travail neutres en termes de coûts n'aident pas. Ils servent davantage, au final, à la communication pseudo-positive et à la tentative laborieuse de vouloir réagir aux changements sociaux.

« Ça ne fait pas que m'ennuyer », ou pour le dire autrement, je qualifie par moments cet état de fait d'audacieux. Depuis plus de trente ans, j'entends mon employeur dire que je suis trop cher et que ma productivité est trop faible. Tous les ans, toujours selon le même schéma. Je ne peux plus l'écouter, mais cela me touche personnellement en tant qu'homme et employé.

Je suis convaincu que les prestations du personnel des locomotives ne sont pas rémunérées de manière adéquate en ce qui concerne la responsabilité assumée, la flexibilité fournie, la grande fiabilité, les connaissances techniques étendues et intersectorielles, la précision dans

l'exécution du travail et, enfin et surtout, la loyauté envers l'employeur. N'oublions pas non plus le risque permanent de la perte du permis de conduire pour diverses raisons, qui est supporté par le personnel lui-même. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles le nombre de membres du VSLF ne cesse d'augmenter. En tant qu'association professionnelle, nous avons proposé des solutions depuis de nombreuses années. Sur le salaire et les allocations, sur les horaires de travail et la diversité du travail. Maintenant, nous observons avec intérêt ce que la dernière génération de managers, business partners, cadres de base et autres esprits créatifs veut imposer ou faire passer et quelles en seront les conséquences. Les premiers effets de la pression exercée depuis des décennies sur le personnel des locomotives (et sur d'autres catégories professionnelles de la base) se révèlent sensiblement. Par exemple, pourquoi forme-t-on depuis peu des mécaniciens de locomotive pour Zurich au Tessin ?

Il est temps de ne pas s'excuser d'être un facteur de coûts, mais au contraire d'exiger un travail de qualité et une flexibilité absolue.

Attractivité du métier de mécanicien de locomotive

Trois points sont essentiels pour l'attractivité de la profession :
Hubert Giger, président du VSLF et mécanicien de locomotive

Le travail

L'attractivité du travail ne cesse de se dégrader en raison de gains de productivité minimes dans le cadre de services plus constants, de la diminution constante de la diversité des véhicules et des itinéraires et des économies réalisées dans le domaine de la formation.



Le salaire

En cours d'amélioration pour les collègues les plus jeunes. Cependant, le salaire maximum est encore trop modeste.

En résumé, il n'y a pas mille pistes : un des points ci-dessus est jusqu'ici « ok » et deux points sont clairement négatifs, même en tendance. Cela ne suffira pas à attirer et à conserver un personnel de qualité pour l'avenir.



Les horaires de travail

L'augmentation massive de la flexibilité exigée et les délais de notification toujours plus courts des horaires de travail sont diamétralement opposés aux exigences d'individualisation et de flexibilité des employés.



Actuellement, nous recevons des informations très intéressantes et confuses.

Ainsi, plus d'une douzaine de mécaniciens de locomotives des RhB auraient postulé auprès des CFF, mais ne reçoivent aucune réponse positive. Le paradis des mécaniciens de locomotives dans les Grisons semble avoir perdu de son attractivité. En même temps, les CFF veulent apparemment recruter au Tessin des aspirants mécaniciens qui doivent être formés au Tessin et qui, plus tard, complèteront leur formation à Zurich et qui devraient / vont devoir y rester.

En raison du manque d'aspirants mécaniciens, les CFF veulent lancer une campagne de recrutement pour une vague de formation. Avec désormais la possibilité d'une formation à temps partiel. Ce sera certainement compliqué et coûteux, mais c'est probablement dû à l'époque.

Il semble que les choses commencent à bouger dans le système. Les coûts vont augmenter.

Breakeven

Le Break-even-point, en français « point de couverture des coûts » ou « seuil de rentabilité », désigne le repère (temporel) où les recettes (chiffre d'affaires) sont aussi élevées que les dépenses (coûts totaux). Si l'on parle de personnel, cela se rapporte au moment où les coûts de formation sont rentabilisés et que le collaborateur commence à être rentable.

Pour le personnel des locomotives, ce point est calculé avec précision et est facile à déterminer. Pour d'autres fonctions, le calcul de ce point est probablement beaucoup plus ardu, car il n'existe pas de valeurs fixes.

Voir la liste des difficultés pour les mécaniciens de locomotive :



<https://www.vslf.com/info/lf/-/arbeitszeit/erschweris-liste-lf>

Flexibilisation souhaitée !

Martin Geiger, comité central VSLF, responsable CFF Cargo

Chez CFF Cargo et dans les autres entreprises ferroviaires, « flexibilisation » est un mot magique qui est utilisé à toutes les sauces pour assouplir ou modifier les règles fixées dans les BAR, les rotations annuelles, la LDT et d'autres réglementations importantes pour le personnel roulant. Ce mot est de plus en plus souvent évoqué lors des réunions. Il est même parfois présenté comme étant souhaité par le personnel. On prétend que la jeune génération souhaite des horaires de travail beaucoup plus flexibles et qu'in fine, cela serait un avantage pour tous. Mais les CFF et leurs filiales reposant sur des structures rigides sont loin d'avoir une culture flexible et innovante. On le voit bien actuellement avec le regrettable incident qui s'est produit dans le tunnel de base du Gothard. Alors même qu'il est acté que les travaux de déblaiement et de remise en état dureraient beaucoup plus longtemps qu'initialement espéré, il n'y a presque pas d'amélioration en vue

sur le plan des plannings et des tours de service.

Il ne semble pas possible de demander au personnel connaissant la ligne de faite du Gothard s'il souhaite être transféré provisoirement à Arth-Goldau afin de pouvoir respecter les règles des BAR et de la LDT dans les tours de service. Vérification faite, l'ancien dépôt CFF Cargo de Goldau est encore presque dans le même état qu'avant sa désaffectation et aurait été prêt à être occupé à nouveau en moins d'une semaine. L'utilisation de l'emplacement actuel du personnel du trafic voyageurs aurait certainement également pu être envisagée aussi à l'époque de « OneCFF ».

Les tours de service qui ne sont productifs que dans un sens en raison de la répartition des charges dans le transport de marchandises pourraient être utilisés pour effectuer des connaissances de ligne. En l'espace d'un mois, presque un dépôt entier aurait ainsi pu être formé.

Vivre la flexibilité soi-même ou l'exiger des autres n'est pas la même chose. Il semble beaucoup plus simple d'essayer d'assouplir les règles des BAR et d'exiger des mécaniciens de locomotive plus de flexibilité et moins de temps libre planifiable selon leur volonté que de réellement vivre la flexibilité de manière pleine et entière.

Si l'on sortait des bureaux pour aller sur le terrain, il serait clair depuis longtemps pour tout le monde qu'il n'est plus possible de faire preuve de plus de flexibilité tout en maintenant un équilibre minimal adéquat entre vie professionnelle et vie privée, surtout dans de telles professions. L'enjeu est aussi de pouvoir encore enthousiasmer les jeunes pour de tels métiers. Enfin, les entreprises doivent faire face au fait que les mécaniciens ne peuvent plus conduire tous les véhicules moteurs et qu'ils ont des connaissances de lignes limitées, tout cela car c'est la stratégie des entreprises de transport ferroviaire depuis maintenant plusieurs années en vue d'économiser de supposés coûts à court-terme.

Pour toutes ces raisons, le VSLF ne voit pas de raison légitime de proposer un allègement de la réglementation, ce pourquoi les membres nous remercient. ➔

Tout tourne autour du « temps »

(Petite histoire sur le mot le plus important pour le mécanicien !)

De Rolf Bolliger

Hier comme aujourd'hui, le facteur temps joue un rôle important pour nous, les mécaniciens de locomotive. Un ancien collègue nous fait part de ses réflexions à ce sujet.

Bien que mes tableaux de service de l'époque étaient moins serrés et réglés à la minute près, le mot « temps » faisait déjà partie des éléments les plus importants pour le mécanicien de locomotive dans la deuxième moitié du siècle dernier. La durée du service, le temps de travail avant et après, le temps de conduite, les temps d'attente, et même l'introduction du « temps » en cas de retard, faisaient partie du quotidien professionnel !

Dans d'autres professions et domaines de travail également, le mot « temps » devenait de plus en plus une contrainte pour la santé ou le physique. Même maintenant, à l'âge de la retraite, il y a de très nombreux pensionnés qui, au lieu d'accepter une invitation ou d'aider pour une tâche, justifient immédiatement leur absence par l'excuse « je n'ai pas le temps » ! Revenons au mécanicien de locomotive : si un collègue affecté à un dépôt précis conduit toujours les mêmes trains, il

devrait connaître les temps de parcours de l'arrêt A à l'arrêt B. Il y a beaucoup de temps de parcours entre deux gares qui ne demandent pas de rouler à la vitesse maximale autorisée, sous peine que le train reste deux à trois minutes à la gare d'arrêt. Mais si, un autre jour, le train est en retard, il faut justement gagner du « temps » !

Le temps de pause est-il suffisant pour se restaurer tranquillement ? Les temps de mise en service ou de remisage des trains-navettes ou des locomotives sont-ils suffisamment longs pour que le travail soit effectué consciencieusement et avec précision, conformément aux règlements ?

En tant que « vieux singe », si je compare la répartition actuelle des services, surtout dans les dépôts « régionaux », avec celles de l'époque où je travaillais, je ne comprends plus grand chose ! Aujourd'hui, il faut faire un maximum de

trains et de kilomètres en un seul tour. La loi sur le temps de travail en vigueur est toujours exploitée à la limite autorisée à la minute près ! Rouler, rouler et encore rouler !

En tant que mécanicien de locomotive « universel » (utilisable de manière illimitée), j'ai souvent vécu des situations contraires. En particulier dans le trafic de marchandises par wagons isolés, nous avions souvent beaucoup de « temps » pour étudier les nouveaux règlements ou autres nouvelles prescriptions pendant les temps d'arrêt et d'attente dans les cabines de conduite. Même la préparation à l'examen périodique ne devait pas se faire pendant le temps libre, à la maison !

Le mot le plus important, « temps », a complètement changé le métier de mécanicien moderne. Mais ce mot principal « temps » continue de constituer aujourd'hui l'élément le plus important dans le trafic ferroviaire devenu frénétique ! Le vocable « temps » et ce qui s'y rapporte doit être et rester l'un des outils les plus importants du mécanicien de locomotive et une préoccupation sérieuse entre les partenaires sociaux !

Cette histoire a été écrite par notre collègue retraité depuis vingt ans Rolf Bolliger en septembre 2023. ➔

CFF - Uber: même combat !

Les gens qui travaillent pour Uber le connaissent bien: de longs moments d'attente avant que ne tombe une course commandée par un client. Durant ce temps-là, ils ne sont pas payés mais ils restent disponibles pour l'entreprise Uber en attente de travail.

Raynald Muheim, vice-président VSLF Genève

On croirait cette situation que propre à ce genre de jobs précaires. Détrompez-vous, cela arrive quasi tous les jours aux CFF!

Qui n'a jamais vécu la situation d'avoir sa pause modifiée et surtout raccourcie?

L'histoire se déroule souvent de la même manière: un mécanicien a normalement une pause d'une heure, planifiée à l'annuel ou au mensuel, il anticipe de pouvoir profiter de ce temps libre pour manger avec un ami ou se rendre chez le coiffeur.

Patatras, quelques jours avant, des fois la veille ou le jour même, la pause bien sympathique a disparu ou s'est raccourcie, transformée en interruption de travail par exemple. La répartition, plutôt que d'utiliser une réserve ou même d'avoir la politesse de vous demander, vous aura mis une petite prestation manœuvre bien calée au milieu de votre pause. Ma foi, « ils n'ont pas le choix »...

Bien sûr, tout cela dans la plus parfaite légalité, cette façon d'agir bénéficiant d'une zone grise on va dire, par rapport aux règlements existants, BAR et P20003174.

Au final, comme le chauffeur Uber qui attend ses courses, notre pause d'une heure, s'il n'y a pas de travail, reste telle quelle non payée.

Néanmoins le mécanicien n'est pas libre, car jusqu'à la dernière minute, sa pause tant désirée peut sauter. Il n'est pas payé durant ce temps mais reste totalement à disposition de l'entreprise si soudainement des prestations de travail devaient lui être imposées.

Une forme de travail sur appel. De la réserve déguisée. Un service de piquet qui ne dit pas son nom. Et qui n'est pas rémunéré. Comme le chauffeur Uber perché au bord de la route qui attend un éventuel client. Détestable.



Le comble du mépris: si d'aventure vous vous opposez avec succès à cette atteinte de votre temps libre, le service concerné (EIN ou TCC) vous transformera votre pause en « WunschPause » qui aura pour conséquence que l'entier du temps ne sera pas payé, ni les 15% pour pause extérieure, ni le supplément au delà de 60 min de pause selon BAR. Une vraie punition.

Quelle est la solution allez-vous me répondre?

Légiférer lors des prochaines négociations des BAR ou de la CCT afin de définir des règles de comportement claires pour la répartition (EIN). Il faut définir des règles contraignant des délais pour ce genre de modification des pauses, des règles concernant l'accord du personnel. Les bases légales sont pourtant là, autant la LDT que la CCT définissent clairement ce qui compose un tour de service: du temps de travail et du temps de pause. Le temps de pause n'est pas un temps de travail optionnel et déguisé. Et le service de piquet est lui clairement défini et rémunéré. ➔



L'enthousiasme pour le poste de conduite – C'est ce nous rapproche.

Merci pour votre engagement!
bls.ch/lokpersonal

Le travail de nuit est un cancérigène probable.

Que font les entreprises de chemin de fer pour protéger les employés ?

Matthieu Jotterand

Le chemin de fer en Suisse possède un « argument commercial » majeur : il a des horaires étendus, ce qui permet à une bonne part de la population de pouvoir compter dessus et de laisser la voiture au garage, voire même d'y renoncer entièrement, non seulement pour les trajets pendulaires mais aussi pour les loisirs.

Le Léman Express illustre bien cela. Du côté suisse (et jusqu'à Annemasse) circulent des trains de 5h à 1h du matin, toute la nuit le week-end et avec une fréquence au quart d'heure même le dimanche. Résultat : la population peut « compter sur le train » et la fréquentation dépasse les prévisions, au point de rendre l'offre presque insuffisante quelques années à peine après la mise en service. Du côté français, le néant s'offre à vous dès le début de soirée. A peine quelques trains éparpillés et quelques cars qui font pâle figure et l'affluence n'est évidemment pas au rendez-vous. Ainsi, une infrastructure ayant coûté 1,6 milliard ne peut être exploitée à son plein potentiel.

Pour la population, la tendance à avoir toujours plus de trains le week-end et la nuit est clairement un bénéfice indéniable. Pour les mécaniciens de locomotive (et autres employés des chemins de fer), il s'agit d'une pression toujours plus forte sur la vie privée et la santé. Cet article se concentrera sur le travail de nuit, en prenant en compte la situation aux CFF.

Les indemnités pour travail de nuit actuelles sont divisées en deux catégories : monétaires et bonifications de temps. La deuxième catégorie a l'avantage de pouvoir être utilisée pour réduire la durée des tours de service nocturnes et/ou de permettre quelques congés supplémentaires sur l'année, réduisant directement la pénibilité.

Les indemnités monétaires peuvent aussi indirectement servir à réduire le temps de travail mais leur utilisation est ainsi plus indirecte et leur valeur n'est pas indexée avec les salaires, ce qui est problématique. Aux CFF, l'indemnité de nuit (20h-6h, dès 18h le samedi) se monte à 6 frs par heure. De mémoire de mécanicien de locomotive, ce montant est quasiment inchangé (les plus anciens se souviennent d'une indemnité de nuit fixée à 5.80 frs).

Ainsi, depuis les années 80, en suivant le coût de la vie, l'indemnité devrait en 2023 avoir clairement passé la barre des 10 francs. Ou, dit autrement, sur la partie monétaire, l'indemnité de travail de nuit a été réduite ces dernières décennies de 40% au moins, avec un calcul pourtant très conservateur.

En termes de temps, c'est plus complexe à mesurer : il y a différentes indemnités prévues par la CCT, les réglementations sectorielles (BAR) et liées à l'âge. Pourquoi ? Parce qu'à l'époque déjà, le législateur avait presque entièrement refusé de prévoir dans la loi les indemnités... nous y reviendrons.

Essayons de synthétiser et de se baser sur des exemples le plus concret possible, basé sur les indemnités aux CFF, malgré les différences entre ETF et au sein des divisions de celles-ci. Le travail de nuit jusqu'à minuit est en résumé indemnisé de 6 frs et 6 minutes par heure, de même que le travail qui commence à 4h00 (réveil pour l'humain qui subit ça : 3h00 maximum, en pleine nuit). Autrement dit, un mécanicien qui travaille jusqu'à minuit aura 24 frs et 24 minutes.

Évidemment, cela dépend de sa position sur l'échelle salariale mais on peut partir du principe qu'il aura l'équivalent d'une grosse heure de bonification. Pour rentrer chez lui à minuit passé et n'avoir donc vu personne de sa famille ou de son cercle social ce jour-là. Il ira se coucher à une heure plus tardive que recommandé par les médecins, après avoir passé une soirée de travail irradié de lumière blanche (le progrès technologique n'a pas encore atteint les DMI...).

Le matin, c'est encore pire : un tour de service qui commence à 4h sera indemnisé de 12 frs et de 12 minutes (avec la BAR ZFR) : un peu plus de trente minutes de bonification à peine, pour quelqu'un qui s'est levé à 3h du matin, en pleine nuit. Un tel réveil a un impact clair et net sur la santé.

Aux heures les plus nocturnes, de minuit à 4h00, voire 5h00, la bonification est un peu moins honteuse et on peut partir du principe qu'elle s'élève à environ une demi-heure par heure de travail. A

mettre toutefois en lumière avec la très forte pénibilité du travail en pleine nuit. Un réveil à 1h30 du matin pour un début de service à 2h30 rapportera certes à peu près deux heures de bonification mais l'effort ne vaut clairement pas la chandelle.

Un impact clair et net sur la santé discussions-nous ? Récemment, la science l'a démontré de manière très claire. Les impacts sont cardio-vasculaires et digestifs principalement. Les risques de développer un diabète sont plus importants et, depuis le début des années 2000, le travail de nuit (entre 23h et 6h) est qualifié de « probablement cancérigène », groupe 2A¹

Sacrifier des années de vie en bonne santé et risquer de développer un cancer pour trois fois rien : telle est la réalité des tours de nuit et la plupart des tours du matin.

Depuis que la science a clairement établi les effets délétères du travail de nuit (plus ou moins depuis le début des années 2000, pour fixer une date où le doute n'est plus permis), qu'est-ce que les employeurs ont fait pour protéger leur employés ? La réponse est claire, nette et brève : rien de concret.

Au contraire, le trafic la nuit s'est très largement intensifié, comme nous l'avons énoncé en introduction, et les tours de service avec. Là où il y a quelques décennies les tours de nuit étaient principalement marchandises et relativement légers, il s'agit désormais d'allers-retours de trafic régional intenses et sans pause. Conduire un train de minuit à 4h00 sans interruption si ce n'est trois fois dix minutes de rebroussement où à peine trois à quatre minutes peuvent être utilisées

¹ Groupe 2A : les agents cités sont probablement cancérigènes pour l'homme. Le classement d'un agent dans cette catégorie est préconisé s'il n'existe pas de preuve formelle de cancérigénicité chez l'homme, mais des indices concordants de sa cancérigénicité pour l'homme et des preuves suffisantes de cancérigénicité expérimentale chez les animaux de laboratoire.
Source : <https://www.prevor.com/fr/les-cancerogenes-differentes-classifications/#:~:text=Classification%20de%20I%27ACGIH&text=GROUPE%20A1%20%3A%20agents%20canc%C3%A9rog%C3%A8nes%20confirm%C3%A9s,de%20I%27Union%20europ%C3%A9enne>

pour souffler, voilà souvent la réalité de ces tours.

Alors que font les employés concernés ? De très nombreux mécaniciens demandent un temps partiel, de plus en plus en souvent contraints, pour supporter le rythme. Travailler à 90% parce que le 100% est insupportable, c'est une baisse de salaire déguisée : beau remerciement pour un salarié qui assume des tâches qui sont susceptibles de lui faire développer un cancer !



Photo Stefan Gall

De même, des groupes dits « light » ont été mis en place. Cela permet aux plus proches de la retraite de souffler quelque peu (sans leur épargner l'ensemble du travail de nuit) en étouffant encore plus les autres. Dans les deux cas, les employés adoptent des tactiques de survie qui ne sont pas acceptables ni viables à long terme.

Le constat est limpide : la loi et les règlements en vigueur ne protègent pas suffisamment les employés confrontés au travail de nuit et les entreprises de chemins de fer n'assument pas leur responsabilité sociale et de protection de la santé de leurs travailleurs.

Avant d'essayer de comprendre pourquoi en se penchant sur l'historique de la situation, notons un autre constat : il s'agit toujours du bas de l'échelle qui est confronté à ce travail de nuit. La classe ouvrière, qualifiée dans le cas présent, est surreprésentée dans le travail de nuit. Et parmi les professions plus libérales et/ou universitaires, ce sont les stagiaires et les « petits nouveaux » qui sont confron-

tés à cela. Citons les médecins de garde à l'hôpital ou les avocats commis d'office.

De même, il s'agit d'emplois qui ne sont pas « bureaucratisés » et qui ont donc été relativement oubliés dans la classification des fonctions à l'extrême par des ressources humaines « new management ». Le travail de nuit n'est tout simplement pas une compétence/fonction valorisée et doit donc se contenter de maigres indemnités.

la révision « progressiste » suivante... Ce n'est pas un hasard si nous avons aussi commémoré récemment la dernière grève générale en Suisse, qui eut lieu en 1918, sous l'impulsion des cheminots. Ces dates ne coïncident certainement pas par hasard...

Nous entrons maintenant dans la deuxième phase historique des réglementations sur la durée du travail, s'étendant de 1920 à 1971 : une période de stagnation, où ceux qui voient le verre à moitié plein parleront d'une consolidation des acquis (un peu plus de vacances et un peu plus de jours de repos, en 1948 et 1956) et où ceux qui voient le verre à moitié vide estimeront qu'il s'agit du début de l'inversement du rapport de force entre les travailleurs et le parlement fédéral, largement bourgeois sans discontinuer, encore de nos jours.

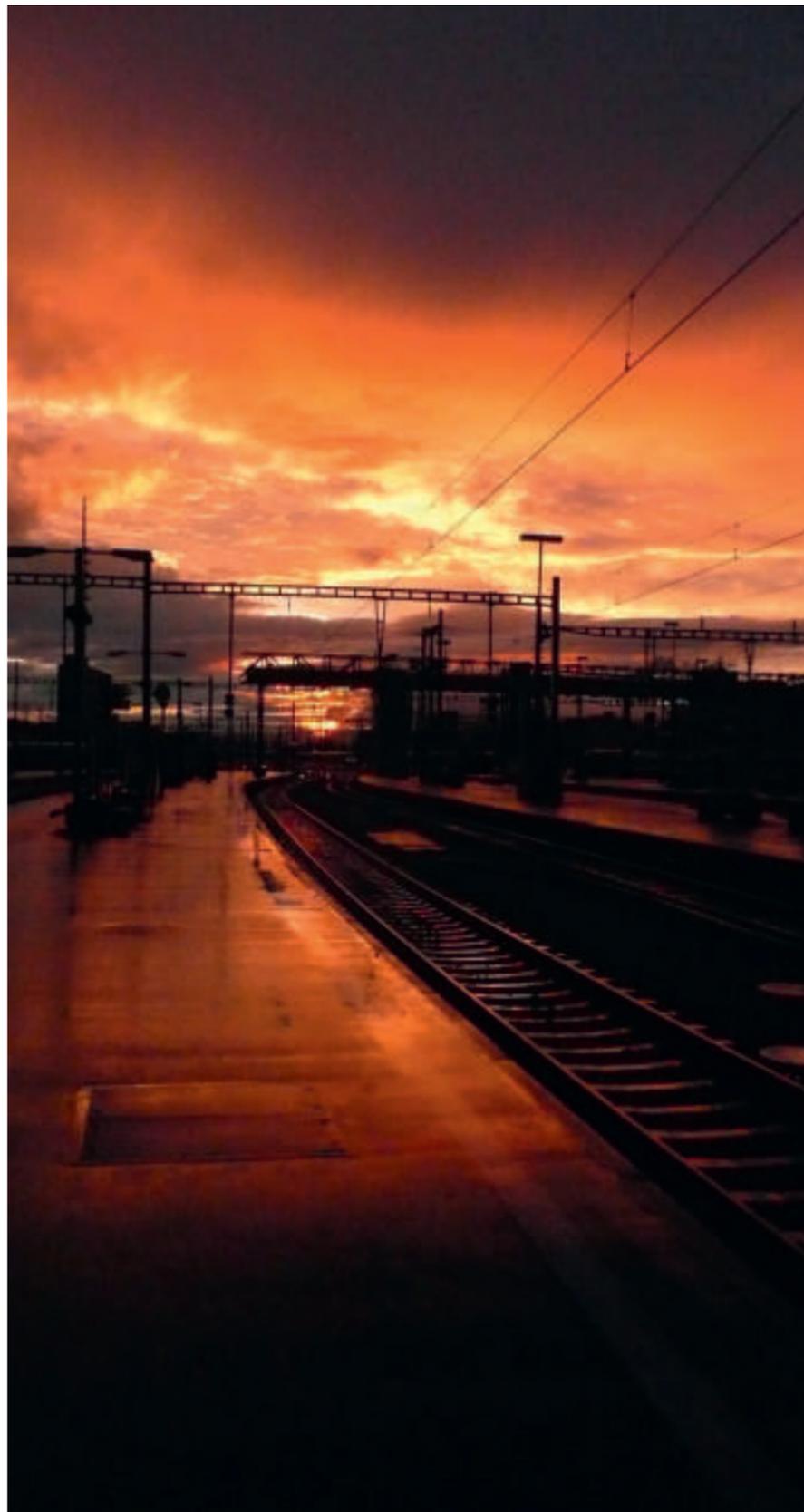
Il est intéressant de constater que sur les éléments principaux, à l'exception des vacances, tout est déjà fixé plus ou moins comme aujourd'hui en 1920. La durée des services, les tours de repos, les jours de repos n'ont que peu évolué dans la loi. Heureusement, des réglementations sectorielles et des conventions au sein des entreprises ont pris le relais pour améliorer encore quelque peu les conditions de travail des mécaniciens de locomotive.

En 1971 a lieu l'apparition de la Loi sur la durée du travail (LDT) que l'on connaît encore de nos jours et qui marque le début de la troisième phase pour les travailleurs : celle de la régression de leurs droits. Le contexte politique a changé et le Conseil fédéral, dans son « Message à l'Assemblée fédérale concernant une nouvelle loi sur le travail dans les entreprises de transports publics » n'en fait pas mystère : « la LDT vise en premier lieu la sécurité de l'usager des moyens de transports publics ». Le travailleur est une charge qu'il y a lieu de protéger non pas pour lui-même mais pour les usagers.

Le paroxysme en est atteint dans les années 2010 quand les entreprises de chemins de fer soutenues par l'OFT dépensent des milliards à fonds perdus pour une prétendue automatisation afin de chasser les mécaniciens de locomotive (dans d'autres domaines, c'est réussi ou en passe de l'être...). Cela s'est vite avéré un mirage complet et idiot mais souvenons-nous, les années 2010, ne correspondent-elles pas à la période où l'évidence scientifique de la dangerosité du travail de nuit s'est faite irréfuta-

ble ? Les entreprises de chemins de fer et l'autorité fédérale de surveillance ont donc jeté des milliards à la poubelle là où quelques dizaines de millions auraient suffi à protéger tant que faire se peut les travailleurs ?

Dans la loi de 1971 qui, comme dit plus haut, marque le début de la régression des conditions de travail pour les cheminots, apparaît tout de même une nouveauté intéressante : la prise en compte du travail de nuit, absent de la loi de 1920.



Les syndicats, à cette période, revendiquaient un supplément de temps de 25% entre 20h et 6h. Les employeurs se sont opposés au principe même d'un supplément pour le travail de nuit. Il est à noter que certaines entreprises versaient déjà une indemnité monétaire pour le travail de nuit. Les représentants des employeurs s'opposaient donc à un « double dédommagement ». Le Conseil fédéral de l'époque soutient totalement les employeurs pour les phases de 20h à minuit et de 4h à 6h. Il note tout de même qu'entre minuit et 4h, cette « forme extrême » de travail nocturne mérite d'introduire dans la loi un supplément de temps de 25% sur cette période.

Depuis, la disposition a été abrogée de la LDT et transférée sur l'Ordonnance correspondante, à l'article 7. Il est ajouté la bonification en temps d'au moins 10% (six minutes) de 22 à minuit et une très légère augmentation de 25 à 30% de la bonification entre minuit et 4h, respectivement 5h si le service a commencé avant 4h. On remarque le léger décalage avec les recommandations scientifiques (qui arriveront principalement ultérieurement) liées au travail de nuit, qui est plutôt estimé de 23h à 6h mais on remarque aussi que le nombre d'heures couvertes est équivalent. Le bât blesse plutôt sur l'infâme faiblesse des indemnités.

Malheureusement, dans les dernières décennies du XXe siècle et au début du XXIe siècle, le rapport de force s'est largement inversé et les travailleurs n'ont que peu d'espoir d'obtenir une amélioration de leurs conditions par la majorité bourgeoise du parlement fédéral. Au contraire : la transformation des CFF en société anonyme à la fin des années 1990 et les pseudo-obligations de rentabilité qui y sont associées vont mettre une forte pression sur les conditions des mécaniciens. C'est alors que commence une course effrénée en direction des limites de cette loi et des autres règlements, dans une recherche de productivité. A nouveau, on ne peut que déplorer le parallèle temporel navrant avec la classification comme cancérigène probable du travail de nuit.

Un demi-siècle après le début de la phase de régression des acquis, les cheminots travaillant la nuit sont essorés par leurs tours de service, perdent de l'espérance de vie et des années de vie en bonne santé (tout en cotisant autant que les autres travailleurs « de jour » pour une retraite dont ils profiteront mécaniquement moins...) et le travail de nuit atteint ses limites. Les autorités devraient s'en in-

quiéter ne serait-ce que dans leur recherche initiale d'assurer la sécurité de l'utilisateur des transports publics.

Toutefois, nous constatons clairement que ce n'est pas le cas. Au contraire : en plus d'avoir libéralisé les CFF, elles ont libéralisé l'ensemble des chemins de fer en suivant avec plaisir le mouvement européen. Le mécanicien travaille donc désormais dans une entreprise soumise à concurrence (principalement artificielle, en tout cas dans le trafic voyageurs) et qui ne peut donc plus vraiment offrir des conditions supérieures au minimum légal, sous peine d'être plus chère que ses concurrentes et de perdre le marché. Aucune modification dans les indemnités et l'organisation du travail de nuit n'a été prise dans le sens des travailleurs depuis le changement de millénaire, qui coïncide avec l'apparition des preuves comme quoi le travail de nuit est nuisible à la santé. Un scandale sanitaire.

On l'a compris : le départ de la quatrième phase ne viendra pas de la politique elle-même (aucune amélioration n'a jamais découlé de la volonté parlementaire bourgeoise mais seulement des travailleurs et de leurs revendications). Les syndicats ont donc un rôle à jouer, mais lequel ? On l'a vu, le changement ne peut intervenir qu'en renversant la vapeur au niveau légal : il est temps de s'y atteler. La population et les représentants politiques doivent être alertés encore et encore, jusqu'à ce qu'un changement devienne perceptible.

La situation pour le personnel par rapport au travail de nuit est grave mais pas désespérée. Suffisamment grave pour encourager les syndicats à se pencher de manière approfondie sur la thématique. Suffisamment aussi pour conduire aussi à remettre en question des principes fondamentaux qui sont actuellement trop gravés dans le marbre, comme la paix du travail ? Rien n'est moins sûr pour le moment. A l'époque, seule la grève avait permis des améliorations notables des conditions de travail. Les syndicats sauront-ils trouver une nouvelle manière de faire pression, ou faut-il revenir aux « bonnes vieilles méthodes » ? Poser la question est peut-être commencer à donner la réponse. En tout cas, quelque soit la solution choisie, le statu quo n'est plus tenable pour les employés qui souffrent. ➔

² <https://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10099775.pdf?id=10099775>

Il est temps de changer d'époque dans les temps de rebroussement !

Daniel Wachter, vice-président de la section Lucerne-Gothard, responsable de la formation VSLF et mécanicien CFF P à Zurich

« Je n'ai pas le temps, mais j'ai beaucoup de temps ! » Cette célèbre citation de la bouche du lapin dans « Alice au pays des merveilles » de Lewis Carroll peut également s'appliquer, par une analogie saisissante, à la vie d'un mécanicien de locomotive. Quelques exemples :



V-App et mise à jour LEA en dix minutes

On le sait bien : grâce à la numérisation, les prescriptions changent aujourd'hui toutes les minutes ; il n'est pas rare qu'elles changent complètement et contredisent par la même occasion leur version précédente. Par exemple, il est aujourd'hui permis d'avancer avec le frein électrique vers un

Courtes pauses ou interruptions de travail

Les interruptions de travail sont un moyen fréquemment utilisé afin de respecter légalement les temps de conduite régis par les réglementations sectorielles du temps de travail du personnel des locomotives (BAR) ainsi que les diverses conventions collectives et autres lois auxquelles sont soumises le personnel des locomotives. Si une telle interruption de travail n'est pas le seul élément de temps libre pendant un tour de service, mais qu'elle est par exemple accompagnée d'une pause, cette interruption de travail ne doit pas obligatoirement avoir lieu dans un local de pause avec l'infrastructure correspondante, mais pourrait même – pour dire les choses de façon bête et méchante – avoir lieu sur un quai en pleine nature, comme par exemple à Reutlingen (ZH), indépendamment du fait qu'il y règne une température de 35 degrés Celsius en plein soleil ou qu'une tempête de neige glaciale y fasse rage.

La simple idée d'une interruption de travail, si possible naturellement proche du minimum prescrit de vingt minutes (exemple : CFF Voyageurs), fait apparaître le dilemme du jour pour le mécanicien de locomotive : est-ce que j'avale un petit repas en quatrième vitesse ou est-ce que je me rends aux toilettes ?

Car le mécanicien de locomotive n'a pas le temps de faire les deux à la fois...

signal indiquant l'arrêt, ce qui était encore un crime absolument impardonnable il y a quelques années. De telles ambivalences se retrouvent dans les différentes versions comme un fil rouge... Avec la V-App, abréviation de « prescriptions » ou « directives » – selon les habitudes des CFF, il existe bien entendu des désignations uniformes et non uniformes, on nous avait promis une amélioration, tout devait être plus compact et plus clair. Maintenant, nous sommes submergés par les modifications, surtout lors des retours de vacances. Nous pourrions alors passer presque une journée de travail entière à traiter les modifications... même celles qui ne sont plus pertinentes depuis longtemps. Imprimer et distribuer les documents ? L'exemple type d'un travail de Sisyphe, car il n'est pas rare que les prescriptions et les listes de processus soient déjà obsolètes au moment de leur publication ; les connaisseurs de la checklist Astoro-Baseline 3 à ses débuts, en décembre 2021, en savent quelque chose...

Pour de tels travaux annexes, le personnel des locomotives de CFF P, par exemple, est rémunéré dix minutes par jour de travail. Mais depuis la dernière mise à jour de l'application LEA sur l'iPad, ces dix minutes sont consommées intégralement par l'initialisation de l'application avec la trotteuse de l'horloge CFF qui danse. Cerise sur le gâteau, un CLP (chef du personnel des locomotives) de Suisse orientale défend maintenant dans les colonnes de commentaires du dernier

OFFRE DE PROTECTION JURIDIQUE EXCLUSIVE POUR LES MEMBRES DU SYNDICAT SUISSE DES MECANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS (VSLF)

Etre impliqué dans un litige, survient plus fréquemment que l'on se l'imagine.

2018

Rien que les frais de justice et d'expertise dépassent rapidement la valeur litigieuse, et les honoraires d'avocat (par heure en moyenne CHF 300.-) sont inquiétants – à moins que l'on soit défendu, grâce à une assurance de protection juridique! Les temps changent, vous et nous aussi. Pour rester dans la course, élargissez votre protection juridique privée et circulation privaLex® avec la protection

juridique Multi Risk avec des compléments de protection intéressants comme le Cyber Risk, le recouvrement de créances, la protection juridique pour les maîtres d'ouvrage, le droit scolaire, la protection juridique en cas de décès, le droit de la protection de l'enfant et de l'adulte. Avec la CAP, vous avez à vos côtés des spécialistes confirmés, qui vous apporteront une aide rapide et efficace.

SANS OUBLIER TOUS LES FRAIS PRIS EN CHARGE :

- honoraires d'avocat
- dépens
- frais de justice et d'enquête
- cautions pénales
- frais d'expertise
- frais de médiation
- frais de voyage pour audiences
- frais de traduction

SOUSCRIPTION PROTECTION JURIDIQUE PRIVEE ET CIRCULATION privaLex®

■ Locataire individuel	CHF 173.30 au lieu de 346.50/an	■ sans Multi Risk CHF 155.40/an	VOS AVANTAGES ✓ Prime avantageuse : rabais spécial de 50% ✓ Jusqu'à CHF 600 000.- par sinistre ✓ Couverture dans le monde entier
■ Propriétaire individuel, 1 imm.*	CHF 196.90 au lieu de 393.80/an	■ sans Multi Risk CHF 179.00/an	
■ Propriétaire indiv., plus imm.*	CHF 229.40 au lieu de 458.90/an	■ sans Multi Risk CHF 211.60/an	
■ Locataire famille	CHF 206.90 au lieu de 413.70/an	■ sans Multi Risk CHF 184.50/an	
■ Propriétaire famille, 1 imm.*	CHF 230.50 au lieu de 461.00/an	■ sans Multi Risk CHF 208.10/an	
■ Propriétaire famille, plus. imm.*	CHF 263.00 au lieu de 526.10/an	■ sans Multi Risk CHF 240.70/an	

Durée du contrat : un an, avec reconduction annuelle tacite si le contrat n'est pas résilié trois mois avant l'échéance.
Payable : annuellement à l'avance

0000719

* Le montant de la surprime pour les propriétaires (de maison ou d'étage) varie selon que vous possédez un ou plusieurs immeuble(s) : p. ex. maison de vacances, résidence secondaire.

Valable dès le (au plus tôt un jour après réception du présent coupon par la CAP) Numéro de membre

Nom/prénom Date de naissance

Rue/no. NPA/localité

Téléphone fixe/mobile E-mail

Je suis membre du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) et j'ai lu les Conditions générales (CG) privaLex® protection juridique globale et les Conditions complémentaires (CC) sur www.cap.ch ou www.vslf.com.

Lieu/date Signature

A renvoyer à : CAP Protection Juridique, Affaires spéciales, Case postale, 8010 Zurich. Contact : tél. 058 358 09 09, capoffice@cap.ch

Les Conditions générales (CG) privaLex® protection juridique globale, édition 06.2016 ainsi que les Conditions complémentaires (CC) protection juridique pour propriétaires des immeubles occupés par une personne assurée (édition 02.2014) et pour la protection juridique Multi Risk (édition 01.2017) font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires du VSLF est exclusivement accordée au-delà de la couverture de base du VSLF. Vos données sont traitées en toute confidentialité. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous appliquons les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement destinées à l'usage pour lequel elles ont été collectées (p. ex. établissement d'une offre/police ou envoi de documents) et ne sont pas transmises à des tiers. Toutefois, nous nous réservons le droit de les utiliser à des fins d'optimisation de produits et de marketing interne. Vous disposez d'un droit d'information ainsi que, dans certaines conditions, d'un droit de rectification, de blocage ou de suppression de vos données enregistrées sous forme électronique.

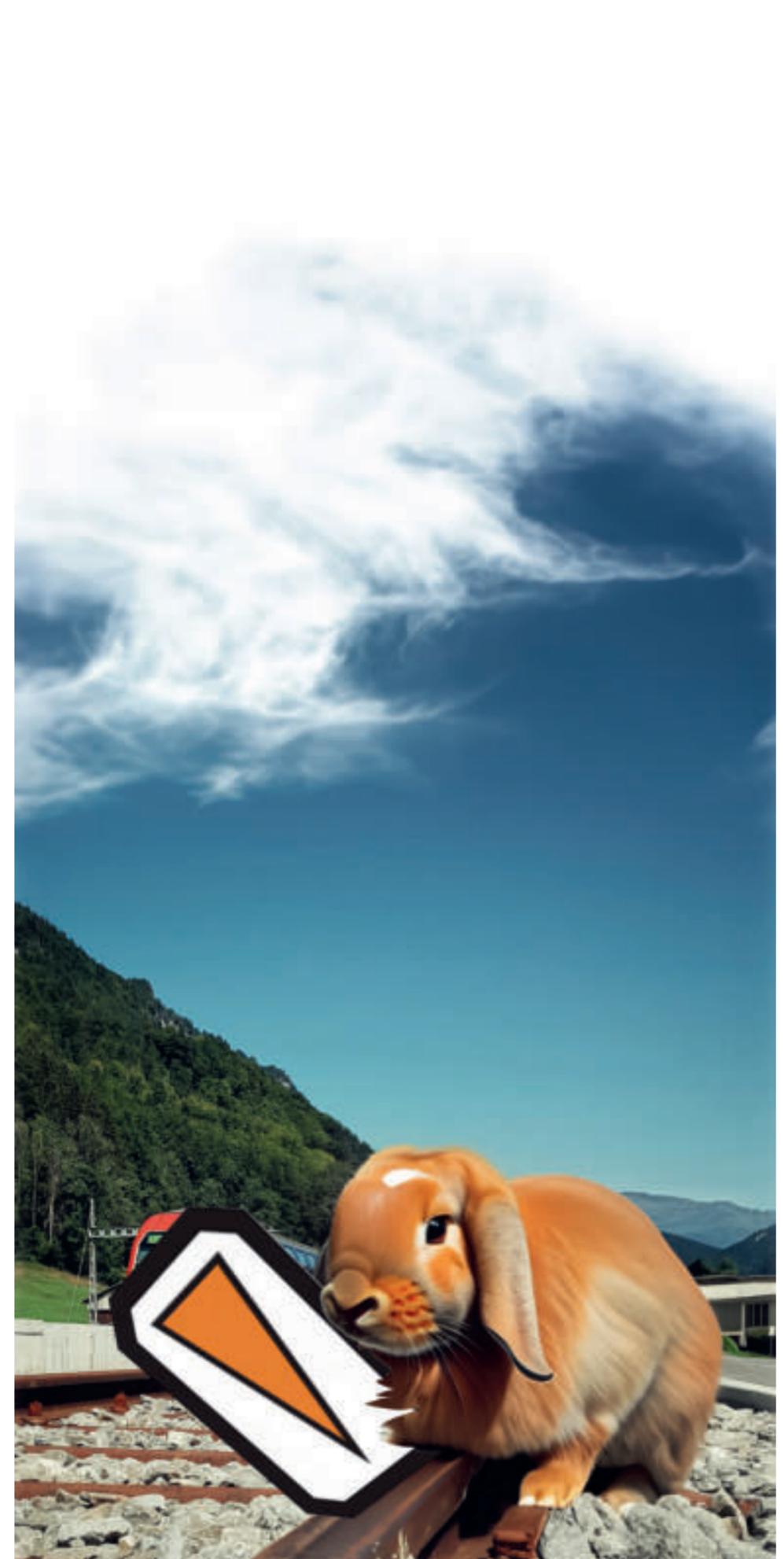
des articles notoirement répétitifs des Actualités ZFR sur le thème « Passage sans arrêt » l'opinion selon laquelle le mécanicien de locomotive aurait suffisamment de temps pour consulter ses lieux d'arrêt durant ces dix minutes.

Conclusion : comparé à la fenêtre de temps indemnisée de dix minutes par jour, le mécanicien de locomotive n'a pas assez de temps pour les travaux annexes nécessaires...

Temps de rebroussement aux terminus et aux gares de rebroussement

Quatre minutes pour une Flirt à Baar, cinq minutes pour une DTZ à Zurich HB ou Uetikon, cinq minutes pour deux Flirt à Rotkreuz. Il n'est pas rare que l'engagement du personnel soit planifié avec le temps de rebroussement minimal possible à une gare terminus ou de rebroussement avec un seul mécanicien, c'est-à-dire que celui qui repart est le même que celui qui est arrivé. Cela peut fonctionner en théorie et si les trains sont toujours à l'heure, mais la pratique est souvent différente, en particulier aux heures de pointe, où les temps d'arrêt sont plus longs en raison de la fréquentation. Les retards de la prestation préalable sont alors reportés sur la suivante et ne peuvent souvent plus être rattrapés. A cela s'ajoute le fait que lors de chantiers avec des temps encore plus courts ou des véhicules de renfort lors de manifestations, on renonce probablement aux mécaniciens supplémentaires pour des raisons de coûts et l'on s'accommode ainsi activement des retards.

Ces trois exemples montrent comment le thème principal de cette édition du LocoFolio correspond parfaitement à la vie professionnelle d'un mécanicien de locomotive. Cependant, la règle suivante s'applique à chaque mécanicien de locomotive : ne pas courir ! ➔



Commentaires sur le concept d'offre 2035 de l'OFT

Le concept modifié prévoit, outre quelques optimisations, surtout la création de « réserves de temps de parcours ». Pourquoi l'OFT se voit-elle contrainte de prendre cette mesure résolument impopulaire ?

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P

En premier lieu, les changements d'horaires et les concepts d'offre relatifs doivent permettre d'optimiser et d'étendre les offres existantes. Du moins dans le passé, on pouvait s'y fier. Entre-temps, pour maintenir la stabilité de l'horaire, les temps de parcours et d'arrêt sont de plus en plus souvent prolongés, ce qui entraîne une rupture des correspondances habituelles, une modification de la marche des trains et, de manière générale, un allongement des temps de parcours. Les exemples déjà en vigueur se rencontrent par exemple sur la ligne IC entre Genève et Lausanne, l'échange des « branches »

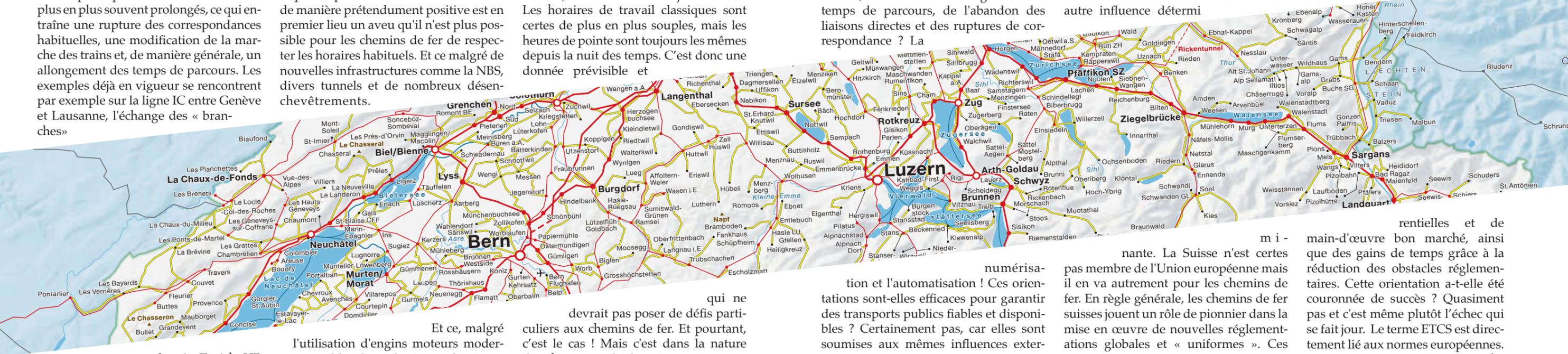
la perte de la plupart des liaisons directes entre Genève et le pied du Jura. Les retards et les réserves supplémentaires qui ont déjà été intégrés dans l'horaire ces dernières années ne sont pas pris en compte dans ce calcul. Ce que le communiqué de presse des CFF commercialise de manière prétendument positive est en premier lieu un aveu qu'il n'est plus possible pour les chemins de fer de respecter les horaires habituels. Et ce malgré de nouvelles infrastructures comme la NBS, divers tunnels et de nombreux désenchevêtrements.

un point légitime. Les embarquements et débarquements prennent de plus en plus de temps, surtout depuis que la clientèle se déplace de manière plus flexible. On transporte de plus en plus d'objets, il n'y a pas toujours beaucoup d'empressement, surtout dans les trajets de loisir. Les horaires de travail classiques sont certes de plus en plus souples, mais les heures de pointe sont toujours les mêmes depuis la nuit des temps. C'est donc une donnée prévisible et

en service, pour soulever correctement le sac à dos, pour s'auto-dénoncer par un rapport en cas d'erreur. Et chaque unité, chaque fonction, chaque action suppose des processus distincts qui divergent selon l'humeur du jour, l'état de santé, le matériel roulant et l'humeur du conjoint. La plupart du temps, ils sont éphémères et souvent modifiés, beaucoup sont à peine connus ou ne sont pas appliqués. En principe, ils sont contraires aux habitudes « traditionnelles » et sont marqués par la diffusion des responsabilités. Que font les chemins de fer pour y remédier, en dehors de l'allongement des temps de parcours, de l'abandon des liaisons directes et des ruptures de correspondance ? La

et bien d'autres choses encore. Pourquoi cette orientation est-elle néanmoins poursuivie avec véhémence ? Le fait de se lier par des contrats, de changer des orientations prises par le management et de faire preuve de créativité pour trouver des solutions alternatives conduit directement à des pertes monétaires ou à perdre la face. De plus, de nombreuses décisions ont déjà été prises, qui contraignent la situation actuelle de manière déterminante. Il sera probablement encore plus difficile de les inverser et cela n'est pas enseigné dans les hautes écoles. Les nouvelles normes constituent une autre influence détermi

souverains et s'adaptent en conséquence aux conditions qui y règnent. Il n'est pas nécessaire de préciser ici comment les transports ferroviaires sont organisés dans les grands pays voisins et comment ils se « distinguent » de la fiabilité suisse. En cas d'intérêt, il suffit de consulter n'importe quel tabloïd. On espère toutefois qu'il en résultera moins d'obstacles lors de l'homologation des véhicules, une simplification du trafic frontalier et des économies financières, à des situations concu r -



depuis Zurich HB entre la S5 et la S9 du S-Bahn zurichois ou la réserve de temps de parcours de presque dix minutes de l'IC2/21 entre Arth-Goldau et Bellinzone. Apparemment, ces mesures ne sont pas encore suffisantes ou alors leur extension est considérée comme un moyen peu compliqué de générer une stabilité théorique de l'horaire. Mais il ne s'agit de rien d'autre que de l'intégration du « retard de base habituel » d'une ligne donnée dans son horaire. Même si cela prétend être une prétendue garantie pour le respect des temps de parcours et l'atteinte des correspondances, cela conduit souvent à des temps d'attente inutiles ou à des trajets trop lents. Pire, les temps de parcours et les correspondances ne sont malgré tout parfois pas respectés, car les perturbations importantes ne peuvent pas être prises en compte et les retards surviennent fréquemment à l'entrée d'une gare de correspondance.

En Suisse romande, la refonte de l'horaire à partir de 2025 entraînera une augmentation des temps de parcours pouvant aller jusqu'à vingt minutes et

Et ce, malgré l'utilisation d'engins moteurs modernes, capables de rouler à grande vitesse et d'offrir une grande capacité, équipés des systèmes de contrôle de la marche des trains les plus modernes. Et ce projet d'horaire 2025 en Suisse romande n'est présenté qu'en tant qu'horaire transitoire avec des améliorations ponctuelles possibles. L'OFT donne avec cet horaire un avant-goût de l'évolution qui se fera jour avec son concept d'offre révisé pour 2035. Même si l'OFT a déjà fait quelque peu marche arrière, une tendance est toujours clairement perceptible : on essaie désespérément de commercialiser une stabilité théorique de l'horaire sous l'argument de la meilleure utilisation possible des capacités. Mais quelles sont les causes qui sont sur le point d'empêcher un chemin de fer moderne de respecter des temps de parcours datant des années 1980 avec des trains grandes lignes qui combinent la puissance d'accélération et de freinage de trains régionaux modernes et la garantie de pouvoir rouler à des vitesses élevées en ligne ?

Eh bien, il y a plusieurs facteurs. Le plus plausible semble être l'énorme croissance de la demande, et c'est certainement

qui ne devrait pas poser de défis particuliers aux chemins de fer. Et pourtant, c'est le cas ! Mais c'est dans la nature des choses et cela devrait aussi permettre à la clientèle de se détendre un peu. Le pendulaire qui a un train tous les quarts d'heure construit très probablement de manière fiable et sans stress, ou pas et peu importe, c'est son problème. Le voyageur de loisir peut également choisir le « train d'avant » pour atteindre sa destination du jour de manière ponctuelle. L'assurance d'arriver à l'heure avec le train précédent est probablement une promesse informelle que l'on veut garantir au client. Cela fait du « train d'avant » la seule liaison fiable et recommandée. Et quelqu'un a-t-il dit processus ? C'est vrai, depuis que les processus ont remplacé la responsabilité et la compétence professionnelle, chaque manipulation routinière devient un parcours du combattant pour savoir si toutes les directives et les normes sont respectées, même dans des actions qui relèvent fondamentalement de la responsabilité individuelle. Il existe des processus pour le départ, l'arrêt, l'autorisation de départ, en cas de panne, en cas de fonctionnement normal, lors de la préparation, lors de la remise

numérisation et l'automatisation ! Ces orientations sont-elles efficaces pour garantir des transports publics fiables et disponibles ? Certainement pas, car elles sont soumises aux mêmes influences externes déjà existantes et connus. Les flux de clients, la météo, l'état des véhicules

rentielles et de main-d'œuvre bon marché, ainsi que des gains de temps grâce à la réduction des obstacles réglementaires. Cette orientation a-t-elle été couronnée de succès ? Quasiment pas et c'est même plutôt l'échec qui se fait jour. Le terme ETCS est directement lié aux normes européennes. Le système de contrôle de la marche des trains semi-numérique pseudo-moderne signifie en premier lieu d'importants bénéfices pour les industriels et les vendeurs de ce système. Pour l'exploitation ferroviaire, il a plutôt des effets négatifs tels que des temps de trajet plus longs, une flexibilité moindre dans l'utilisation du personnel et du matériel roulant et des coûts plus élevés pour l'entretien et l'acquisition. Et actuellement, les véhicules existants mettent en évidence de manière très pragmatique les avantages évidents des systèmes de contrôle de la marche des trains classiques. Le renoncement à l'usage des trains pendulaires annoncé par l'OFT pour 2035 est à ce sujet très intéressant. L'acquisition de tels véhicules particuliers s'avère aujourd'hui trop complexe et l'entretien de petites flottes trop coûteux. Théoriquement, les CFF possèdent actuellement environ 125 véhicules à caisses inclinables. 62 d'entre eux n'utiliseront jamais cette caractéristique en service. La crainte de

En plus d'une meilleure ponctualité et donc plus de qualité pour les clients, le nouvel horaire offre :

1. plus de marge dans le système global, afin que les travaux d'entretien prévus pour le renouvellement et le développement du réseau soient possibles avec un impact aussi faible que possible sur la clientèle
2. de nouvelles correspondances à la gare de Renens, qui deviendra une plaque tournante au centre du réseau ferroviaire de Suisse romande et une partie intégrante du nœud ferroviaire de Lausanne. Elle offrira en outre aux voyageurs en provenance de Genève, du Valais, de Neuchâtel, de Fribourg, de Bienne et de Berne (ainsi que de Delémont à partir de 2026) une liaison directe avec l'Ouest lausannois, l'Université et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).
3. une nouvelle liaison entre Vevey et Palézieux avec des temps de parcours plus courts depuis le Valais et le Chablais en direction du Plateau, de Fribourg et de Berne.
4. quatre liaisons grandes lignes par heure entre Aigle et Genève au lieu de trois jusqu'à présent, formant pratiquement une cadence au quart d'heure entre Morges et Aigle ainsi qu'entre Nyon et Genève.
5. la cadence systématique à la demi-heure entre le pied du Jura et Lausanne. Puis, à partir de décembre 2025, une liaison directe Bâle-Bienne-Lausanne toutes les heures avec une cadence à la demi-heure entre Bienne et Bâle.
6. une liaison toutes les trente minutes entre le pied du Jura et Genève, avec changement à Renens, des trains directs continuant à circuler aux heures de pointe le matin et le soir
7. la prolongation des trains RegioExpress le long du lac Léman jusqu'à Martigny
8. une meilleure desserte RegioExpress à Genève.
9. entre Neuchâtel et Yverdon, une nouvelle offre régionale à la cadence horaire avec correspondance avec le trafic grandes lignes à Yverdon.

voir se répéter « la saga du Twindexx » est-elle trop grande ? Personnellement, je m'attends plutôt à des conflits avec le système ETCS, qui contrecarrerait la possibilité d'atteindre des vitesses plus élevées à cause de la problématique des courbes de freinage. Le gain de temps relatif serait alors nettement plus faible et l'investissement dans la technique pendulaire n'en vaudrait tout simplement plus la peine. L'adaptation des normes en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite sont également un des facteurs de l'échec. A l'inverse, il faut aussi se rappeler que la compensation du roulis des Twindexx n'aurait que permis de maintenir les temps de parcours actuels, sinon aucun allongement des temps de parcours ne serait nécessaire sans la compensation du roulis. On préfère donc renoncer à la technique pendulaire et réduire à néant les grands acquis de Rail2000. Et ce, dans un pays qui, traditionnellement, a toujours eu du mal à se rendre rapidement d'un point A à un point B en raison de sa topographie. Par exemple, l'ICE entre Cologne et Francfort prend à peu près le même temps que l'IC entre Berne et Zurich. L'ICE parcourt toutefois près de 70 km de plus. La nécessité de toujours desservir une gare de correspondance dans un centre urbain est en plus maintenue. La problématique des flux de clients concentrés sur certaines heures n'est donc pas considérée comme problématique. Les liaisons périphériques ne sont pas considérées comme lucratives. Un IC entre Bellinzone et Bâle, par exemple, perd une grande partie de son attractivité durement gagnée grâce au tunnel de base du Gothard du fait qu'il dessert Lucerne. En cas de trajet direct via le Freiamt et Aarau, le temps de parcours serait réduit de plus d'une demi-heure. Une nouvelle liaison directe via Zurich est prévue mais avec encore plus de trente minutes d'arrêt. Avec plus d'une heure de réserve de temps de trajet, n'importe qui pourrait aussi exploiter des trains ponctuels, mais la voiture irait aussi très bien pour les clients... En conclusion, on peut dire que de nombreux problèmes sont auto-crésés et que le fond du problème n'est pas reconnu ou ne veut pas être l'être. On choisit la voie de la moindre résistance et on partage solidairement ses problèmes avec la clientèle, qui se réjouit même d'une fiabilité accrue. Les promesses de produits du passé tombent de toute façon rapidement dans l'oubli, même si elles reposent sur des décisions populaires et que le financement du projet a été assuré par beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent des contribuables.

Partenariat social

Quel partenariat social imagine la partie adverse ?

Hubert Giger, président du VSLF

Le VSLF agit sur mandat de ses membres et négocie pour eux les conditions d'embauche et les salaires. Du côté des employeurs, on critique souvent le fait que nous, les syndicats et les associations du personnel, n'apportons pas assez de bonnes revendications et d'idées. La question se pose alors de savoir ce que sont de bonnes idées et comment elles se présentent. Et comment les employeurs, ou leurs représentants RH, se représentent-ils un partenariat social idéal ?

Diverses questions ne sont plus négociées en premier lieu avec les représentants du personnel de la base, c'est-à-dire avec le VSLF ou éventuellement avec la CoPe. En revanche, on contacte de plus en plus souvent des entreprises externes qui ont les solutions en question dans leur catalogue ou qui les fabriquent pour les vendre toutes cuites. Seulement, ces solutions s'adaptent rarement à la complexité du chemin de fer. Et sans surprise, les projets et les solutions proposées ont pour objectif premier de générer des économies. Les éventuels inconvénients sont masqués par des présentations orales positives.



Photo Markus Leutwyler

Quel est le rôle des partenaires sociaux dans ce contexte ? En principe, nous essayons d'exercer une influence positive ou, au moins, d'opposer une résistance passive afin d'éviter le pire, de notre point de vue.

Et à quoi ressemblerait un partenariat social parfait du point de vue des chemins de fer ? Peut-être à peu près à cela : nous apportons de bonnes propositions qui, d'une part, rendent le personnel heureux et, d'autre part, permettent de réaliser de grandes économies. Les lauriers reviendraient ensuite naturellement aux responsables de l'entreprise et, dans l'idéal, il y aurait encore des années de travail générées pour la mise en œuvre du projet.

Le partenariat social ne reste passionnant que lorsqu'il s'agit de négocier une CCT. Dans la situation actuelle, la question est de savoir qui a la liste de revendications la plus longue et la plus justifiable. Et c'est au plus tard à ce moment-là que l'on verra quel type de partenariat social la partie adverse envisage.

Ne fais pas confiance aux statistiques...

... que tu n'as pas falsifiées toi-même. Ou du moins optimisées. Un petit commentaire sur les statistiques de ponctualité sur le réseau ferroviaire suisse. Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P

Avec 93,6% de trains à l'heure au cours des six premiers mois, les CFF s'attendent à leur résultat le plus ponctuel de tous les temps. Penchons-nous dessus pour nous faire une idée un peu plus précise de cette valeur. Pour simplifier, les grands chemins de fer privés, qui évoluent aujourd'hui principalement sur l'infrastructure des CFF, sont inclus dans ces calculs. L'ajout ou le retrait de certaines valeurs sont précisément au cœur de cette statistique très positive de la ponctualité, indépendamment aussi de certaines impressions subjectives. En toute logique, une valeur qui est positive l'est parce qu'elle est débarrassée de toute influence négative. Afin de vérifier la solidité de la statistique publiée sur la ponctualité, j'ai envoyé les « suspicions » suivantes au service de presse des CFF :

- Les trains supprimés ne sont pas comptabilisés ;
- Les suppressions partielles ne sont pas comptabilisées si les trains n'atteignent pas leur destination ;
- Les suppressions partielles ne sont pas comptabilisées si des trains « ombre » sont mis en marche sur une partie de l'itinéraire et qu'ils atteignent leur destination à l'heure ;
- La ponctualité des correspondances entre le train original et le train ombre n'est pas prise en compte s'il faut changer de train et que le train ombre est déjà parti ;
- Les retards dans les gares intermédiaires ne sont pas comptabilisés lorsqu'un train dispose ensuite d'une grande réserve de temps de parcours et qu'il redevient ponctuel ;
- Les retards ne sont pas comptabilisés lorsqu'un train reçoit une nouvelle marche et que le retard est intégré dans l'horaire ;
- La ponctualité des correspondances n'est pas prise en compte lorsqu'une correspondance est reçue une nouvelle marche ;
- Les réserves supplémentaires dans l'horaire annuel n'ont pas d'effet négatif en comparaison pluriannuelle et les trains apparaissent en revanche plus ponctuels

La réponse reçue a tenté de réfuter pratiquement chaque affirmation. Ainsi, depuis le 1er janvier 2021, les trains supprimés pour des raisons d'exploitation

sont considérés comme non ponctuels. Les suppressions planifiées (p. ex. lors de travaux) ne sont pas comptabilisées. La formule de calcul de la ponctualité des trains manque d'un coefficient pour la pondération d'un train supprimé par rapport à un train en retard.



Les suppressions partielles en tant que telles ne seraient plus comptabilisées séparément, car la ponctualité est mesurée et indiquée à chaque arrêt commercial, prévu et non prévu. Chaque suppression est donc pondérée de manière différenciée selon la distance que le train a déjà parcourue. Si un train de remplacement ou un train ombre est utilisé sur certains tronçons, cela a des effets positifs sur les statistiques, bien que la chaîne de prestations continue ne soit pas fournie. Le train ombre est toutefois comptabilisé séparément, car la clientèle aurait été moins influencée négativement au moins sur ce tronçon partiel. De même, la ponctualité des correspondances entre le train original et le train ombre est une valeur qui est déterminante dans la mesure où il s'agit d'une correspondance effectuée dans l'un des cinquante-deux points du réseau où elle est scrutée.

Dorénavant, la ponctualité doit également être mesurée et comptabilisée séparément à tous les arrêts commerciaux, ce qui confèrera un rôle plus important aux réserves de temps de parcours. Celles-ci sont généreusement agrandies dans le cadre des travaux de modernisation prévus et jouent également un rôle de plus en plus important dans le cadre des futurs concepts d'horaires. De même, cela a une influence positive sur la ponctualité des correspondances, car les correspondances autrefois serrées ne sont tout simplement plus proposées. Les retards ne sont pas du tout indiqués lorsqu'un train reçoit une nouvelle marche planifiée et que des minutes de retard supplémentaires sont intégrées dans l'horaire, comme c'est actuellement le cas au Gothard. La clientèle subit d'un temps de trajet prolongé de soixante minutes et le prix du billet continue à être calculé avec les kilomètres tarifaires plus

chers via le tunnel de base du Gothard. Il n'y a donc pas non plus d'heures supplémentaires pour le personnel. Il en va de même pour la ponctualité des correspondances. Chaque jour, un nouveau calcul est effectué et ce que le client reçoit dans l'application au jour le jour sert de base aux statistiques de ponctualité. L'affiche jaune imprimée des départs sur le quai a peu de poids. Certes, la ponctualité des correspondances est mesurée sur la base de l'heure d'arrivée commerciale, mais celle-ci est variable. Dans une autre méthode, les valeurs seraient trop basses eu égard au nombre de travaux.

Ce qui n'est pas non plus pris en compte, ce sont les réserves techniques d'horaire intégrées à long terme. Si un train a toujours cinq minutes de retard et qu'il obtient cinq minutes de plus après le changement d'horaire, il circule certes toujours à la même vitesse, mais il apparaît alors ponctuel. La référence est l'horaire de l'année précédente, les comparaisons à long terme pour montrer l'évolution globale de l'horaire ne sont reconnues dans la statistique de la ponctualité que par l'augmentation de la valeur cible atteinte ; pour autant qu'elle soit atteinte. Toujours est-il que la soi-disant robustesse augmente et que la clientèle gagne des offres plus fiables.

Et souvenons-nous qu'une statistique ne sert à rien au client s'il veut se rendre à l'aéroport au moment précis où le train est annulé. Mais les valeurs positives se vendent beaucoup mieux. Je ne suis toutefois pas tout à fait sûr que les 93,6% de ponctualité soient lissés sur l'ensemble de la journée. Serait-il possible que les trains soient plus ponctuels lorsqu'ils sont moins chargés ?

Et cela ne concerne-t-il pas en moyenne beaucoup plus de clients que ne le laisse supposer la valeur de ponctualité indiquée, si ce sont toujours les mêmes trains très chargés qui sont en retard ? Comment une valeur de ponctualité est-elle calculée si des problèmes de données en temps réel ne permettraient pas de publier un horaire quotidien actualisé ? Et comment se présenterait une statistique de ponctualité si le choix d'un client se porte sur la liaison précédente afin qu'il dispose d'une marge de temps suffisante ?

Il y a donc une marge d'interprétation relativement importante pour savoir dans quelle mesure une statistique représente le reflet réel de la situation qu'elle mesure et comment celle-ci est perçue individuellement.

Mais en termes de marketing, une valeur élevée dans les statistiques de ponctualité n'est certainement pas une mauvaise chose. Et pour la création artificielle de places de travail, la tenue et l'actualisation d'innombrables valeurs statistiques ainsi que leurs interprétations, comparaisons et présentations sont tout aussi bénéfiques.

On peut encore citer les exemples suivants :

- Si un train de la ligne IC1 tombe en panne à Morges et qu'il est remplacé au pied levé par un nouveau train à partir de Berne, toute la chaîne de prestations n'est pas considérée comme supprimée. Une grande partie des clients est même relativement ponctuelle, car statistiquement, peu de clients voyagent en continu dans un train du départ à l'arrivée. C'est une question de chance de savoir où l'on figure individuellement dans les statistiques de ponctualité.
- Lorsqu'un train de l'IC2 est détourné comme prévu par la ligne de faite du Gothard, il n'a pas soixante minutes de retard, il est à l'heure.
- Lorsqu'un Twindexx de l'IR70 est sorti du roulement à Zurich en raison de travaux d'entretien prévus, le train est ensuite généralement acheminé comme un train ombre. Le fait que les voyageurs du train initial atteignent leur nouveau train ou non n'a guère d'importance sur le plan statistique, les trains roulant de toute façon avec des numéros de train différents.
- Lorsque les branches de la ligne S5 et S9 du S-Bahn Zurich sont croisées, le temps de parcours est augmenté de trois à quatre minutes des deux côtés. Les trains sont désormais trois à quatre minutes plus ponctuels.
- En 2002, l'actuel IC3 partait de Bâle CFF à la minute .07 et arrivait à Zurich HB à la minute .57. En 2023, le train part de Bâle CFF à la minute .06 et arrive à la gare centrale de Zurich à l'heure pile. Une réserve supplémentaire de qua-

tre minutes est intégrée dans l'horaire ou, selon le point de vue, quatre minutes de retard sont garanties.

- Depuis 2021, en raison de réserves horaires plus importantes, l'IC2 en direction du Tessin circule désormais à la minute .05 au lieu de .10 au départ de Zurich HB. La correspondance de Bâle en direction du Tessin via Zurich HB n'est depuis lors plus proposée, malgré le temps de trajet plus court par rapport à la relation via Lucerne, et ne figure donc plus dans les statistiques de ponctualité des correspondances.
- Les IC4/IR36 des CFF, les IR 26/35/46 du SOB ou les IR 17/65 du BLS sont tous exploités majoritairement en trafic grandes lignes avec le matériel roulant régional le plus moderne, mais présentent encore pratiquement les mêmes temps de parcours que les trains classiques composés d'une locomotive et de voitures avec du matériel roulant des années 60-80.

En principe, toute la publication de l'horaire en Suisse romande pour 2025 repose sur les mêmes mesures. Des retards sont intégrés dans l'horaire et des correspondances sont rompues. Et ce, malgré des réserves de temps de parcours déjà intégrées en raison de la transformation du nœud ferroviaire en gare de Lausanne.

- p.ex. arrivée/départ IC1 à Genève Aéroport 2012 : .24/.36 ; 2022 : .27/.32 ; 2025 : .32/.28*.
- * projet non définitif

Dans les communications relatives à l'horaire 2025 en Suisse romande, les allongements de temps de parcours ne sont toutefois à nouveau comparés qu'à l'horaire actuel. Les références à des horaires antérieurs et encore plus rapides sont omises.

Néanmoins, tous les messages concernant la ponctualité ont un point commun : pour d'innombrables facteurs, on n'est plus guère en mesure de proposer un horaire fiable malgré des véhicules modernes et rapides et malgré une infrastructure moderne et sophistiquée. On se voit alors contraindre d'optimiser cet horaire en utilisant certains moyens pour qu'il puisse au moins être présenté comme statistiquement réussi. ➡

Le vide réglementaire

Groupe technique VSLF

Dans la production de l'exploitation entre le SOB, les CFF et Thurbo, il existe des contrats d'aide mutuelle dans la production journalière opérationnelle. En d'autres termes, les mécaniciens d'une entreprise donnée peuvent effectuer les prestations des autres entreprises. Ils sont prêts à l'heure. Il est donc possible à tout moment et sans problème que le personnel des locomotives conduise des trains pour d'autres entreprises ferroviaires sur d'autres véhicules.

Les bases légales exigent que le personnel des locomotives en question dispose dans chaque cas des connaissances des prescriptions d'exploitation et des réglementations de l'entreprise pour laquelle il roule et qu'il les applique. L'identification de l'entreprise responsable de la course en cours est visible pour le personnel des locomotives dans la marche du train qu'il consulte dans RailOpt resp. LEA App ou sur LEA Print. Conformément à cette indication, le mécanicien doit procéder selon des prescriptions et des processus différents. Ici aussi, le manque d'interopérabilité des règles se fait sentir. Chaque compagnie ferroviaire réglemente la même chose différemment. Cela complique inutilement les choses et garantit une charge de travail pour tous.

Résolution LPV BLS sur l'ETCS Level1 LS

Situation initiale : Résolution ETCS L1 Mode d'exploitation « LS »



L'ETCS L1 LS continue de présenter des lacunes. La sous-fédération du personnel des locomotives du SEV a rédigé une résolution que nous soutenons pleinement.

L'aptitude pratique de l'ETCS L1 LS présente à notre avis de très grandes lacunes dans son domaine et n'a pas été suffisamment étudiée au préalable. C'est ainsi que l'on constate aujourd'hui, par exemple dans le quotidien du trafic régional, où il y a peu de réserves de temps, la gravité du problème.

Il s'agit d'une part des surveillances de courbes de freinage extrêmement restrictives qui exigent une conduite défensive pour ne pas risquer un serrage imposé. Ces courbes de freinage sont très éloignées des courbes de freinage considérées comme sûres et utilisées sans problème jusqu'à présent.

Le personnel des locomotives est fortement intimidé et absorbé par ce type de surveillance. Il contrôle constamment les affichages au lieu de se concentrer sur l'observation de la voie et des signaux. Cela est particulièrement criant lors des entrées en direction de signaux fermés dans les gares. En particulier lorsque la vitesse de libération passe de 40 km/h à une valeur plus basse.

Le personnel des locomotives attend d'un système de contrôle des trains, outre l'aspect principal de la sécurité, une bonne ergonomie lors de l'utilisation quotidienne. Celle-ci est nécessaire pour que les trains soient ponctuels, économiques et confortables pour les voyageurs. Nous demandons un développement et surtout des améliorations pour.

Nous demandons un développement et surtout des améliorations pour

- Les courbes de freinage surveillées, en particulier en direction des signaux indiquant l'arrêt.
- Les indications des affichages qui sont trop alarmants dans certaines situations. Par exemple, une indication « 0 » qui n'est en réalité que pour le signal suivant.
- L'autorisation d'une tolérance de dépassement de la vitesse minimale et dépendante de la situation, dans le cas des vitesses de libération
- Lorsque la vitesse autorisée est de 40 km/h, il est déconcertant de constater que la vitesse autorisée est de 39 km/h seulement. Avec cette vitesse de libération de 40 km/h donnée à l'avance, il est possible de franchir un signal indiquant l'arrêt sans avertissement supplémentaire. ➡

(Reproduit avec l'aimable autorisation de la LPV - BLS)

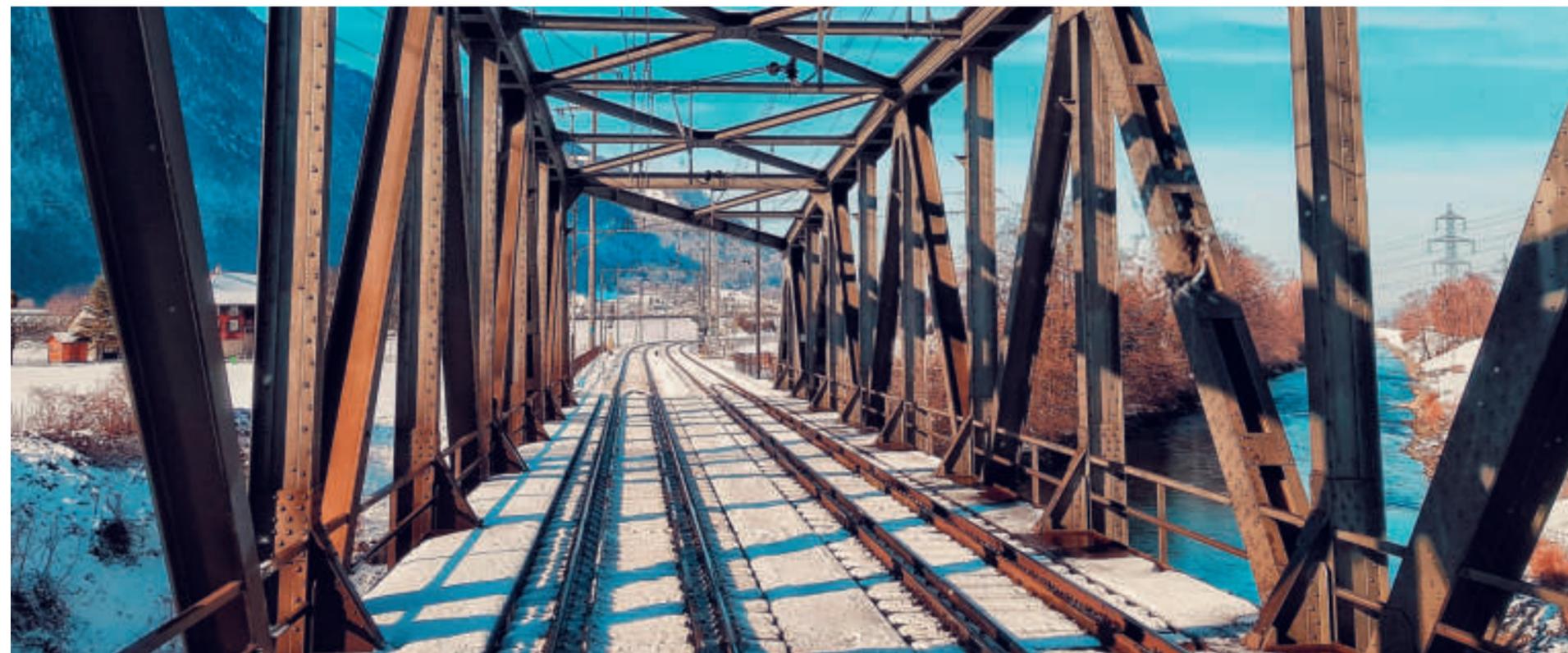


Photo Stefan Gall



Stephan devant « sa » locomotive Re 460 105 à son dernier jour d'exploitation en tenue VSLF, le 2 avril 2018

Hommage à Stephan Gut

Le 30 juillet 2023, Stephan Gut est décédé de manière inattendue pendant ses vacances en France.

Stephan est né en avril 1964 et a grandi dans la ville de Zurich, où il a également passé sa maturité gymnasiale. Après avoir voyagé, il a décidé de se lancer dans la profession de mécanicien de locomotive. Son grand-père était mécanicien de locomotive à Erstfeld. Il n'a jamais été un fan « classique » des chemins de fer, mais la famille des cheminots et les liens invisibles entre eux le fascinaient.

En 2000, Stephan a commencé à mettre en place activement la communauté d'intérêts « IG Loc ». Avec Ruedi Renggli (à l'époque LPV) et Beat Schumacher (transfair), ils ont essayé de réunir les trois syndicats et d'obtenir une représentation renforcée des intérêts au sein d'une seule association du personnel des locomotives. Des assemblées et des enquêtes auprès du personnel des locomotives de toute la Suisse ont permis de réunir plus de 1000 intéressés. Le nom de Gut fut rapidement connu loin à la ronde par les trois syndicats.

Parallèlement, Stephan est devenu actif au sein du VSLF. D'abord en tant que directeur artistique et maquettiste pour le LocoFolio. Il a entièrement redessiné le magazine et a reconstruit toute l'identité visuelle du VSLF. Le LocoFolio est devenu sa carte de visite et celle du VSLF vers l'extérieur. De plus, il a repris en 2005 la présidence de la section de Suisse orientale, de loin la plus importante avec environ un tiers de la totalité des membres du VSLF. Parallèlement, il a mis en place une nouvelle organisation pour les visites de classe.

Avec la possibilité de concevoir une locomotive publicitaire pour le VSLF, Stephan a créé avec la locomotive hibou Re 460 un projet incomparable, impérissable et absolument réussi. La locomotive avec les yeux qui vous regardent sur le côté a même tellement plu aux CFF qu'elle a circulé pendant plus de quatre ans, au lieu d'un seul.

En collaboration avec Daniel Ruf, membre du comité central du VSLF, Stephan a négocié la CCT 2011, 2015, 2019 des CFF. Les jalons les plus importants ont été le système salarial propre aux mécaniciens dans le système salarial en lien avec SALSA et la progression en dix ans pour les

mécaniciens en 2019. Il a également été très actif dans le projet de « planification ombre » en 2011 chez CFF Voyageurs, où un engagement plus flexible et une augmentation de la productivité ont été étudiées, notamment au moyen d'une planification intégrée des prestations de conduite, d'entente avec les sociétés-filles des CFF.

En dernier lieu, Stephan a travaillé au sein de la direction technique ZFR des CFF, ce qui lui a procuré un grand plaisir et lui a permis de mettre à profit toutes ses compétences et connaissances, ainsi que sa grande force de persuasion et ses pensées positives. Après avoir hésité au début, les CFF ont été très heureux de l'aide constructive et déterminée d'un mécanicien de locomotive aussi expérimenté. Le wagon-restaurant qu'il a instauré à Zurich est un coup très spécial de Stephan. Un wagon-restaurant en acier léger, prévu pour être ferrailé dans les années 2000, a été kidnappé sans hésiter par le personnel des locomotives et déplacé derrière le dépôt F de Zurich. Là, il a été transformé par de nombreux mécaniciens pendant leur temps libre et a servi pendant des années pour la rencontre mensuelle des cheminots, avec un bar et des possibilités de restauration. Des fêtes de départ à la retraite et des événements externes ont également eu lieu dans le wagon-restaurant près de l'entrepôt à charbon, à côté de la nouvelle sous-station. Un jour, le wagon-restaurant disparu, non désamianté, a été découvert et il a fini à Kaiseraugst. Officiellement, le wagon n'appartenait bien sûr à personne.

En guise d'invitation aux rencontres du wagon-restaurant, Stephan créait chaque mois une petite bande dessinée « Astérix » qui représentait merveilleusement bien les flops ferroviaires passés et actuels. Non seulement les CFF, mais aussi les mécaniciens de locomotive ont eu droit à leur part dans ces bandes dessinées légendaires.

En tant que mécanicien de locomotive, Stephan était très apprécié par tout le monde, car c'était un collègue toujours positif et équilibré, qui se trouvait toujours sur un pied d'égalité avec nous. Au sein du VSLF et dans l'ensemble du monde ferroviaire, il a su convaincre par

son attitude sereine et son approche toujours orientée vers les solutions. Stephan est ainsi devenu un leader central et un homme-clé au sein du VSLF, ne se mettant jamais en avant et apportant partout son soutien par ses conseils et son action. Grâce à son sens aigu du contexte politique, Stephan a apporté un soutien déterminant au VSLF lors de l'élaboration de procédures relatives à divers dossiers.

J'ai fait la connaissance de Stephan alors qu'il était jeune mécanicien de réserve et qu'il s'efforçait d'obtenir des améliorations pour les chemins de fer et le personnel des locomotives. Nous avons bu de nombreuses bières à la fin du travail, au milieu de la nuit, à la Langstrasse, et nous avons réfléchi aux possibilités de trouver de nouvelles solutions. Avec Daniel Ruf et de nombreux autres collègues, ainsi qu'avec l'ensemble du VSLF, nous en avons obtenu quelques-unes. Mais nous n'avons pas réussi à en faire plus. Stephan m'a toujours aidé à comprendre que nous pouvions influencer beaucoup de choses, mais qu'elles se heurteraient en grande partie à la réalité. Cette pensée nous a d'autant plus motivés à continuer.

Tout cela jusqu'au 30 juillet 2023, où Stephan nous a tous quittés de manière totalement inattendue, à seulement 59 ans. Pendant ses vacances, il a succombé à une grave crise cardiaque. Il laisse un vide immense derrière lui. Au près de sa femme et de sa fille, de sa famille et de ses amis, auprès des cheminots et du chemin de fer, auprès de tout le personnel des locomotives et du VSLF. Les grands vides que laissent entrevoir la disparition de notre ami sont la meilleure preuve d'une vie bien remplie et active au service des autres. Nous commençons seulement maintenant à comprendre ce que nous avons tous perdu avec Stephan.

Stephan était l'un de mes meilleurs amis au monde. Nous garderons un magnifique souvenir de Stephan. Merci à lui pour tout.

Hubert Giger
Mécanicien de locomotive CFF
Voyageurs Zurich
Président du VSLF

Hommage posthume à Stephan Gut, président de la section Ostschweiz du VSLF

5.4.1964 - 30.07.2023

A notre grand désarroi, le comité de la section Ostschweiz a appris dans les jours qui ont suivi le 30 juillet 2023 le décès soudain de notre président de section Stephan Gut. Cette nouvelle a provoqué une grande tristesse et la consternation, et pas seulement chez nous.

Le décès prématuré de Stephan est une perte cruelle pour nous tous, et tout particulièrement pour sa femme Karolina et leur fille.

Au sein du comité de la section Ostschweiz, Stephan était notre cheville ouvrière. Il assistait à la plupart des réunions, passait la plupart des appels téléphoniques et effectuait la plupart des visites de classe. Il était le rédacteur et le metteur en page du cahier

de l'AG (pas seulement pour la section Ostschweiz), il a écrit d'innombrables articles pour le magazine LocoFolio et était le directeur artistique de ce dernier. Il a noué des contacts importants avec les entreprises ferroviaires, les cadres de celles-ci, l'industrie et diverses associations professionnelles. Même plusieurs mois après le décès de Stephan, on découvre encore des activités pour lesquelles on remarque que « c'est toujours Stephan qui a fait ça ». Ce n'est qu'avec difficulté que nous apprenons à répartir la multitude de tâches et de rendez-vous sur plusieurs épaules, afin de maintenir à peu près le niveau de Stephan.

Nous n'avons pas seulement perdu notre président de section, mais aussi un ami cher. Un homme qui était toujours de la partie lorsqu'il s'agissait de rire, de discuter, de manger ou de boire une bière. De plus, il était presque redouté par ses supérieurs pour ses analyses pointues et ses réponses pertinentes, il avait toujours d'habiles réflexions ! Et pourtant,

il avait pour chacun une oreille attentive, un bon conseil ou des paroles de soutien quand on n'allait pas bien...

Lors de la première séance du comité de cette année, Stephan nous avait fait part de son intention de quitter la présidence de la section lors de l'AG de novembre 2023, afin de consacrer plus de temps à sa famille et à ses nombreux projets au sein des CFF. Nous aurions volontiers accédé à son souhait et l'aurions personnellement remercié avec tous les hon-

ner une affaire aussi peu sexy qu'une assemblée générale de manière sereine, décontractée et divertissante. Et comme j'ai pu le constater au cours des années suivantes, c'était l'une des marques de fabrique de Stephan. Chaque fois que les choses se sont compliquées et sont devenues confuses, Stephan a su, grâce à sa compétence, démêler le nœud et sauver la situation.

Lorsque j'étais rédacteur en chef du LocoFolio, j'ai pu travailler assez étroit-



Stephan en service sur le train de transport de personnel Zurich HB - Herdern à 1h30 à Zurich HB.
Photo : Hubert Giger, en route pour une manœuvre.

neurs de la fonction qu'il a exercée avec tant d'engagement et d'apparente facilité pendant 18 ans.

Cher Stephan, nous te remercions de tout cœur pour ton formidable travail et les bons moments que nous avons passés avec toi.

Tes amis du comité de la section Ostschweiz du VSLF

Hommage à Stephan Gut

Par Daniel Hurter, ancien rédacteur en chef du LocoFolio

J'ai fait la connaissance de Stephan Gut en 2007 ou en 2008, lorsque j'ai participé pour la première fois à une assemblée générale de section en tant que nouveau membre du VSLF. Dès cet instant, j'ai été impressionné par sa capacité à me-

tement avec Stephan. C'était une collaboration très agréable et très professionnelle de sa part. Je me souviens aussi très positivement de plusieurs « réunions de suivi » et leur suite dans une ambiance conviviale, où nous avons beaucoup ri. Ce que j'ai toujours admiré chez Stephan, c'est le calme avec lequel il racontait les nombreuses absurdités auxquelles nous sommes confrontés dans notre environnement professionnel. Il était même capable de rire de choses qui, selon notre tempérament, nous laissent plutôt perplexes, désespérés ou tendus. Avec le recul, je me demande si le rire n'était pas son mécanisme de protection pour faire face à cette période pleine d'impondérables désagréables et de décisions et d'événements incompréhensibles.

L'annonce de sa mort me hante encore. Même si j'ai assisté à la cérémonie funéraire, le fait que Stephan ne soit plus parmi nous semble toujours absurde et irréel. Je ne prendrai vraiment con-

science de son absence que lorsque la prochaine assemblée de la section aura lieu sans lui.

Prends soin de toi Stephan. Peut-être nous retrouverons-nous un jour quelque part pour une assemblée – une assemblée sans ordre du jour, mais avec beaucoup de convivialité et de rires.

Cher Hubi,

C'est avec un grand désarroi et une grande émotion que j'ai pris connaissance de la dernière newsletter ; j'ai dû la lire plusieurs fois pour comprendre que le nom de STEPHAN GUT y figurait et que la photo correspondait à son portrait.

Je tiens à te présenter mes condoléances les plus sincères, ainsi qu'à tous les membres de ton syndicat.

J'ai eu la chance de connaître Stephan et c'était un homme formidable. Son attitude positive, toujours ouverte et droite, associée à ses vastes connaissances approfondies, m'a toujours impressionné. Et lors de l'AG, il a toujours su formuler un point positif, même sur les sujets les plus désagréables.

Le fait que Stephan ne soit plus parmi nous est d'une tristesse infinie, les adieux sont réellement douloureux. Quelle grande perte pour le VSLF. Je suis néanmoins reconnaissant d'avoir pu faire la connaissance de Stephan ; les

rencontres avec lui ont toujours été aussi riches et enrichissantes. Je garderai donc toujours un bon souvenir de lui. Je te souhaite, ainsi qu'au VSLF, tout le meilleur dans cette période difficile et la force nécessaire pour l'avenir !

Meilleures salutations,
Hans

(Hans Bär est ingénieur diplômé EPF, a été pilote chez Swissair et pilote militaire et a dirigé l'ancien groupe de travail « division du personnel des locomotives »)

Cher Hubert,
Chers collègues,

C'est avec consternation que j'ai lu la nouvelle du décès de Stephan. Au nom de la LPV, je vous présente nos sincères condoléances.

Salutations,
Hanny

Bonjour Hubi et Dani,

C'est avec une grande consternation que j'ai appris le décès soudain de Stephan Gut pendant mes vacances au Royaume-Uni. Je suis extrêmement triste que Stephan ne soit plus parmi nous. Nous

avons fait beaucoup de choses ensemble au niveau syndical et nous avons obtenu des résultats. Je me souviendrai de Stefan en tant qu'excellent collègue très apprécié.

Je présente mes sincères condoléances au comité central du VSLF ainsi qu'à la famille de Stefan.

Meilleures salutations,
Marjan D. Klatt

Cher Hubi,

La nouvelle du décès de Stephan m'a beaucoup affectée. Même si nos contacts se limitaient aux repas annuels autour d'une pizza, je garde en mémoire ses « discussions » pointues et surtout son rire malicieux qui suivait chaque fois, comme si c'était hier. Stephan, un leader local avec un cœur et une âme, un porteur de sympathie pour votre cause.

J'aimerais rendre un dernier hommage à Stephan.

Sincères salutations,
Franz



Les cheminots après le travail. 175e anniversaire à Bienne 3 septembre 2022.
Stephan Gut, Fabian Sollberger, Hanspeter Huwyl, Stefan Landenberger

Brasserie Zurich HB

Après la cérémonie funéraire de Stephan Gut le 18 août 2023, tout le monde s'est retrouvé à la « Brasserie Federal » de la gare centrale de Zurich. C'était un plaisir de voir autant d'amis de Stephan lui rendre un dernier hommage.



Hans Jeppesen, Boda Breu, Martin Geiger, Tobias Früh



Christoph Graser, Leopold Trovatori



Fabian Rippstein Bornhövd, Marco Gosetti, Christophe Cler, Daniel Heckendorn



Simon Steinmann, Beat Senn



Marcel Hämmerli, Erich Bachmann, Anita Kessler



Thomas Egli und Hans-Ruedi Schürch



Le livre de condoléances pour Stephan Gut a été remis par Hubert Giger à Boda Breu à Altstetten, qui l'a apporté sur une locomotive à la gare de triage Limmattal RBL. 5 août 2023



Dario Bai, Stefan Furter



Lisa Meschkat, Pinggera Mario



Wolfgang Jakob, Hans-Peter Bissig, Peter Bachmann, Roger Nater, Paul Kompein



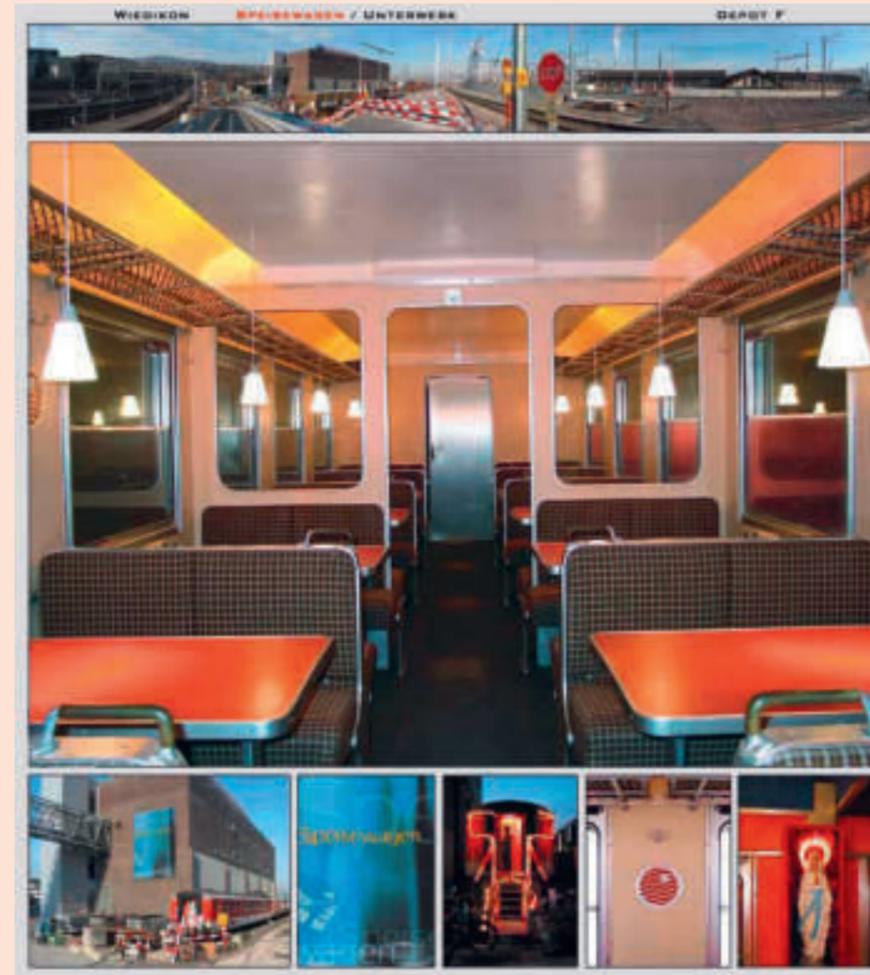
Roman Gyssler, Rahel Wyss, Thomas Erdin



Matthias Oppliger, Pascal Mischler



Marc Engelberger, Felix Traber, Raoul Fassbind



Wagon-restaurant

Dépôt F de Zurich, mai 2005. Le wagon-restaurant en acier léger en livraison IC devant la laiterie située au milieu de la photo. Devant le wagon-restaurant, l'ancienne ligne du Letten avec un Mirage RABDe 12/12 remisé. En bas, le Kohle-dreieck avec une Ae 6/6, la sous-station et le chef de gare. A droite, les jardins familiaux sont vidés pour la future entrée de la gare de Wiedikon.



Daniel Ruf (à l'avant) et Stephan Gut dans le wagon-restaurant. Août 2004.

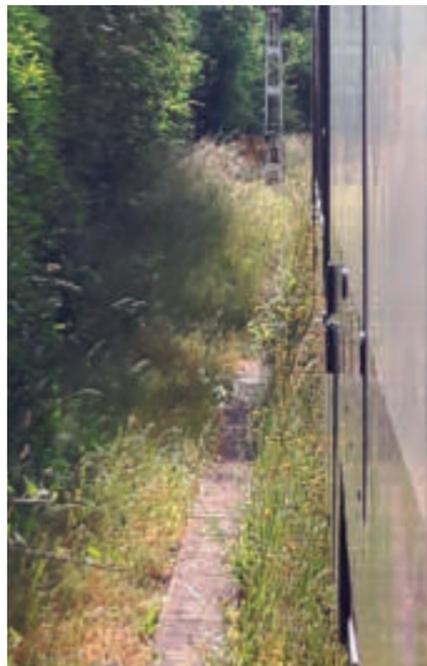


Stephan Gut: un graphiste malicieux

Le LocoFolio avec la mise en page de Stephan Gut était bien plus qu'un simple magazine d'association. Stephan plaçait un « easter egg » dans presque chaque numéro. Ses graphiques étaient souvent plus pertinents que n'importe quel mot.
Markus Leutwyler, rédacteur en chef du LocoFolio depuis 2016

C'était en 2016, le tunnel de base du Gothard était ouvert. Grande euphorie partout ! Les rapports sur tous les petits et grands désagréments de l'exploitation ferroviaire ne se lisaient toutefois pas de manière aussi positive (Lofo 1/2016). L'un d'entre eux relatait la situation dangereuse en bout de ligne du Seetal à Lenzburg. Les accidents étaient presque quotidiens. Stephan a interprété cela sans hésiter comme une "zone de rencontre"...

Les hautes herbes peuvent être dangereuses. Surtout si un tigre s'y cache ! (LocoFolio 2/2017)



L'illustration de l'article sur les coûts élevés de l'ETCS est très subtile



Il n'était pas rare que les couvertures soient elles aussi de véritables œuvres d'art. Le thème du numéro 2/2017 était la « numérisation ». Stephan l'a illustré ainsi :



Le coronavirus nous a privé de l'AG 2020 :



La couverture de l'édition 1/2022 sur le thème de l'ETCS est légendaire :



Sopre devait régler tous les problèmes de la répartition (LocoFolio 1/2018)



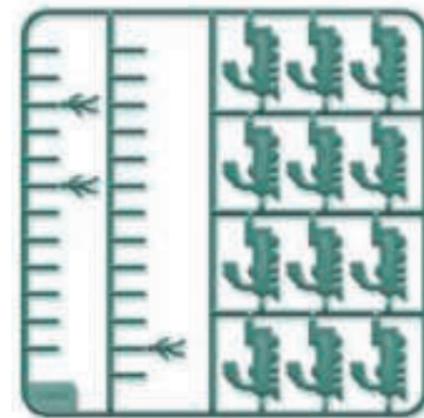
Il en fut autrement...



Le thème « bus de substitution » de manière très visuelle (LocoFolio 2/2021):



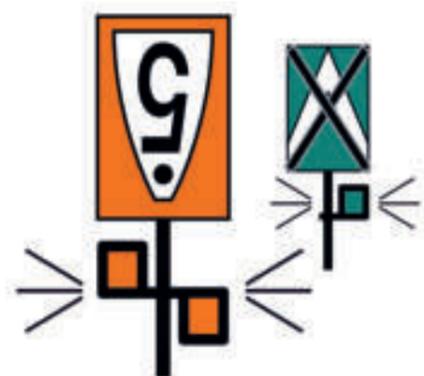
En 2019, le manque de personnel était déjà flagrant. Un an plus tard, des trains étaient supprimés. L'illustration de Stephan à ce sujet est tout simplement brillante ! (LocoFolio 2/2019)



A partir du numéro 1/2021, le LocoFolio avait un nouveau logo, beaucoup plus beau. Voici les études préliminaires :



Tronçon de ralentissement mal posé? Voilà des pictogrammes adaptés (LocoFolio 1/2019):

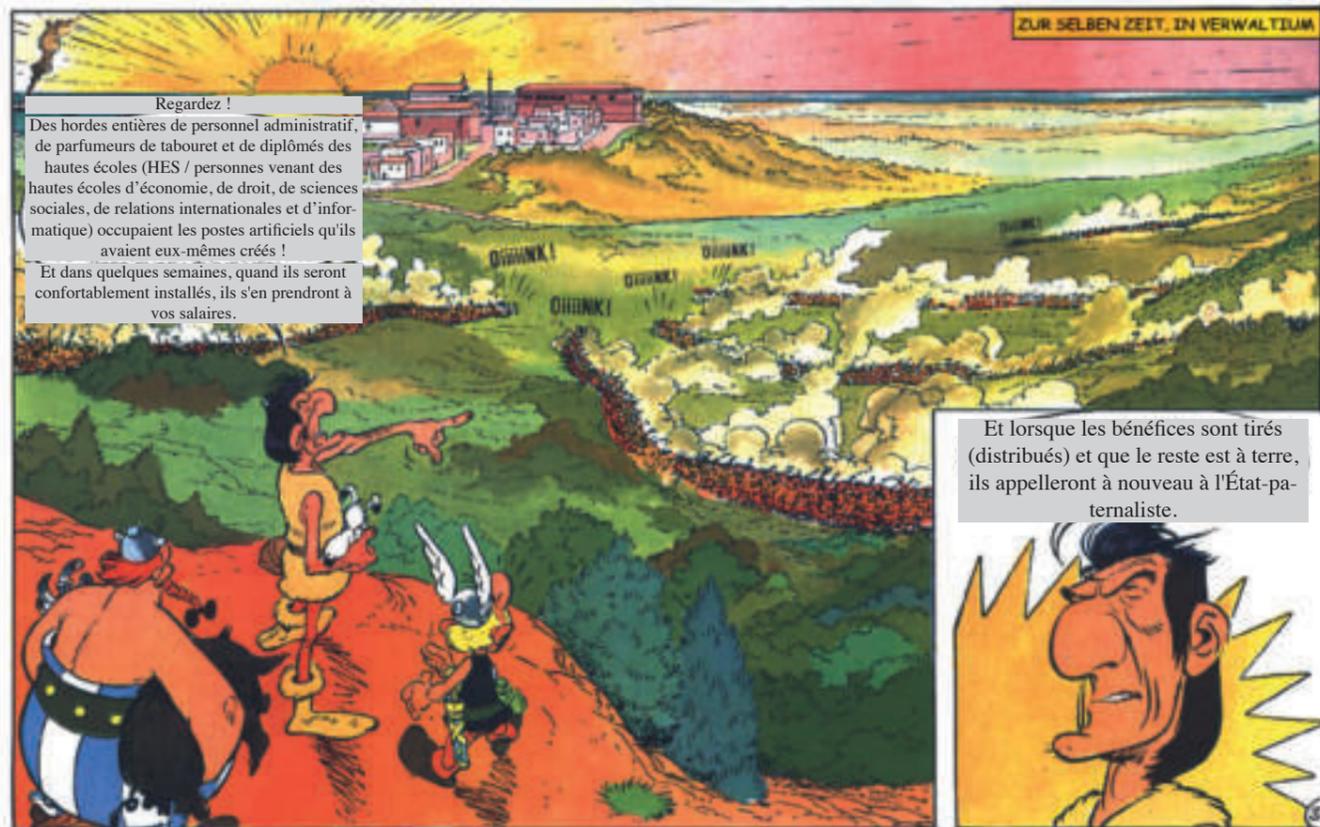


Astérix (hommage à Stephan Gut)

Stephan Gut a obtenu les droits des Éditions Albert René pour son travail.



Nous sommes en l'an 4 après la Division. Toute l'Helvétie est occupée par Divionus Toute l'Helvétie ? Non. Le peuple des mécaniciens ne cesse de résister à l'envahisseur. Et la vie n'est pas facile pour les occupants des camps fortifiés "Divisionum" (Division), Administrum (Administration), Salsadum (Salsa / système salarial des CFF) et Reductum Costum (Réduction des coûts)...



Les bandes dessinées Astérix de Stephan étaient des invitations aux réunions du wagon-restaurant. Avec le temps, trois volumes en ont résulté.

Astérix chez les cheminots 2

Failles de sécurité critiques dans le cloud de Microsoft

Une clé de sécurité volée à l'été 2023 pour les systèmes cloud de Microsoft, tels que OneDrive et Sharepoint, montre que les entreprises ne peuvent globalement pas se fier à la sécurité de leurs données. Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P

Les données sont en quelque sorte l'équivalent de l'or moderne, la numérisation et la mise en réseau gagnant du terrain dans tous les domaines. La plupart des entreprises sont reliées – à l'interne comme à l'externe – par Internet et stockent leurs données en ligne sur des serveurs dans le cloud. Cela présente des avantages pratiques tels que la disponibilité partout et rapide au moyen d'un lieu de stockage décentralisé et uniforme. Des chaînes de production entières sont aujourd'hui automatisées et gérées à distance. Elles sont souvent aussi en réseau avec l'internet ouvert. C'est précisément pour cette raison que les réseaux étatiques et les réseaux d'entreprises sont extrêmement attrayants pour les pirates informatiques.

En juillet 2023, Microsoft a annoncé que des pirates informatiques chinois présumés avaient réussi à voler une clé de sécurité centrale pour les réseaux cloud OneDrive et SharePoint. Jusqu'alors, on parlait du principe que les réseaux des géants de la technologie étaient sûrs. Microsoft lui-même s'est montré désagréablement discret sur la situation, n'a communiqué que de manière minimale et n'a guère proposé de solutions à la problématique. Cela ouvre la voie à de nouvelles spéculations sur la sécurité des solutions numériques. On ne sait toujours pas si des données ont été volées et, si oui, dans quelle mesure et quelles entreprises ont été touchées.

Depuis le conflit ukrainien et les sanctions prises à l'encontre de la Russie, l'activité de piratage envers les chemins de fer (notamment) s'est fortement accrue. Des perturbations de composants informatiques sont annoncées presque quotidiennement, le client s'en aperçoit le plus souvent lors de la défaillance des canaux de distribution des billets ou en cas de perturbation des applications. En Suisse notamment, les chemins de fer sont désormais numérisés de manière très poussée. Pour ne citer que quelques exemples : les trains modernes sont équipés de divers ordinateurs, dont certains sont connectés à internet et à d'autres réseaux internes et externes. Les postes d'enclenchement électroniques sont largement mis en réseau et commandés à distance. L'ensemble de l'environnement de bureau est implémenté sur Sharepoint et n'est pratiquement plus soumis à des restrictions d'accès pour les employés. Les canaux de distribution sont disponibles via

des applications et sont par conséquent accessibles au public sur internet.

Malgré ces vastes possibilités d'accès public, les réseaux ferroviaires sont considérés comme sûrs. Les trains disposent en partie de portes d'entrée numériques publiques, qui servent en premier lieu au diagnostic à



Photo Unsplash

distance ou à l'installation de mises à jour de logiciels, en principe dans des réseaux séparés. De même, les ordinateurs portables utilisés pour l'entretien ne sont pas reliés à des réseaux publics. De plus, ils ne sont entretenus que par un personnel spécialisé et formé. Cela devrait également être le cas malgré le système d'exploitation Windows XP, toujours utilisé actuellement. Le support de Microsoft a certes été interrompu en 2014 pour ce système d'exploitation et son code source a été divulgué en 2020, mais tant que les ordinateurs sont toujours isolés, il ne peut pratiquement rien se passer.

En fait, ce sont surtout les interfaces du réseau de vente public qui posent problème, c'est-à-dire surtout le site Internet et l'application. En conséquence, les chemins de fer ont souvent été dans l'impossibilité de vendre des billets cette année. Mais tant que la responsabilité de la preuve est systématiquement attribuée au client et que l'on renonce généralement à des mesures à bien plaisir, cela ne constitue en principe qu'un problème mineur. La plupart des voyageurs sont de toute façon des abonnés qui pourraient, moyennant une modeste contribution aux frais, prouver au guichet qu'ils sont légalement en possession d'un billet valable.

Et les postes d'enclenchement électroniques et les réseaux radio et téléphoniques sont en principe cloisonnés et testés à des ni-

veaux de sécurité élevés. On peut toutefois se demander si la numérisation croissante ne risque pas d'augmenter la motivation des attaques de hackers, notamment celles à but terroriste. Malgré le haut degré de cloisonnement, il est théoriquement possible d'aménager des portes d'entrée. Au prix

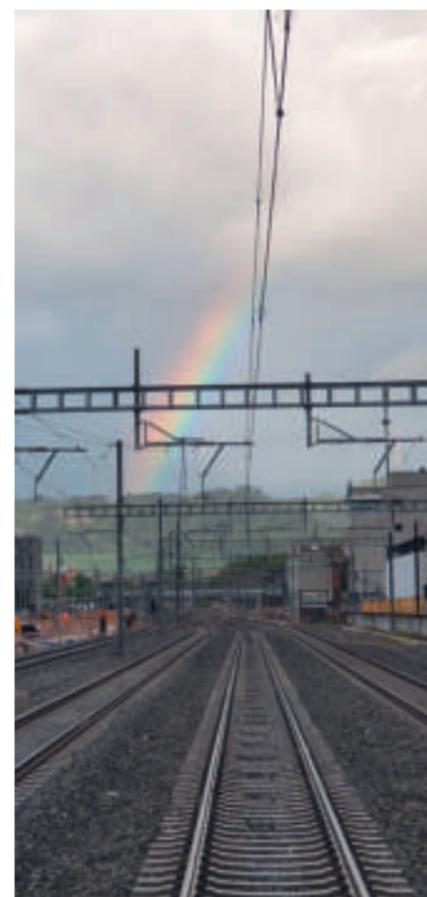
d'efforts considérables et de manière hautement improbable, mais pas totalement exclues. L'accent mis de plus en plus sur les solutions numériques et leur interconnexion, sans solutions de repli analogiques, augmenterait d'ailleurs toujours plus les conséquences d'une attaque réussie.

Et avec le téléphone portable volé d'un employé, qui pourrait être déverrouillé par le mot de passe 1111 toujours courant car simple à retenir, il serait déjà possible de faire beaucoup de bêtises. Le problème du renforcement de mots de passe avec toujours plus de caractères et de chiffres ne conduit étonnamment pas à une plus grande sécurité, mais à une plus grande motivation à simplifier volontairement l'accès aux outils de travail. Les mêmes mots de passe sont utilisés partout, des combinaisons simples sont utilisées, les mots de passe sont enregistrés sur les appareils ou l'accès est même inscrit sur un post-it collé sur l'écran. L'avenir nous dira comment une attaque de pirates informatiques se présente et se répercute effectivement, si tant est qu'elle ait lieu. Jusqu'à présent, la panne de certains systèmes de distribution a causé peu de dommages matériels, hormis quelques pertes de revenus. Mon impression personnelle est toutefois que l'on se repose trop sur cette situation relativement sûre et que l'on finira par se prendre un coup de massue, même si j'espère bien sûr avoir tort.

Le manque de connaissances restreint l'exploitation ferroviaire

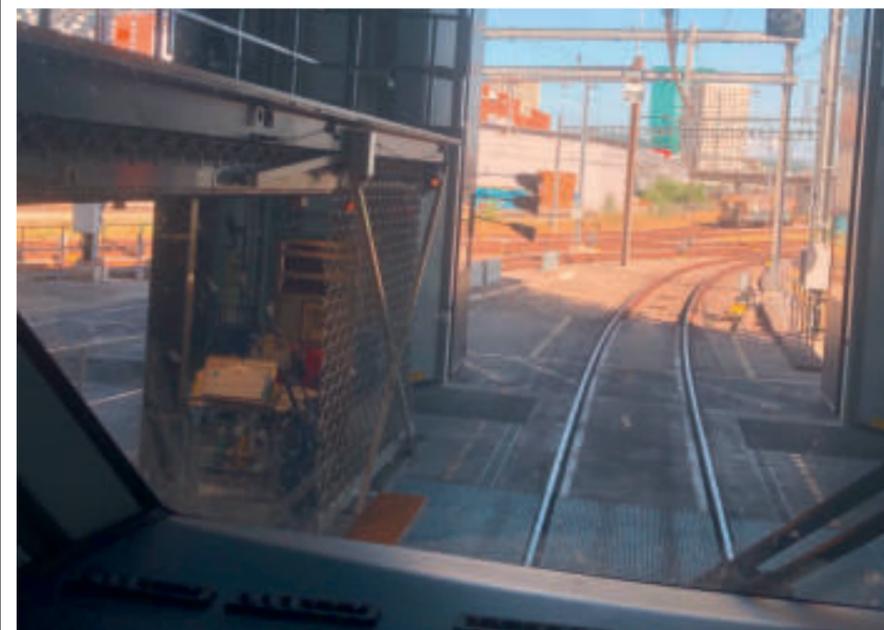
Groupe stratégique VSLF

Le 14 octobre 2023, la « nouvelle ligne » Mattstetten-Rothrist a été fermée pendant quatre heures en raison d'un accident de personne dans le tunnel de Langenthal. Au même moment, l'ancienne ligne, qui sert normalement de ligne de détournement, était complètement fermée en raison de travaux à Burgdorf et Langenthal. On s'est donc vu contraint de dévier le trafic est-ouest via Bienne-Soleure. Le problème, c'est qu'il n'y a pratiquement plus de personnel des locomotives CFF connaissant les lignes là-bas. Depuis quelques années, la ligne Bienne-Berne est exclusivement exploitée par le BLS. Cela a eu pour conséquence que les quelques trains qui n'ont pas été supprimés, malgré la distance supplémentaire relativement courte (à peine trente kilomètres), ont tout de même subi jusqu'à 80 minutes de retard. Cela montre clairement que la méthode actuelle de gestion des connaissances des véhicules et des lignes, maintenues à un niveau minimaliste et en outre influencée négativement par une fragmentation toujours plus forte de la production, limite considérablement l'exploitation ferroviaire, en particulier en cas de perturbation.



Mauvaise visibilité sur le signal nain

Groupe technique



Le signal nain qui est situé à la sortie du centre d'entretien d'Herdern sur la voie 418 est très peu visible. Le risque d'un départ accidentel sans assentiment est élevé à

cause de l'installation. Jusqu'à présent, les signalements qui ont été effectués n'ont suscité aucune réaction de la part de l'infrastructure.

De dangereux parallèles ?

Il ressort du rapport d'enquête du SESE sur le crash d'un JU-52 dans les Grisons que l'autorité de surveillance compétente, l'OFAC, pourrait avoir négligé ses obligations. Serait-ce également envisageable pour les chemins de fer ? Raoul Fassbind, comité central, CFF P



Bild Wikipedia

Lorsque, le 4 août 2018, Tante JU, immatriculée HB-HOT, s'est abîmée de manière inattendue dans une étroite vallée du Piz Segnas aux Grisons, faisant ainsi vingt victimes, les spéculations sur la cause du crash ont rapidement commencé. On a parlé d'abord d'erreurs de pilotage, de manque de carburant ou de causes techniques. Mais en règle générale, il faut divers dysfonctionnements survenant simultanément dans un contexte malheureux pour qu'une catastrophe se produise. Le responsable de l'enquête du SESE dira plus tard au sujet de l'accident que « partout où [le SESE a] soulevé le tapis, il y avait de la poussière dessous ». Bien que la cause principale réside dans le comportement risqué des pilotes qui ont négligé les principes aéronautiques les plus basiques, le SESE a surtout été frappé par l'état déplorable de la flotte de JU-52 de l'exploitant JU-AIR et son comportement vis-à-vis de l'autorité de surveillance (OFAC), ainsi que par l'attitude de cette dernière dans son rôle et son interprétation des obligations.

Les deux pilotes avaient suivi leur formation dans l'armée de l'air, qui ont ensuite travaillé chez Swiss, notamment sur les Airbus A330/A340. Ils pouvaient

également se prévaloir de plusieurs centaines d'heures de vol sur le JU-52 et étaient considérés comme très expérimentés et routiniers. Et pourtant, les deux pilotes avaient commis plusieurs infractions critiques en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne les altitudes minimales de vol et les paramètres de vol. Il semblerait qu'ils étaient prêts à prendre de gros risques pour un bon spectacle. Les recherches menées par JU-AIR ont révélé que ce sont surtout des pilotes formés par l'armée de l'air qui ont pu démontrer de tels comportements.

L'enquête a révélé d'autres détails à charge sur la méthode de travail chez JU-AIR, surtout sur la collaboration avec l'autorité de surveillance. Il s'est avéré qu'à l'époque, l'OFAC n'employait aucun fonctionnaire disposant de compétences techniques pour contrôler les moteurs à piston/en étoile d'un JU-52. Des audits inopinés n'ont donc guère révélé de défauts sur le modèle d'avion en lui-même, mais sur le calcul des masses avant les décollages. Ceci n'a d'ailleurs pas été contesté. Pour certains défauts constatés, il a été fait appel à des entreprises incompetentes et non agréées pour les travaux de réparation et la fabrication de pièces

de rechange. De plus, les travaux effectués n'ont pas fait l'objet d'un nouveau contrôle de mise en œuvre, raison pour laquelle ils n'ont souvent pas été effectués ou n'ont pas pu être prouvés. En cas d'incident, JU-AIR n'a donc pas respecté l'obligation de déclaration qui lui est imposée par la loi. Seule l'existence des processus a été contrôlée, mais pas leur application. Les rênes ont manifestement été tenues de manière très lâche.

L'OFAC ne s'est toutefois pas senti en mesure de tenir les rênes plus fermement. Cela s'explique par diverses raisons, comme le manque de compétences évoqué plus haut sur ce type d'avion, mais aussi par l'interprétation des dispositions légales européennes. Les thèmes non explicitement réglementés ont été interprétés comme une « marge de manœuvre ». JU-AIR a par exemple obtenu une autorisation spéciale pour renoncer à l'enregistreur de voix dans le cockpit (enregistrement des conversations des pilotes), qui est en fait obligatoire pour les vols de passagers. Cela est également visible dans la structure organisationnelle de la « gestion de la navigabilité (CAMO) ». Elle ne s'est pas acquittée de son obligation d'établir des

processus de garantie de la qualité et, par conséquent, les messages adressés à l'OFAC n'ont pas pu être classés ou l'ont été de manière erronée et ont été traités de manière déficiente.

L'accident a donc été provoqué par divers facteurs qui n'ont pas grand-chose à voir avec le vol proprement dit, mais dont la cause doit être considérée comme importante. Il s'agit du caractère et de la formation des pilotes, de l'état et de l'entretien de l'avion, du fonctionnement de la compagnie aérienne et du rôle de l'autorité de surveillance. Certes, les pilotes ont enfreint de manière flagrante les règles de vol et les principes physiques en vigueur, mais ils voyageaient également dans un avion mal entretenu et dans un état préoccupant. L'entreprise était organisée selon des structures associatives à but non lucratif et disposait de peu de moyens financiers. Cela l'a incitée à demander à plusieurs reprises à l'autorité de surveillance d'alléger ses obligations. JU-AIR jouissait d'un statut social élevé et d'une grande acceptation, ce qui lui valait peu de critiques. Les demandes ont donc été acceptées de bonne grâce et les contrôles ont été relativement légers. Des parallèles étonnants dans les méthodes de travail peuvent également être observés entre l'autorité de surveillance des chemins de fer (OFT) et les méthodes de travail des chemins de fer. Comme dans le secteur aérien, très peu de con-

trôles de routine sont effectués dans les chemins de fer. La responsabilité de la gestion sûre de l'exploitation a également été déléguée aux chemins de fer. L'OFT ne critique pas les solutions non uniformes, comme l'a clairement montré le comportement adopté après l'accident de Zollikofen, lorsque chaque compagnie ferroviaire a édicté ses propres directives en cas de défaillance du système de contrôle de la marche des trains. Certes, les chemins de fer sont tenus de mettre en place des processus de sécurité, mais leur application, leur publication, leur assimilation et leur continuité ne sont guère contrôlés. Le système d'information présente en outre d'énormes lacunes. Souvent, les messages, s'ils sont rédigés, ne peuvent pas être classés ou traités. Cela est dû en premier lieu à des interfaces disparates et à un manque de communication entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transport ferroviaire, qui n'existent pas du tout dans l'aviation.

L'OFT est également assez à l'aise avec la thématique de l'établissement d'autorisations spéciales. Le SOB a récemment reçu l'autorisation de construire et d'exploiter un quai avec une pente de 5% à Sattel (SZ). En principe, l'OFT impose une pente maximale de 2%. Il est vrai que des rampes d'une inclinaison allant jusqu'à 18% sont courantes, mais on y dépose rarement une poussette et il n'y

a pas de voie ferrée à proximité immédiate.

De même, l'auto-dénonciation prescrite des chemins de fer à l'autorité de surveillance présente des lacunes. Le quasi-accident du 17 juillet 2023 à Unterterzen a mis en lumière ces dysfonctionnements. Ce n'est que cinq semaines plus tard que le SESE a ouvert un rapport préliminaire, raison pour laquelle la situation n'a été traitée par les médias que plus de deux mois plus tard. Dans le cas du déraillement dans le tunnel de base du Gothard, par exemple, celui-ci a eu lieu deux semaines plus tard. Il y a manifestement un manque de clarté dans la gestion des incidents qui sont certes dangereux, extrêmement préoccupants et critiques pour la sécurité, mais qui, heureusement, ne se sont pas produits. Souvent, l'autorité d'enquête n'intervient même pas. Les cas sont donc préfiltrés. On peut certainement aussi faire le parallèle avec le fait que, comme dans l'aviation, de nombreuses circonstances malheureuses doivent se produire simultanément dans les chemins de fer avant que l'accident ne survienne. Et la malchance est heureusement rare... ➔

https://www.sust.admin.ch/inhalte/AV-berichte/HB-HOT_DE.pdf



Attelages fondus

Groupe technique VSLF

Les services d'entretien des véhicules ont constaté en Suisse romande plusieurs Flirts dont les câbles et autres coupleurs électriques ont fondu au niveau des attelages.

De nouveaux véhicules de la série RABe 523 (Stadler Flirt TSI) ont été récemment livrés en Suisse romande. En raison des nouvelles normes et des évolutions techniques, ces véhicules se distinguent désormais fortement des véhicules de la même famille d'années de construction antérieures. Du point de vue de l'exploitation, il semble judicieux, voire nécessaire, que les anciens et les nouveaux véhicules circulent de manière flexible, mixte et uniforme et qu'ils puissent être utilisés partout de la même manière. Cela devrait être possible grâce à des mises à jour logicielles. Manifestement,

cela ne suffit pas pour harmoniser les différentes tensions du réseau de bord. Bien que le SOB ait été confronté à la même problématique et ait pu la résoudre, le modèle de coopération ne fonctionne pas ici et chaque entreprise ferroviaire développe son propre savoir-faire avec ses propres approches et ratés, malgré le fait que le producteur de véhicules soit identique.

Il est étonnant que les moyens financiers pour l'adaptation corrective semblent être mis à disposition sans restriction. C'est le seul moyen d'expliquer cette nouvelle procédure expérimentale qui immobilise une partie de la flotte et rend impossible certains types de tractions multiples. La Vallée de Joux a déjà perdu ses liaisons directes avec Lausanne et il n'est plus possible de réagir aux fluctuations de la demande aux heures de pointe. En outre, les garanties expirent généralement lorsque la technique des véhicules est trop modifiée. ➔



Touche du bois...

Je m'excuse si mes réflexions dans le dernier numéro du Locofolio ont pu entraîner un mauvais karma.

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P



sulte que les coûts de personnel et de production sont maintenus aussi bas que possible, que les marges sont exploitées au maximum et que la qualité est modeste.

Dans les chemins de fer, cela se caractérise par le fait que les salaires et les horaires de travail du personnel sont soumis à une pression permanente et qu'ils sont planifiés de manière efficace pour des prestations de travail prétendument productives comme les temps de conduite. Il faut donc parcourir de plus en plus de kilomètres, nettoyer de plus en plus de trains et effectuer l'entretien de plus en plus rapidement. Les temps alloués sont de plus en plus courts et le personnel doit être réduit. Il en va de même pour les travaux d'entretien et les autres tâches « improductives » telles que les mises en service, les temps de trajet, les travaux annexes et les formations. La qualité diminue, les incidents augmentent.

Dans la dernière édition du Locofolio, j'ai écrit un article sur l'accident d'un train transportant du pétrole au Canada, dans lequel j'ai établi certains parallèles qui me semblaient pertinents dans le cadre du transport de marchandises en Europe. Je tenais en particulier compte du contexte de l'augmentation de la productivité et de la maximisation des bénéfices. Trois semaines après la parution du Locofolio, un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de base du Gothard.

Comme le rapport final du SESE n'a pas encore été publié, il est peu judicieux de spéculer ici sur les causes exactes. D'une manière générale, il convient toutefois de noter que les rapports finaux des rapports d'enquête se penchent surtout sur les causes directes d'un accident, mais que les influences et facteurs externes et non directement démontrables sont moins pris en compte. Ce serait également tendancieux, spéculatif et donc non professionnel pour un rapport objectif. C'est pourquoi je prends ici la liberté de tenter de classer les causes de manière tendancieuse et spéculative.

Les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure doivent se mettre en concurrence de manière libérale et rapporter des bénéfices à leurs actionnaires sous forme de bénéfices et de dividendes. Les investissements doivent être autofinancés et les dettes réduites. En conséquence, la valeur actionnariale passe au premier plan et la réalisation de bénéfices et de flux de trésorerie maximaux sont les objectifs primaires du management. Il en résulte

Dans le cas du matériel roulant, les fenêtres d'entretien sont plus courtes et plus rares. Les travaux considérés comme peu importants sont effectués plus rapidement ou sont tout simplement supprimés. Les temps dévoués au diagnostic sont supprimés, les véhicules ne voient l'entretien qu'une fois le dommage survenu. Le personnel humain chargé de détecter des défauts est réduit et remplacé par un nombre croissant d'installations de contrôle des trains (ICT) numériques. Celles-ci scrutent les trains qui passent à l'aide de capteurs et les examinent pour détecter des défauts déterminés avec précision ou préprogrammés. Toutes les ICT ne peuvent donc pas détecter tous les défauts, alors que des inspecteurs formés peuvent le faire sans problème. Il en résulte que davantage de trains défectueux circulent.

En ce qui concerne l'infrastructure, les fenêtres d'entretien sont également réduites, les installations ferroviaires sont « allégées » et l'accent est mis sur les composants numériques. L'effectif du personnel est structuré de manière à être le plus efficace possible et de nombreux travaux sont confiés à des prestataires ex-

ternes bon marché. Les heures de travail y sont longues, la formation minimale et les salaires bas. Les normes de sécurité sont interprétées de manière flexible, pour autant qu'elles soient connues.

Bien entendu, ce modèle ne peut pas être appliqué de manière générale à tous les chemins de fer de la même manière, car tous les chemins de fer n'ont pas les mêmes paramètres de base. En Suisse, divers modèles de subventions motivées par des raisons politiques sont établis, qui excluent par exemple explicitement le trafic régional de la concurrence ou qui permettent d'établir des modèles de coopération improductifs dans le trafic grandes lignes pour encourager la stimulation concurrentielle. Mais en Suisse, pour des raisons politiques, il est également important que les clients soient satisfaits des transports publics.

C'est précisément pour cette raison que les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire sont dotés de moyens financiers bien plus importants que dans les pays européens voisins. L'avenir nous dira comment cela évoluera après l'introduction du frein à l'endettement ; les entreprises de transport ferroviaire font déjà pression sur les conditions de travail de leurs employés. De plus, du matériel roulant européen circule en Suisse. Il est difficile de savoir dans quelle mesure la concurrence accrue qui y règne se répercute sur la qualité et la sécurité de ces locomotives et wagons. Dans le cas du train de marchandises qui a déraillé dans le tunnel de base du Gothard, des locomotives allemandes de DB Cargo circulaient pour le compte de la société suisse CFF Cargo avec des wagons de divers propriétaires de pays variés.

Du point de vue de l'infrastructure, le train circulait en Suisse sur une voie présumée bien entretenue. Avant d'entrer dans le tunnel de base du Saint-Gothard, le train est passé devant une installation de contrôle technique qui n'a constaté aucun défaut. Il s'agit donc peut-être d'une simple malchance, la cause exacte sera alors déterminée par le rapport final du SESE. ➔

Câblage incorrect ?

Un collègue a signalé fin août le comportement erroné d'un signal nain.

Lettre de lecteur



Un collègue a signalé fin août le comportement erroné d'un signal nain. Lors du trajet de Bâle RB avec le train xxxx à destination d'Herzogenbuchsee, j'ai remarqué en gare de Murgenthal le signal nain A12 présentant une image d'arrêt alors que le signal principal était à voie libre. Après m'être immédiatement arrêté en gare de Murgenthal, j'ai pris contact avec le CE et expliqué la situation. J'ai alors remarqué que le signal nain A2 situé à l'extrémité du quai indiquait également l'arrêt, bien que le signal de sortie indiquait toujours l'image de voie libre. Aucune perturbation

n'était visible pour le CE. Sur la voie 3 à Murgenthal, le TES était prêt à partir en direction de Rothrist. Toujours au téléphone avec le CE, le signal nain A2 s'est soudain ouvert. Le chef-circulation m'a expliqué qu'il venait de faire le parcours pour le TES en direction de Rothrist.

Suite à cette annonce, le collègue a reçu la réponse suivante :

Bonjour à tous,

Nous avons fait clarifier la situation par Siemens.

Même Siemens n'a pas été en mesure de reproduire et de comprendre la situation. Il doit s'agir d'une panne de module de courte durée dans SimisC (module ANRES).

Siemens exclut tout lien avec la manipulation du BAZ sur la voie 3. Une enquête menée sur place par la team SA d'Olten n'a pas non plus pu apporter d'autres informations.

Conclusion : d'un point de vue technique, ce type d'erreur est possible en cas de défaillance d'un module.

Nous continuerons à surveiller la situation.

Meilleures salutations.

Le point positif de cette affaire est que l'annonce a été prise au sérieux et que les investigations nécessaires ont été menées avec soin.

Mais ce cas montre une fois de plus l'importance de l'évaluation de la plausibilité par des personnes physiques. Il ne faut pas faire aveuglément confiance à la technique. Il ne reste plus qu'à espérer que de tels événements soient extrêmement rares et qu'il n'en résulte jamais de mise en danger. ➔

Pas encore de cadeau de Noël ?



Sacs et accessoires faits main
www.etsy.com/ch/shop/handmadebyGnehm



Made in Sumiswald : l'horloge de gare suisse des CFF

« Tu as un train à prendre ! » : ce dicton bien connu souligne le lien étroit entre le temps et le chemin de fer, symbolisé par l'emblématique horloge de gare suisse des CFF.

Markus Leutwyler



Tout a commencé en 1944, lorsque l'ingénieur et designer suisse Hans Hilfiker, également collaborateur des CFF, a conçu l'horloge au style unique pour les gares suisses.

Conformément au principe « la forme sert la fonction », il a utilisé des éléments simples, clairs et contrastés pour une lisibilité optimale et a délibérément choisi de ne pas utiliser de chiffres.

Les CFF ont toujours été soucieux de la ponctualité, c'est pourquoi Hilfiker a complété sa montre en 1947 par une aiguille des secondes rouge.

La trotteuse « permet de rester calme à la dernière minute et facilite l'expédition ponctuelle des trains », expliquait-il à l'époque. L'aiguille des secondes s'inspire de la palette de départ et continue donc d'être appelée « palette » par les initiés.

La trotteuse fait le tour de l'horloge en un peu moins d'une minute - en 58,5 secondes pour être précis. Arrivée à midi, l'électronique attend 1,5 seconde l'impulsion des minutes, qui fait sauter l'aiguille pour le tour suivant. Ce concept simple mais ingénieux a permis de synchroniser toutes les horloges d'une gare. Et aujourd'hui encore, les mécaniciens de locomotive attendent chaque jour le saut de l'aiguille des minutes pour ap-

puyer à la seconde près sur le bouton de fermeture des portes et partir.

Les horloges de gare CFF sont fabriquées depuis le début dans la pittoresque ville de Sumiswald, au cœur de l'Emmental. L'entreprise Moser-Baer AG y est installée depuis plus de 85 ans. « MOBATIME » est le nom de marque de sa branche horlogère et un acronyme [germanophone] du nom de l'entreprise. Tout le

monde a certainement déjà rencontré cette marque au moins une fois. Les montres de Moser-Baer AG ne sont pas seulement présentes dans les gares, mais aussi dans les métros, les gymnases, les piscines, les hôpitaux et même à l'aéroport de Zurich.

Yvonne Guggisberg m'accueille chaleureusement pour une visite de l'entreprise. Elle travaille depuis dix-sept ans chez Moser-Baer AG, où elle a commencé sa carrière dans le montage. Aujourd'hui, elle dirige le secteur de la production ainsi que toute la logistique et a trente employés sous ses ordres.

« Il n'est pas du tout évident que nous puissions continuer à produire les horloges de gare pour les CFF sous licence, car les CFF procèdent à un nouvel appel d'offres tous les cinq ans », explique-t-elle. « Ce nouvel appel d'offres régulier signifie que nous devons nous développer en permanence. Il ne suffit pas de remporter une fois un contrat ; nous devons fournir constamment une qualité et des performances élevées pour rester compétitifs. »

Le développement de l'horloge de gare CFF a fait des progrès considérables ces dernières années afin de répondre aux multiples exigences des CFF. Auparavant, les boîtiers avaient un aspect gris martelé, tandis que les modèles plus



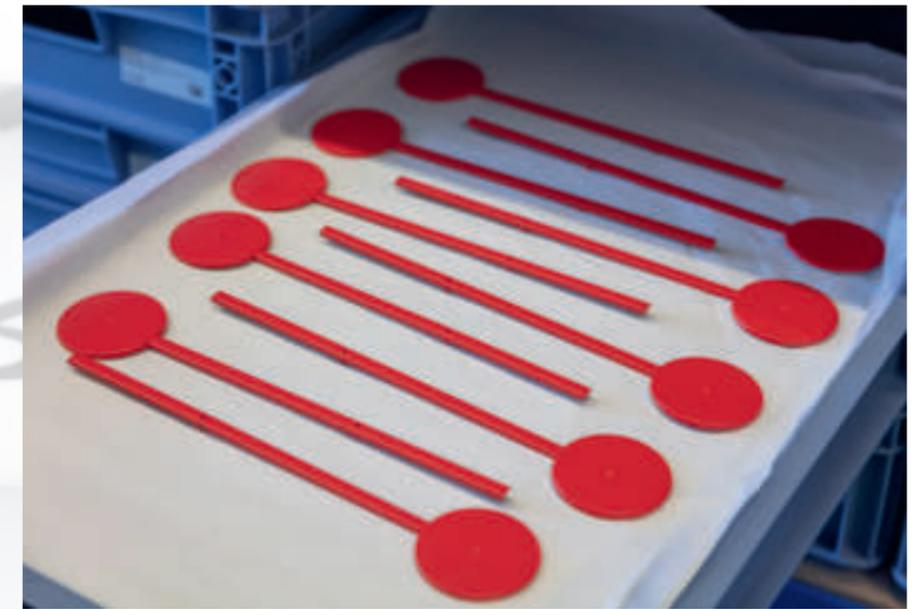


récents présentent un élégant boîtier anthracite avec une lunette argentée brossée. Des innovations telles qu'une technologie d'éclairage LED moderne, des matériaux économiques et des adaptations de prix font partie de cette évolution. Mais l'atout maître reste la haute qualité et la fiabilité des produits. Nos horloges sont conçues pour être utilisées dans des conditions extrêmes – qu'il s'agisse de chaleur, de froid, d'humidité, de sable ou de soleil – et offrent un standard de protection IP 65 qui les rend étanches à la poussière et aux jets d'eau de toutes directions.

Pour qu'une horloge de gare CFF fonctionne, il faut environ 5000 pièces mécaniques et électroniques ainsi que le logiciel correspondant. Tout cela est développé, produit et assemblé à Sumiswald ou dans la ville voisine de Wasen.

interruption de la connexion. Pour ce faire, elles choisissent toujours le chemin le plus court vers l'heure correcte, ce qui signifie qu'elles peuvent se déplacer aussi bien dans le sens des aiguilles d'une montre que dans le sens inverse.

Les horloges elles-mêmes ne savent pas quelle heure il est et dépendent donc d'une source externe pour obtenir l'heure. Par exemple, l'heure peut être reçue de l'émetteur à ondes longues DCF-77, qui émet un signal radio depuis Francfort. Autrement, les horloges peuvent obtenir l'heure à partir d'Internet ou d'autres sources de signaux comme le GPS. Dans certains cas, notamment dans les gares, on utilise une horloge principale centrale qui transmet les impulsions horaires aux différentes horloges, que ce soit par câble ou par radio.



Dès que tous les composants sont prêts, l'assemblage commence. Le monteur fixe chaque pièce une par une à l'intérieur du boîtier. « Le travail à la chaîne n'existe pas ici », explique Guggisberg. Le monteur confirme que c'est très gratifiant pour lui de voir à la fin de la journée les montres qu'il a assemblées terminées. Une fois le cadran, les aiguilles, la lunette et le verre de protection fixés, la montre est testée sur le réseau interne.

Après une petite valse des aiguilles, l'heure actuelle est lisible. Yvonne Guggisberg ne peut pas dire où cette montre spécifique sera placée. Cependant, certains d'entre nous pourraient bientôt passer devant. ➡



En commençant par les boîtiers, qui sont formés à partir d'ébauches, en passant par les travaux de soudure et de peinture, jusqu'à la mise en place des aiguilles et l'assemblage des différentes pièces. Les composants électroniques sont soudés ensemble à Sumiswald. Les petits composants montés en surface sont placés et soudés par des automates, les soudeurs interviennent pour les pièces plus grandes.

Les horloges sont équipées d'un système intelligent qui adapte automatiquement l'heure d'été et d'hiver et peut prendre en compte différents fuseaux horaires. En outre, le système intègre un contrôle de l'éclairage pour une visibilité optimale. Une caractéristique particulièrement innovante est la capacité des aiguilles à se réajuster automatiquement après une



L'erreur est humaine

Un train plutôt long est prévu dans le TIP.

Les données dans le TIP font foi. Une erreur peut toutefois aussi s'insérer ici. Qui arrivera à la trouver ?



L'automatisation

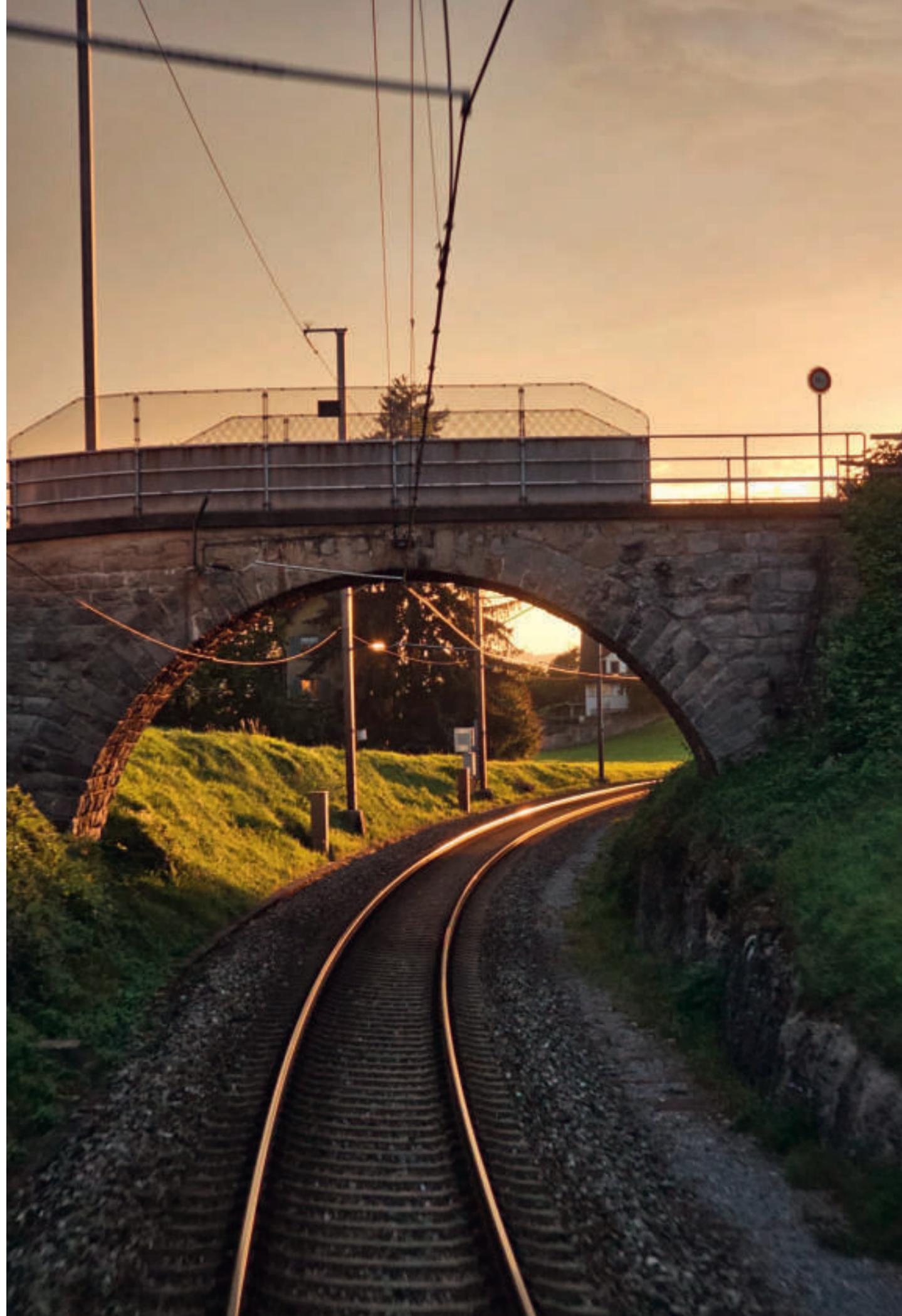
L'automatisation et l'intelligence artificielle offrent de nombreuses solutions. Il ne reste plus qu'à inventer les problèmes qui vont avec.



Développement du ZUB

Groupe technique VSLF

Sur les Re 450 (DPZ) du S-Bahn de Zurich, le ZUB 121 a été remplacé par le ZUB 262 sur un premier train. Le ZUB a manifestement de l'avenir. Et ce, à des coûts maîtrisables.



Poursuite du voyage grâce aux dispositifs de sécurité classiques

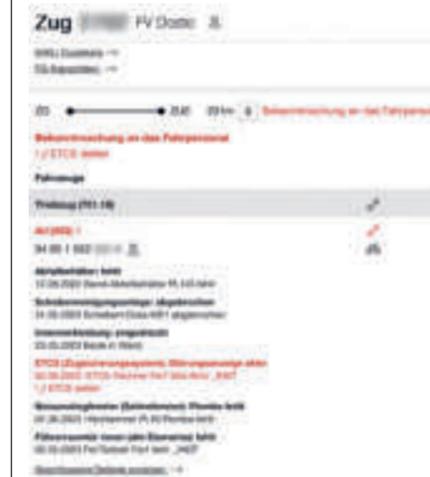
Groupe technique

La redondance de l'ETCS et du ZUB/Signum traditionnel permet d'éviter les suppressions de trains. Pendant combien de temps encore ?

Malgré un équipement ETCS défectueux sur le FV Dosto, il est possible de circuler pendant plusieurs jours sur des lignes classiques sans restriction. Ceci grâce à la redondance de l'ETCS et du ZUB/ETM/Signum classique.

A chaque nouvelle ligne ETCS de Level 2, le périmètre d'utilisation en cas de dérangement est naturellement réduit.

Un ordinateur de bord ETCS coûte environ 500 000 francs par cabine de conduite, soit près d'un million de francs par rame.



Optimisation ETCS L1 LS

Groupe technique VSLF

L'ETCS réduit les capacités. Les opérateurs cherchent des solutions.

Le déploiement de l'ETCS est terminé depuis un certain temps déjà sur la totalité du réseau ferré suisse. Les premières expériences pratiques avec l'ETCS L1 LS ont apparemment montré que divers points nécessitaient des améliorations. Nous pensons que cette optimisation concernerait les entraves apparues dans l'exploitation et les serrages par le système qui perturbent cette dernière.

La mise en œuvre de ces mesures durera trois ans et demi, jusqu'à fin 2026. Elles devraient avoir un « effet positif sur le

comportement de conduite » (?) et sur les capacités.

On tente d'améliorer partiellement la détérioration massive des capacités due au « comportement de conduite défensif » induit par les paramètres du système (courbes de freinage, vitesses de libération à 40km/h ou 15km/h). En fin de compte, des pertes de capacité subsisteront. La plus grande partie des mesures est réalisée en réduisant les marges de sécurité.

Les mêmes points épineux et des problèmes similaires se poseront avec l'extension en cours de l'ETCS Level 2. Y compris des coûts massifs.

Essuie-glace

Groupe technique VSLF

Dans la « niche » pour les pieds de la cabine de conduite de la Re 460 se trouve le robinet de secours permettant de vider directement la conduite générale engager un serrage rapide et couper la force de traction en ouvrant le disjoncteur principal, en contournant toute l'électronique de bord de la locomotive. Un robinet important qui n'était pas présent dès le début et qui a été installé plus tard pour des raisons de sécurité.

Ce que ce robinet n'est certainement pas, c'est un robinet d'arrêt pour essuie-glace. Il est impossible de savoir si le panneau a été installé ici par ignorance ou par simple indifférence. Peut-être que comme beaucoup de choses dans l'entretien et les chemins de fer, cela n'a tout simplement aucune importance. Qu'il s'agisse de sécurité ou d'essuie-glaces, finalement, on s'en fiche...



Protection solaire ?

La vitre sert probablement plus à se protéger du soleil qu'à voir les voies et les signaux.

Ne faudrait-il pas prescrire au personnel des locomotives d'exiger un nettoyage des pare-brises ?



Photo : cabine de conduite du Railjet de Buchs SG à Zurich vers Walenstadt en fin d'après-midi. Selon le mécanicien, situation normale pour les trains en provenance de Budapest et de Vienne. A droite de l'image, le lac de Walenstadt.

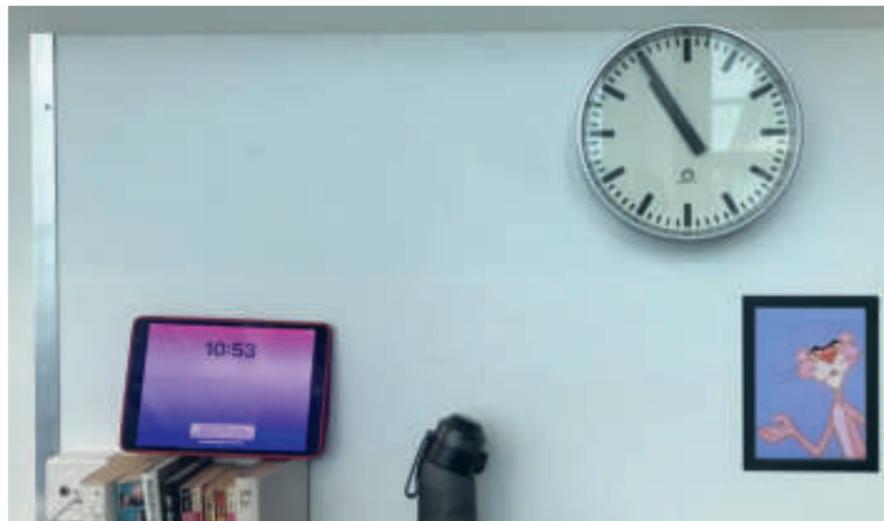
Qui a manipulé l'horloge?

Un mécanicien

Il fut un temps où les employeurs manipulaient les horloges utilisées pour pointer afin que les ouvriers travaillent quelques minutes de plus.

Dans la salle de pause du personnel des locomotives du dépôt de Zurich, l'horloge accrochée au mur avance depuis longtemps de deux minutes. D'un point de vue technique, cela semble très im-

probable pour ce genre de pendule (voir l'article « Horloge de gare CFF »). Est-ce une coïncidence ? Ou la manipulation de l'horloge a-t-elle pour but de mettre fin prématurément à la pause et d'entamer plus tôt la marche en direction des trains ? Se pourrait-il que l'arrivée à l'heure du mécanicien au train soit une priorité très élevée et que le temps soit trop court pour cela ? Quelqu'un serait-il étonné si, après la parution de cet article, l'horloge se remettait soudainement à fonctionner correctement ?



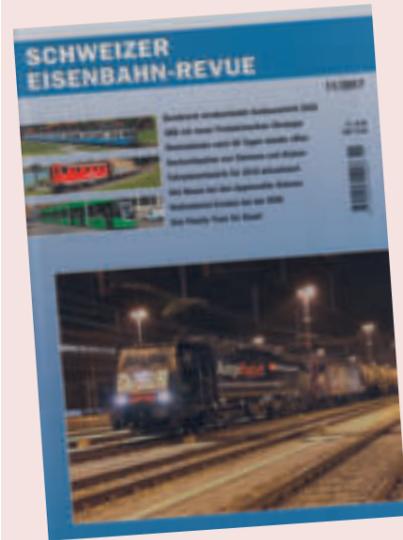
ETCS et dispositif de sécurité classique

La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a confié à Alstom l'équipement d'unités embarquées ETCS de 37 locomotives diesel de la série HDL 77. Le contrat comprend la maintenance de l'équipement pour une période de dix ans ainsi que la fourniture de pièces de rechange. Le système national de contrôle de la marche des trains TBL 1+ sera également intégré dans les unités de bord. [...]

Source : Schweizer Eisenbahn-Revue 6/2023

Ainsi, si des sociétés étrangères y parviennent, il semble surprenant qu'il ne soit pas possible de continuer à utiliser le système suisse de contrôle de la marche des trains ZUB pour maintenir une efficacité accrue des circulations sur le plan national.

Zeitschrift
«Schweizer Eisenbahn-Revue»:



Preisreduktion für
VSLF – Mitglieder.
Siehe Homepage <https://www.vslf.com/dienste/extern/eisenbahn-revue-ser>



Pictogrammes internationaux

Roman Isler, mécanicien avec brevet fédéral (section Hauenstein-Bözberg)

Vous avez certainement déjà voyagé dans des pays (lointains) et vous y avez rencontré des avertissements que vous n'avez pas compris faute de posséder les connaissances linguistiques adéquates. C'est pour minimiser ces difficultés de compréhension que le pictogramme a été inventé. La représentation pictographique n'est pas nouvelle, puisqu'elle était déjà utilisée des milliers d'années avant l'invention de l'écriture pour raconter des histoires et consigner des faits. J'aimerais maintenant vous confronter à un tel avertissement. A votre avis, de quoi s'agit-il ?



En raison du signal générique de danger, la plupart des gens sauront qu'il s'agit d'un avertissement. Mais sans maîtrise de la langue en question, cela devient difficile ! Les applications de traduction permettent aujourd'hui de résoudre rapidement ce problème, mais un message d'avertissement ne devrait-il pas être explicite ?

De même, les personnes ayant des difficultés de lecture se heurtent ici rapidement à leurs limites, même si elles parlent couramment la langue écrite.

J'ai été quelque peu étonné par les « nouveaux » autocollants des CFF, qui sont certes toujours en quatre langues, mais qui, contrairement à ce qui avait cours auparavant, ne comportent plus de pictogramme symbolique :



Il se peut que des cadres des CFF souhaiteraient que je n'écrive pas ce genre de choses dans le LocoFolio, mais que je les signale « à l'interne ». C'est pourtant ce que j'ai fait en utilisant notre outil PAC tant apprécié. La réponse négative (?) a été quelque peu énigmatique, je cite :

« merci pour la proposition. Nous avons également prévu d'adapter la mise en page, la couleur et la langue de ces autocollants pour les WC et les portes. Le nouveau standard sera mis en œuvre en quatre langues conformément aux directives de l'UIC.

Nous continuerons à utiliser les lettres pour l'autocollant des toilettes. Nous allons améliorer la présentation pour celui des portes, y compris les textes. J'ai discuté de la question de la discrimination des analphabètes avec les services compétents des CFF, qui ne voient aucun problème. C'est pourquoi nous rejetons cette proposition ».

Pour ceux qui ne font pas la différence entre les personnes de langue étrangère, les difficultés de lecture et l'analphabétisme, un dysfonctionnement de porte est sans doute aussi la même chose que la panne d'une climatisation. C'est très regrettable ! De ce point de vue : PAC

KVP が故障しています

Deux détails importants

Groupe technique

Dans une communication du chef du personnel des locomotives du SOB aux mécaniciens de l'entreprise en juin 2023, on peut lire comme message positif : « Pas un seul retard de plus de trois minutes durant la semaine 21 lors du rebroussement de l'IR35 à Zurich HB en direction de Berne. Félicitations – super performance » !

Les félicitations sont très amicales et aussi motivantes. Deux points attirent toutefois l'attention : lorsque les signaux sont verts et que les horaires pour atteler sont correctement définis, le personnel des locomotives ne peut pas produire de retard. Et ce n'est pas un mécanicien du SOB, mais un mécanicien des CFF qui est responsable de la mise en service du train et du départ en direction de Berne. Mais nous vous remercions tout de même.

Ce qui n'apparaît pas non plus explicitement dans le message, c'est le nombre d'arrêts à Zurich Altstetten qui ont été supprimés à court terme lorsque le départ de Zurich est trop retardé. Les voyageurs restent alors bêtement sur le quai à Altstetten.

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Leiter Lokpersonal

Editorial

Geschätztes Lokpersonal

Dieses Editorial beginne ich gerne mit einem meiner «Aufsteller des Tages» und der zugehörigen Lf-Meldung.

Lf-Meldung

«Grund dafür war eine Fahrzeugstörung (alle Achsen gestört). Störung offenbarte sich erst beim Versuch, Zugkraft aufzubauen. Als Meldung kam Fahrsperrung, Motorstromrichter nicht bereit (blauer Meldetext). Nach einer Fahrzeug Neutaufe und einem Softreset führte ich mit Abfahrzeit des Wertstätticketts einen Hardreset durch, was sprache des Wertstätticketts ein Hardreset verurteilte. Das Problem wurde gelöst, jedoch sehr viel Verspätung verursachte. Dies führte leider zu den obengenannten Zugsausfällen.»

Bei solchen und ähnlichen Lf-Meldungen möchte ich euch einleitend zu diesem Editorial einfach wieder einmal ein ganz grosses Dankeschön aussprechen. Wie auch am SOB Kulturzug erwähnt, erreichen solche Lf-Meldungen das Leitungssteam. Ihr habt ein enormes Fachwissen über unsere Flotte aufgebaut und wisst sehr gut, wie ihr mit Störungen umgehen könnt. Das sind eure Erfahrungen – die stehen in keinem Lehrbuch und keiner Anleitung. Ihr versucht jeweils alles in eurer Macht Stehende, um einen möglichst störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. «Danke vill Moll!»

Schaut euch auch den Wochenreport der Bahnproduktion Fahrplan 2023 auf dem Intranet / Extranet (unter Transport/Bahnproduktion/Wochenreport) Bahnproduktion) Seite 9 im Report an: Keine einzige Verspätung von mehr als 3 Minuten in der Woche 21 bei der IR35-Wende am Zürich HB in Richtung Bern. Gratuliere – super Leistung!

Zweiter Teil der jährlichen Umfrage

Im März 2023 fand die Intranet-Extranet-Umfrage zur Eingabe des Bandbreitenmodells und des Beschäftigungsgrads per 1.1.2024 sowie zum Dienstort per

Danke für Kulturzug-Team März 2023 im 1. stattfinden. Ihr Aufbau des Personalbestandes. Ergänzungen für Sommerferienzeit. Partnerbetrieb. So profitiere bereits auf des und B, oh

Nr. 04 vom 2. Juni 2023

Portes latérales défectueuses

Une voiture à deux étages du S-Bahn zurichoïse a circulé pendant plusieurs jours avec deux portes latérales en dérangement et donc fermées à clé sur un côté de la voiture.

Les prescriptions d'exploitation CFF Transports, art. 9.11 - 4.7.1, précisent ce qui suit :

4.7.1 Portes latérales avariées avec déverrouillage sélectif

Quand, sur une voiture à deux étages, toutes les portes d'accès sont fermées d'un même côté, le véhicule ne peut rester en service avec des voyageurs à bord que jusqu'à la « fin de la prestation journalière » en raison des possibilités restreintes d'évacuation.

Comme la rame de S-Bahn n'a pas été retirée de la circulation en raison d'un manque de véhicules pendant plusieurs jours, la voiture correspondante doit être rendue inaccessible aux voyageurs. Par conséquent, les portes latérales restantes et les portes d'intercirculation doivent être verrouillées. Comme aucun autre personnel ne se trouve sur les trains ou ne met le train en service le matin, ce travail reste à la charge du personnel des locomotives. Nous laissons ouverte la question de savoir s'il est judicieux, conformément aux prescriptions, de mettre en danger les voyageurs pendant toute une journée avec deux portes d'accès verrouillées. Il en va de même sur le plan de l'intérêt de circuler pendant toute la journée avec des voitures fermées à clé. D'autant plus que les voyageurs sont parfois isolés dans une voiture chacun, lorsque sur trois voitures, celle du milieu est fermée. Cette responsabilité n'incombe pas au mécanicien de locomotive.

Stationnement des trains dans le profil d'espace libre

Les prescriptions exigent que les trains soient garés à l'intérieur du profil d'espace libre d'une voie, respectivement entre les signaux nains. Trop souvent, cela n'est pas possible, car les voies sont tout simplement trop courtes. Sur la photo, Berne, voie 746. Longueur entre le signal nain 746A et 746B = 202 mètres. Le FV Dosto mesure 200,2 mètres selon le livret de matériel roulant. Pour le stationnement sûr et sans engagement du profil d'espace libre des trains, la longueur prescrite est celle du train plus treize mètres. Donc 213,2 et non 202 mètres.

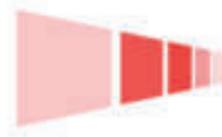
Dans l'intérêt de la sécurité et pour éviter des cas de signaux, il ne faut pas rouler de manière irresponsable à trop grande



proximité du signal nain. Si l'on constate que le train ne dégage pas le signal nain à l'arrière, il faut en informer le chef circulation en lui demandant de quitter cette information.

Le VSLF a déjà exposé le problème à plusieurs reprises aux CFF.

Dérangement TIP 2



Annonce cet été de la panne du système TIP (information sur les tours du trafic voyageurs des CFF).

Juillet 2023 : SOPREweb et TIP 2 ne sont pas disponibles.

Description de la perturbation :

SOPREweb et TIP 2 ne peuvent pas être démarrés. Le message "Service unavailable" s'affiche. Cause du dérangement : inconnue

Pour chaque prise en charge d'un nouveau véhicule, le TIP 2 doit être consulté pendant le service pour savoir si le véhicule est pleinement opérationnel ou si des restrictions sont imposées.

Si le système tombe en panne, il faut contrôler toutes les cabines de conduite du

train pour voir si des cartes orange y sont affichées. Les éventuels retards doivent donc être pris en compte.

Pas d'aptitude pour le ferroviaire

Groupe technique

Pas de surveillance ETCS en mode lavage.

Selon le manuel d'exploitation du RABDe 502 (« Twindexx »), l'ETCS doit être déclenché avant le passage au lavage au défilé. L'équipement ETCS, qui coûte au-delà de 600'000 francs, ne peut pas faire face aux conditions rencontrées pendant la course de lavage. Par conséquent, le dispositif de sécurité doit être désactivé.

Une prescription de plus qui est exclusivement due aux installations modernes et coûteuses et qui n'est pas automatiquement exécutée par le « mode lavage ». Le mécanicien de locomotive doit donc désactiver manuellement une installation SIL de niveau 4, ce qui est quelque peu surprenant.



Les processus sont-ils le seul salut ?

Lors de l'accident ferroviaire d'Oberarth (SZ), qui a coûté la vie à un ouvrier de la voie, un processus mal instruit a été identifié comme étant à l'origine de l'accident. L'étendue des processus est cependant de plus en plus vaste et diversifiée.

Raoul Fassbind, comité directeur CFF P

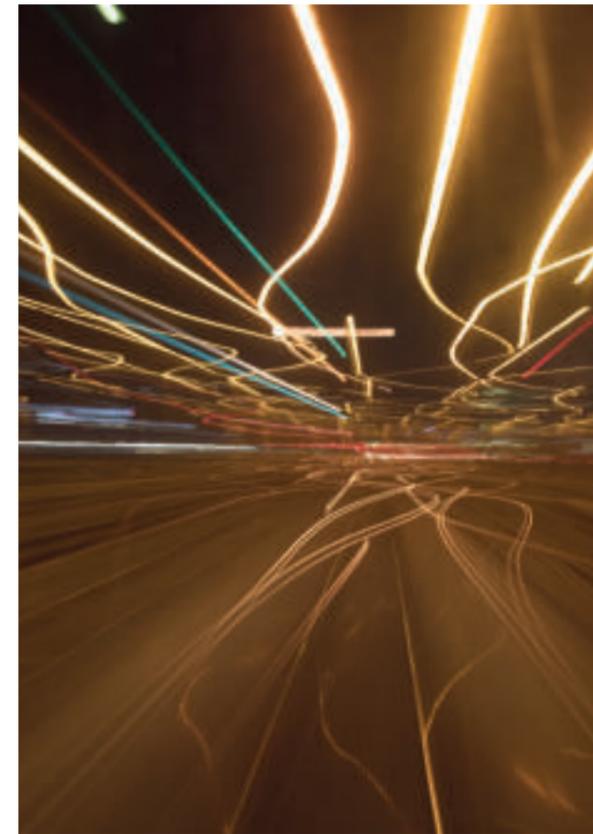
Le 21 septembre 2022, entre les gares d'Immensee et d'Arth-Goldau, un ouvrier de la voie travaillant sur les rails est happé et tué par un train de la Südostbahn qui passait. Parce que le centre d'exploitation sud de Pollegio (TI) est responsable de la gestion de l'exploitation au point concerné, les premières suppositions ont immédiatement porté sur une incompréhension linguistique. Le rapport final du service suisse d'enquête de sécurité (SESE) indique toutefois que l'ouvrier de la voie a agi en toute connaissance de cause, selon un processus sur lequel il avait été instruit.

Mais ce dont il n'était pas conscient, c'est que ce processus n'était pas prévu pour la situation dans laquelle il exerçait son travail. Le processus était cependant souvent utilisé au sein de cette entreprise, sans que cela n'ait provoqué de problème, et personne n'a donc remarqué ce défaut. Le processus en tant que tel était par ailleurs correctement élaboré pour la situation pour laquelle il avait été créé et était utilisable sans encombre dans ce but. Les détails concrets sur le déroulement des faits et les causes sont disponibles dans le rapport final de la SUST (lien via QR-Code).

Il est symptomatique de la culture actuelle de la sécurité et de multiplication des mesures dans les chemins de fer qu'un processus, une check-list ou une recommandation d'action aient été définis pour chaque situation imaginable. La « culture » ferroviaire moderne est encore mieux illustrée si l'on ajoute à cela l'augmentation de la « productivité » dans le domaine de la formation, qui entraîne une baisse de la qualité, un manque de conscience de la situation et des confusions. Si l'on ajoute à cela un morcellement accru des connaissances en raison de spécialisations et de catégorisations de plus en plus fréquentes et une répartition des prestations entre plusieurs entreprises de transport ferroviaire, gestionnaires d'infrastructure et entreprises de construction tierces,

on obtient la synthèse des raisons pour laquelle une vaste étendue de processus est devenue nécessaire.

Dans les chemins de fer, des processus de travail, des processus de création de valeur, des processus commerciaux, des processus de sécurité et bien d'autres ont été créés pour presque toutes les situa-



tions imaginables. En tant que mécanicien de locomotive, j'ai des processus pour partir, pour m'arrêter, pour ralentir, des processus pour les annonces, des processus de prise de conscience de la situation, des processus d'autodénonciation, des processus de danger et bien d'autres encore. A cela s'ajoutent d'innombrables recommandations pour les situations dans lesquelles les créateurs de processus ne peuvent ou ne veulent pas s'engager. L'auteur prendrait trop de responsabilités, et celui-ci préfère les laisser à l'exécutant.

Les processus offrent de nombreux avantages : ils offrent des structures sur la manière d'effectuer correctement un

travail et permettent ainsi une mesurabilité de l'employé pour les personnes qui n'ont aucune idée du travail lui-même. Les processus représentent donc aussi des responsabilités claires, ce qui explique pourquoi, en règle générale, aucun processus ou aucune recommandation d'action n'est proposé dans les situations délicates. Mais les processus génèrent également des méthodes de travail uniformes, ce qui peut alléger la charge de travail des employés et créer une qualité standardisée.

Les processus ont aussi quelques inconvénients : ils privent les employés de l'autonomie nécessaire pour réagir de manière appropriée aux situations et/ou les privent de la motivation nécessaire pour fournir des prestations particulièrement remarquables. La réflexion et la compétence professionnelle deviennent secondaires : si l'on travaille de manière obstinée selon le processus, l'objectif est atteint. Les processus sont donc rarement impeccables et peuvent rarement être appliqués de la même manière à des situations similaires. C'est pourquoi les processus offrent un grand potentiel de développement constant, sans pour autant générer une plus grande utilité. Les CFF exploitent par exemple tout un portail de processus sur Intranet, qui sert en premier lieu à l'échange, à la formation continue, à la diffusion et au réseautage pour les

services qui s'occupent exclusivement de processus dans leur travail quotidien. Sans générer de plus-value productive ni comprendre quoi que ce soit à l'activité à laquelle ils se rapportent.

Le plus gros problème des processus vient de leur degré de propagation et leur application correcte en fonction de la situation. Comme on le voit clairement dans le cas d'Oberarth, le fait de travailler obstinément selon un processus sans connaître le contexte et les liens des autres personnes impliquées a fini par coûter la vie au collègue. Le processus était pourtant correct et a finalement atteint exactement le contraire de son objectif. Cela vient aussi du classement des processus, qui met tous les processus

en vigueur à disposition. Les employés ne savent souvent pas quel processus est déterminant pour quelle situation. Cela exige une action cognitive en fonction de la situation et l'utilisation de connaissances spécialisées, c'est-à-dire exactement ce que les processus sont censés éviter. Dans le domaine de la sécurité, dont l'objet même est d'assurer des situations sûres grâce à des processus uniformes, cohérents et connus, les services responsables ont de plus en plus de mal à atteindre ou à maintenir ce niveau. Toutefois, dans le cas d'une entreprise très sûre, dans laquelle les employés ont une connaissance approfondie de toutes les activités de tous les participants et peuvent appliquer correctement des processus cohérents, tout l'éventail de la gestion des processus disparaît. Et c'est ainsi que serait supprimée la raison d'être de nombreux postes de gestionnaires de processus et de divers coaches dans le développement de l'entreprise et des affaires, dans les départements RH, dans le contrôle de gestion, dans les directions techniques, dans les unités de sécurité et dans de nombreux autres domaines. Comme il s'agirait d'une coupe impopulaire et socialement inacceptable, il faut donc s'en tenir à des processus vagues, variables et interprétables. Toujours en pensant que, dans l'ensemble, il y a relativement peu de casse. Et en tant que gestionnaire de processus, on court de toute façon rarement le risque d'être victime d'un processus défectueux.

Unterterzen, 17.07.2023

A 23h09, un IR35 du SOB entre en gare d'Unterterzen. Au dernier moment, le mécanicien de locomotive aperçoit un train de travaux sur sa voie de circulation. Grâce à son attention accrue (et probablement à une grande dose de scepticisme), il a pu arrêter son train à temps. Le système de télécommande Ittis indiquait que la voie était libre et praticable, raison pour laquelle les signaux d'entrée et de sortie indiquaient également la voie libre. Un problème de communication entre le chef-sécurité et le chef-circulation est probablement à l'origine de cette situation. Le fait que la situation décrite ci-dessus se soit produite signifie très probablement que les processus d'exploitation les plus rudimentaires n'ont pas été respectés. Le rapport final du SESE fournira des détails précis. ➤



Des mesures variées pour faire face à la pénurie de personnel

Raoul Fassbind, comité directeur CFF P

Les transports publics de la ville de Zurich s'engagent dans une voie passionnante et presque inédite pour faire face à la pénurie de personnel qualifié : Ils veulent améliorer les conditions de travail

Les VBZ ont besoin de plus en plus de temps de trajet et donc de plus de roulements de véhicules. Cela est dû aux mesures de modération du trafic, à la perte de voies de circulation séparées au profit de pistes cyclables et à généralisation du 30 km/h.

Dans le contexte des difficultés générales de recrutement pour maintenir les effectifs actuels, les VBZ se voient désormais contraints de réduire la cadence.

Comme cette mesure ne suffit pas à elle seule, les VBZ ont lancé un projet pilote visant à « optimiser » les conditions de travail du personnel roulant. Comme on estime que des améliorations salariales sont en contradiction avec l'augmentation de la productivité et qu'il aurait déjà été fait assez au niveau de l'exploitation avec la réduction des tours de service à maximum quatorze heures, il est promis des tours de service encore plus flexibles et plus personnalisés. On peut toutefois se demander comment il est possible d'organiser des loisirs avec des tours de service de quatorze heures. Il s'agit donc d'une approche toute théorique.

Une autre approche suivie par un groupe de projet se révèle plus pratique et donc très intéressante : les chauffeurs de tram et de bus devraient à nouveau être autorisés à écouter la radio. Ce qui était une pratique courante il y a quelques années mais qui fut ensuite diabolisée parce que décriée comme source d'accidents, fait désormais l'objet d'un vaste

projet de réintroduction. Il est incroyable de constater à quel point il suffit de peu de choses (ou à quel point la direction a le sentiment d'en avoir besoin) pour vouloir rendre ses employés heureux. L'idiot est celui qui a essayé d'engager beaucoup de nouveau personnel coûteux en lançant de nombreuses formations ; il aurait fallu des radios ! Et de nos jours, elles sont même numériques, donc à la mode, modernes, contemporaines ! Ce qu'il faut dénoncer, c'est une entreprise qui souhaiterait encore travailler avec de vraies personnes à des conditions raisonnables. Blague à part, est-il donc à nouveau légitime pour les chemins de fer, qui ont leurs sites propres relativement bien protégés, de rendre les journées monotones supportables avec un peu de musique, si les VBZ le permettent dans le trafic mixte et très animé de la Bahnhofstrasse ? Je trouverais cela bien et raisonnable. ➤



unsplash Olena Bohovyk

La notion de sécurité aux CFF

Déclarations intéressantes sur le thème de la sécurité par le CEO des CFF, Vincent Ducrot
Groupe technique VSLF

Dans la vidéo d'information interne « Parole à Vincent Ducrot », le CEO des CFF s'adresse à ses employés au sujet des nouveautés, des développements et des réflexions actuelles au sein de son entreprise.

Dans l'édition du 1er juin 2023, il aborde le thème de la sécurité avec, entre autres, les déclarations suivantes :

En ce qui concerne la sécurité aux CFF, une Second Opinion (deuxième avis) met en évidence quatre champs d'action :

- Autoriser une plus grande marge de manœuvre dans les processus et les appliquer de manière moins rigide.
- Le flot d'informations doit être réduit. Il y a trop d'informations et on est un peu perdu au milieu de cette vague d'informations.
- Les cadres doivent encore mieux assumer leur rôle. Le chef veille à ce que ses collaborateurs agissent en toute sécurité
- Les propositions d'amélioration doivent recevoir de meilleurs retours.

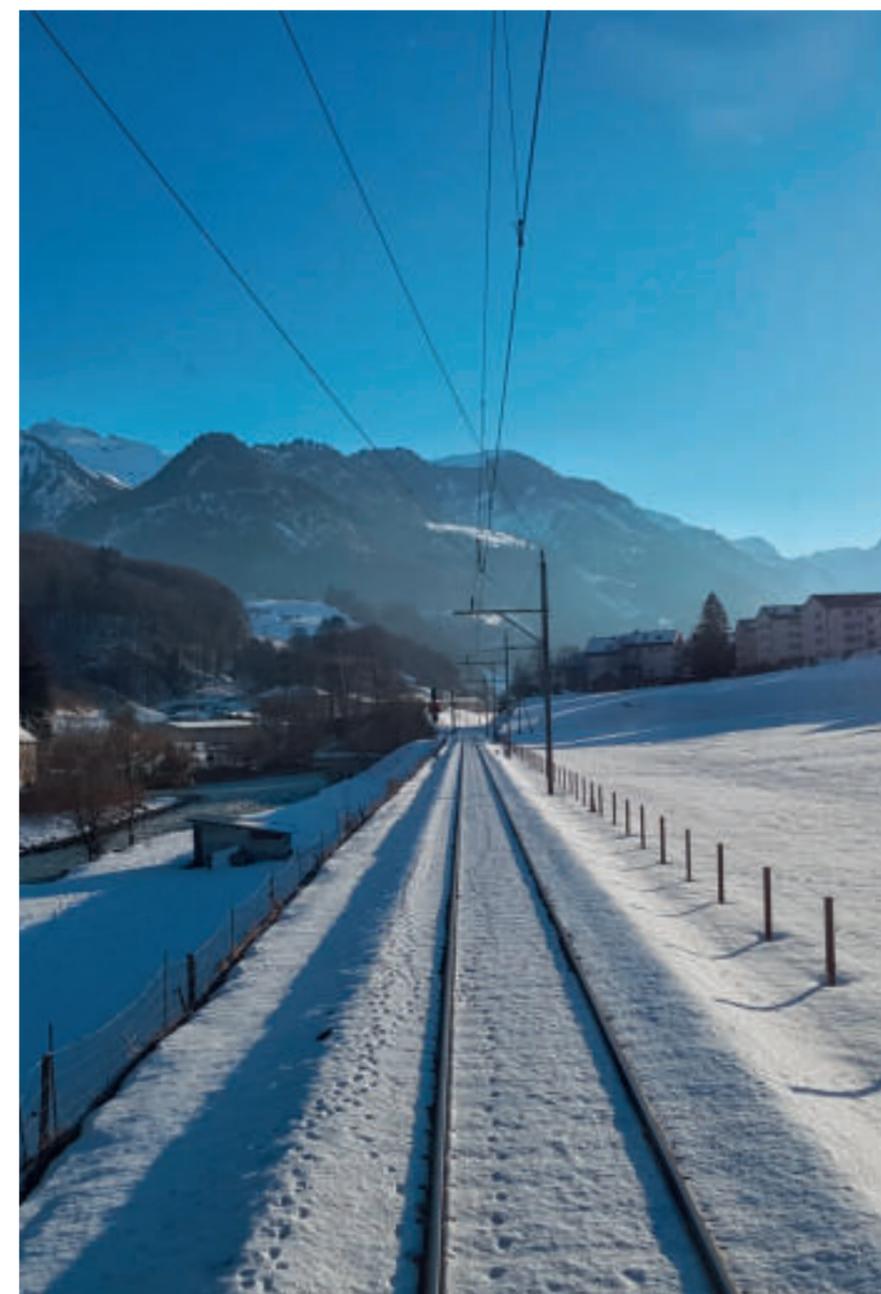
Quelques remarques et réflexions sur les différents points.

« Plus de marge de manœuvre dans les processus » signifie que les créateurs des processus les établissent afin d'obtenir les autorisations de sécurité nécessaires mais qu'ils ne doivent en aucun cas assumer de responsabilité. Étant donné que de plus en plus de processus, parfois même contradictoires, entravent de plus en plus l'exploitation pratique qui incombe à la base, ils doivent être contournés autant que possible. La responsabilité incombe bien entendu à l'utilisateur lui-même. Si les processus ne doivent pas être strictement respectés, ils doivent être formulés de cette manière et les compétences correspondantes doivent être accordées au personnel, qui doit également être formé et rémunéré de manière appropriée étant donné que cela le force à prendre des responsabi-

tés qu'il ne serait pas sensé prendre si les processus étaient clairs et fonctionnels dès le départ.

Le « flux d'informations doit être réduit » indique que l'on commence à perdre la vue d'ensemble et que la gestion devient de plus en plus laborieuse. Il serait intéressant de savoir qui a le temps d'élaborer autant de prescriptions, puisqu'elles ne servent qu'à transmettre plus loin les responsabilités. Face à l'avalanche crois-

sante de prescriptions, il apparaît qu'une interopérabilité accrue des chemins de fer devient de plus en plus difficile. Agir en toute sécurité est absolument nécessaire et juste. Mais le fait que les supérieurs hiérarchiques doivent eux aussi en faire une priorité signifie également qu'ils doivent davantage soutenir leurs employés dans l'intérêt de la sécurité et partager la responsabilité de leurs actes. ➤



La complexité est-elle nécessaire ?

Si nous essayons de décrire les effets de la complexité, nous constatons que le sujet est très varié. Qu'il s'agisse d'un défi, d'un problème, d'un conflit, d'une nuisance, d'une interaction, d'un coût, d'une implication, d'une contrainte, d'une préoccupation, d'un dilemme, d'un dysfonctionnement ou d'une insuffisance et bien plus encore... tout en fait partie. *Peider Trippi, conseiller en processus*

Dans cet article, nous tenterons de poser brièvement et à l'aide d'exemples concrets quelques problèmes de complexité et d'esquisser des solutions. La complexité est toujours liée aux systèmes, tels qu'ils sont décrits comme suit selon Wikipedia : « on appelle système (du grec ancien *sýstēma* un ensemble composé de plusieurs parties, quelque chose dont la structure est constituée de différents composants ayant des propriétés variées, qui, en raison de certaines relations ordonnées et fonctionnelles entre eux, sont (ou peuvent être) considérés comme un ensemble commun et peuvent ainsi être distingués les uns des autres ».

Et nous voilà déjà au cœur du transport ferroviaire, où politiciens, responsables (managers en français moderne), autorités de surveillance, juristes, ingénieurs, experts en climatologie, planificateurs et chefs-circulation, responsables du personnel, informaticiens, « numérisateurs », mécaniciens de locomotive, etc. font partie de l'ensemble, sans oublier beaucoup de technique, de logiciels, de véhicules, d'énergie, de rails et bientôt d'intelligence artificielle. Et pourquoi tout cela ? Ah oui, le client en fait aussi partie (ce que l'on oublie malheureusement souvent). En fin de compte, c'est lui qui, outre le contribuable, paie les salaires de tous les participants.

La complexité dans l'entreprise se manifeste de différentes manières. Les effets de la complexité croissante se font sentir sous forme d'effets négatifs : Inefficacité croissante, augmentation de la charge administrative, problèmes de qualité, augmentation des coûts, rentabilité insuffisante.

De la complexité à la simplicité

Afin de maîtriser la complexité ou de la réduire à un niveau supportable, il convient de garder en tête les étapes suivantes :

1. Éviter la complexité

L'introduction de l'ETCS a créé un nouveau système qui peut certes apporter des avantages, mais qui ne constitue pas la solution à l'ensemble des problèmes existants et qui a entraîné de nouvelles restrictions. En se concentrant sur l'introduction de l'ETCS Level 1 et en renonçant à la mise en place de l'ETCS Level

2 (à l'exception des nouvelles lignes), on n'a pas créé de nouveaux problèmes d'exploitation, techniques et financiers.

La décision techniquement correcte de ne pas utiliser la technologie WAKO pour les FV-Dosto RABe 502 est finalement due à l'aveu d'échec d'une stratégie d'acquisition erronée. Mais cette dernière montre aussi que les dépendances dans certains systèmes peuvent conduire à de nouveaux problèmes (extension de l'infrastructure avec des conséquences financières).

L'agrandissement du nœud ferroviaire d'Oltén crée encore plus de complexité et de fragilité au « cœur » du réseau ferroviaire suisse, c'est-à-dire qu'il affaiblit la résilience de l'ensemble du réseau. Une nouvelle ligne Zurich-Roggwil (Rail 2000plus) permettrait d'accélérer le trafic Intercity et de créer les capacités nécessaires de toute urgence pour le trafic marchandises et le trafic régional.

2. Réduire la complexité

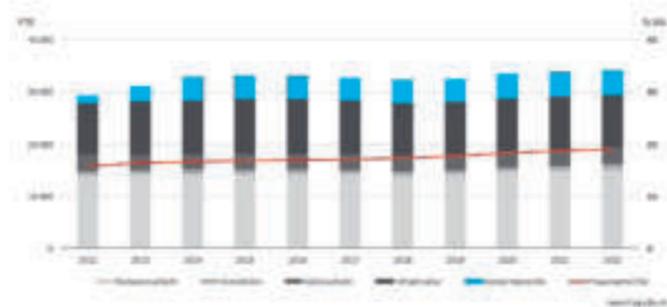
En 2020, le parc de véhicules du trafic voyageurs des CFF comptait encore une vingtaine de types et de sous-types de véhicules. Cette diversité doit être progressivement réduite de moitié au cours des dix prochaines années. A plus long terme, c'est-à-dire dans une trentaine d'années, l'objectif est de disposer de quatre types de véhicules. Ceci afin de réduire la complexité et les coûts d'exploitation, d'entretien et de formation et d'augmenter la qualité.

Au cours des dix dernières années, les effectifs de la direction du groupe ont bien triplé, alors que les effectifs totaux n'ont augmenté que d'environ 15%. Ce dernier point indique clairement que la complexité a augmenté de manière disproportionnée. Il faudrait donc se demander pourquoi les CFF possèdent, gèrent et administrent une trentaine de

filiales, de participations majoritaires ou minoritaires. Au total, plus de 7500 personnes (ETP) sont employées par les filiales, y compris CFF Cargo. Cela correspond à plus de 20% de l'effectif total. On peut donc sérieusement se demander si les CFF peuvent ou doivent gérer leurs propres centrales électriques, des entreprises ferroviaires comme Regionalps,

Personalbestand.

Verfahrensanforderungen des Konzerns SBB (in Schweizer Franken)



Thurbo, CFF Cargo et Zentralbahn ou des immeubles et des parkings ? Les entreprises innovantes de voie étroite ou métrique, le SOB ou le BLS qui sont autonomes et les sociétés immobilières montrent qu'il pourrait en être autrement. Et, effet secondaire, une vente immobilière allégerait de quelques milliards la dette des CFF, qui s'élève à 11 milliards de francs.

3. Maîtriser la complexité

Une fois que des structures plus simples auront été créées grâce aux mesures 1 et 2, il sera possible de se concentrer sur l'activité principale et d'aborder, de comprendre, de diriger et de maîtriser à nouveau les tâches avec plus d'efficacité en termes de coûts et d'efficacité. Les efforts du CEO des CFF Vincent Ducrot pour travailler davantage en tant que leader qu'en tant qu'administrateur porteraient ainsi encore plus de fruits.

En tant que client et contribuable, il faut se demander si nous voulons de plus en plus, avec les CFF, une situation semblable à celle du secteur de la santé ou si nous voulons plutôt nous recentrer, comme le montre Novartis avec l'autonomisation de la division ophtalmologique et de la division des génériques. ➔



Photo Daniel Schärer

Serrage imposé lors des rebroussements

L'histoire part du rapport d'un mécanicien à son supérieur.

Le mauvais placement d'une balise entraîne régulièrement des serrages imposés inutiles. Une amélioration a été promise.

A Genève-Aéroport, le panneau de point d'arrêt 4 (pour les trains de 400 mètres) est installé sur le quai de telle sorte que, lors d'un arrêt précis devant le panneau, la queue du train est positionnée dans le sens inverse sur une balise du système de contrôle de la marche des trains. Ainsi, il y a régulièrement un serrage imposé

au départ, avec le danger qui en découle pour les clients qui viennent de monter. La remise à l'état normal du train et la clarification avec le chef-circulation prennent du temps et entraînent des minutes de retard.

Le problème a été signalé par le personnel des locomotives. Un déplacement du panneau d'arrêt d'environ 10-15 m résoudrait le problème. Il serait également possible de déplacer les balises de voie, mais cela représenterait un plus gros travail et il doit être clarifié si c'est possible techniquement.

Ce qui est intéressant – ou déconcertant, c'est la flopée d'e-mails qui se déclenche à chaque annonce. Quelques extraits :

- Ton annonce sera traitée avec l'examineur agréé OFT (PEX) / le Chef du personnel des locomotives (CLP) responsable à Genève.

- Selon les PEX, le problème des balises de départ est connu depuis longtemps et a été signalé à l'infrastructure.
- Le PEX des véhicules a également été informé pour voir s'il pouvait

s'attaquer à ce problème.

- Les choses avancent lentement.
- Je n'ai pas encore reçu de réponse à ce sujet.
- On accepte cette erreur liée à la balise au départ, sinon il faudrait s'arrêter très près du signal et il y aurait un risque accru de cas de signal.

Nouvelle réponse du mécanicien :

Bien. Si c'est votre philosophie que le serrage imposé soit toléré, je ne ferai plus aucun rapport sur les serrages rapides et imposés à l'avenir. C'est une réelle preuve d'indigence. Cela montre simplement une attitude « je m'en foutiste », ce qui n'est pas du tout professionnel. Il faut qu'il se passe quelque chose, comme par exemple la chute d'une personne âgée dans le train, qui se cogne la tête, pour que quelque chose bouge. Mais cela semble ne pas avoir d'importance. ...

Mécanicien CFF Voyageurs
(Nom connu de la rédaction.)

À la suite de la rédaction de cet article, on a appris que la balise de CFF Infrastructure avait été déplacée. Cette opération aurait été effectuée avant la fin du mois de juillet.

Groupe technique VSLF :

Une information au personnel des locomotives ne peut pas être une solution définitive au problème, car les panneaux de points d'arrêt doivent être respectés en tant que signaux en soi et ont leur validité qui ne nécessite pas d'explication en PDF supplémentaire.

Le fait que le PEX Voyageurs et l'Infrastructure ne trouvent pas de solution ensemble n'est pas vraiment nouveau. En principe, Infra construit les installations et celles-ci devraient pouvoir être utilisées sans problème par les ETF. Sinon, c'est que les processus ne sont pas corrects.

Les problèmes liés aux interactions entre la longueur utilisable des voies, la longueur des trains de 401 mètres, la mauvaise visibilité depuis la cabine de conduite, les points d'arrêt à quelques mètres des signaux indiquant l'arrêt, les panneaux de points d'arrêt importants pour la sécurité et les balises de voie dispersées sur celle-ci sont connus. Ceux-ci ne sont que partiellement maîtrisés et entraînent une conduite plus lente et donc une perte de temps.

Lorsque les trains sont de plus en plus longs, que l'approche d'un point est de plus en plus difficile et qu'il faut se rapprocher des signaux d'arrêt, cela prend tout simplement de plus en plus de temps. De plus, l'ETCS Level 1 BL 3 limite encore plus la marche vers les signaux d'arrêt. Ces secondes et ces minutes manquent ensuite pour les correspondances des voyageurs.

Il ne faut pas sous-estimer les facteurs qui font que le personnel des locomotives accorde une priorité toujours plus grande à la prévention des serrages systèmes et imposés et à la préservation de ses nerfs. ➡



Des prescriptions plutôt que des responsabilités ?

Souvent, les situations dangereuses ne sont pas corrigées. Au lieu de cela, une info est jetée dans la déjà très dense jungle réglementaire. Une manière élégante de rejeter la responsabilité sur les autres.

Groupe technique VSLF

Une nouvelle prescription dans la réglementation des CFF : CFF I-FUB 06/23, valable à partir du 16.10.2023. Destinataire : ETF mécanicien.

A Oberriet et à Buchs (SG), il existe des situations dangereuses dues à l'absence de protection contre les prises en écharpe sur les voies 22 - 2 - 52, 71 - 81, 72 - 82 et 61 - 71 - 81. D'une manière générale, les mouvements de manœuvre et le garage des véhicules sont interdits sur ces voies. Dans certains cas, les mouvements de manœuvre et le garage des véhicules sont autorisés sur ces voies : lors des perturbations et d'événements ainsi qu'en relation avec des travaux d'entretien. Que signifie concrètement une telle nouvelle prescription ?

Chaque mécanicien de locomotive qui emprunte cette ligne doit savoir à tout moment et par cœur qu'il ne peut pas manœuvrer sur

les voies mentionnées. De telles prescriptions extrêmement spécifiques ne cessent d'augmenter et existent déjà en de nombreux endroits. Une vérification permanente sur l'Intranet des CFF lors de chaque trajet n'est aucunement possible. Reste ainsi à savoir s'il est judicieux d'appliquer des prescriptions de cette manière.

Pourquoi de telles prescriptions sont-elles publiées par CFF Infrastructure ?

Ces prescriptions servent à couvrir les défauts des installations par PDF interposé. Pour les auteurs, il importe peu de savoir si la réglementation peut être appliquée telle quelle ; la responsabilité a été transférée. Que ce soit au personnel des locomotives ou aux collègues chefs-circulation est une question secondaire. Pourquoi ne pas résoudre autrement quelque chose d'ingérable dans l'intérêt de la sécurité ?

L'auteur n'a en principe aucun intérêt à cela et les destinataires ne peuvent pas s'y opposer. Du côté de l'ETF, les prescriptions sont également simplement transmises au personnel, qui n'est pas formé mais est tout de même interrogé à leur sujet dans le cadre de l'examen périodique.

Comment améliorer les choses ?

Cela n'est probablement pas possible. Le VSLF va rédiger une lettre à l'intention de CFF Infrastructure et de l'OFT en tant qu'autorité de surveillance pour attirer leur attention sur cette problématique. Si jamais un incident devait se produire, nous pourrions ainsi défendre efficacement le personnel. Cela présuppose toutefois qu'il survienne d'abord quelque chose, ce que nous ne souhaitons bien évidemment pas. ➔

Jours de maladie

Martin Geiger, membre du comité central du VSLF

Aux CFF aussi, le nombre des jours d'absence ont augmenté, comme dans beaucoup d'autres entreprises en Suisse. Une évaluation plus précise, telle qu'elle est heureusement pratiquée aux CFF, montre que les raisons sont très diverses et ne peuvent pas encore être expliquées de manière certaine. Heureusement, le personnel des locomotives se porte à nouveau très bien au sortir de la crise sanitaire, à la grande satisfaction du VSLF. Oui, même mieux qu'avant la pandémie. Les chiffres varient fortement selon les groupes professionnels et sont parfois plus de deux fois supérieurs d'un groupe professionnel à l'autre. Il semble compréhensible que les groupes professionnels qui travaillent constamment au milieu de nombreuses personnes aient eu un nombre de jours de maladie plus élevé pendant les périodes de Covid que ceux qui effectuent leur travail de manière plutôt isolée. De nombreux autres facteurs entrent également en ligne de compte. Il faut attendre le résultat détaillé des études menées pour savoir si le manque de personnel et sa résolution par de nouvelles embauches sont directement liés. Cela expliquerait, au moins pour le personnel des locomotives, pourquoi nous sommes moins malades maintenant qu'avant la pandémie. La vague de formation semble également porter ses fruits dans ce domaine. ➔



Contrôle final des passagers

Hubert Giger, président VSLF

A partir du changement d'horaire 2023, le contrôle final des passagers dans les trains sera obligatoirement réglementé. Cette décision est motivée par des considérations juridiques. La procédure à suivre en cas de dérangement n'est pas encore définie.

Depuis l'introduction des trains de voyageurs non accompagnés il y a plus de trente ans, aucune règle n'a été établie pour déterminer qui devait effectuer le contrôle des trains à la fin des prestations ferroviaires et avant le garage des trains dans les faisceaux de voie, notamment en vue de déterminer s'il y a encore des voyageurs dans les voitures.

Martin Binggeli, chef du personnel des trains du trafic régional, explique dans une newsletter des CFF du 18 mai 2009 que cela comporte des dangers : « Si la personne assise est assise dans un train qui est verrouillé à la gare terminus voire éventuellement garé, cela pourrait devenir dangereux : dans le pire des cas, nos clients s'échappent hors du train, se promènent dans le faisceau de voies à la recherche de la sortie et risquent ainsi leur vie ».

Le VSLF s'est penché sur cette problématique depuis 2009, car le manque de directives et de processus représente un risque accru pour le personnel des locomotives et les voyageurs.

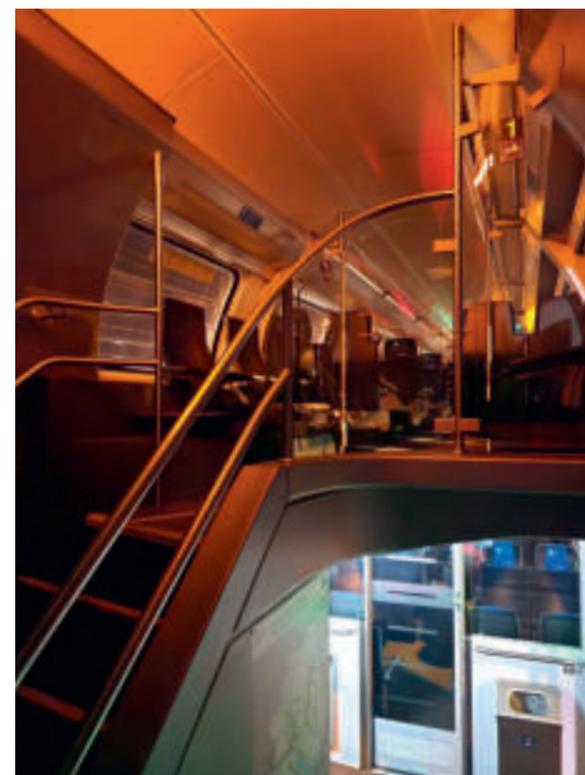
Après de nombreuses interventions et l'établissement de prescriptions éphémères et de processus imprécis, CFF Voyageurs a présenté en mai dernier une nouvelle réglementation conséquente.

Lors de la discussion technique avec les partenaires sociaux le 19 mai 2022, le mandat a été donné de clarifier la responsabilité pénale en cas d'accident d'un voyageur dans une installation de garage. Un avis juridique a ensuite été rédigé.

Actuellement, une directive prescrit au personnel un contrôle intérieur : « si le temps disponible est suffisant, le personnel effectue une ronde de contrôle dans la gare terminus ». La formulation « lorsqu'il y a suffisamment de temps » laisse notamment

une trop grande marge d'interprétation au personnel. De même, certains trains en sont exclus, la raison invoquée étant le manque de temps. Le contrôle intérieur doit alors être effectué dans un lieu approprié.

Extrait de la présentation : « en cas de risques connus et d'accumulation d'incidents similaires, des mesures nécessaires et appropriées doivent impérativement être prises et mises en œuvre. Si aucune mesure n'est prise pour minimiser les risques connus, la responsabilité pénale des



supérieurs/membres de la direction relevant de leur domaine de responsabilité est possible ».

La solution à la problématique vise à ce que le contrôle intérieur des trains non accompagnés soit obligatoirement attribué au mécanicien de locomotive ou à l'agent de manœuvre à partir du changement d'horaire du 10 décembre 2023 avec un nouveau composant dans les tours de service.

Cette solution vise à limiter la marge d'interprétation pour le personnel et à imposer ou à exclure explicitement le contrôle intérieur de tous les trains avant leur garage. De plus, le lieu du contrôle est concrètement défini.

Appréciation

Il est très réjouissant de constater qu'après plus de trente ans d'exploitation non accompagnée, cette question importante est enfin prise au sérieux et entièrement réglée. Mais comme la plupart du temps, seule l'exploitation normale est réglée et tous les incidents d'exploitation non prévus sont laissés à la responsabilité du personnel de première ligne.

Ce qui manque, c'est une instruction très claire selon laquelle la protection des passagers prime dans tous les cas et qu'il faut donc s'accommoder des retards et des perturbations dans le déroulement du service. Ce point est donc laissé à l'appréciation de chacun en fonction de la situation et de l'individu. En principe, il serait toutefois recommandé d'agir de la manière la plus sûre possible.

La motivation pour laquelle les divisions des CFF ont abordé le problème est intéressante. « Si aucune mesure n'est prise pour minimiser les risques connus, la responsabilité pénale des supérieurs/membres de la direction relevant de leur domaine de responsabilité est possible ». Il ne s'agit donc pas de nos clients, il ne s'agit pas non plus du personnel, il s'agit de protéger les supérieurs et les membres de la direction de toute responsabilité pénale. C'est ainsi que les supérieurs et les membres de la direction se sont protégés avec des services juridiques et de nombreuses ressources. C'est sans doute la

raison pour laquelle la nouvelle valeur CFF de « responsabilité » a été adoptée.

Il est d'autant plus important qu'en tant qu'association professionnelle, nous essayions de protéger le personnel. Grâce à nos nombreuses déclarations et interventions auprès des services et offices les plus divers, nous engageons la responsabilité de ce même management. Nous pouvons ainsi décharger le personnel éventuellement mis en cause et, par ce biais, nous parvenons même à trouver des solutions. Nous ne pouvons pas dire à quelqu'un comment il doit travailler, mais il ressort de cette argumentation que ces personnes doivent protéger en premier lieu. ➔

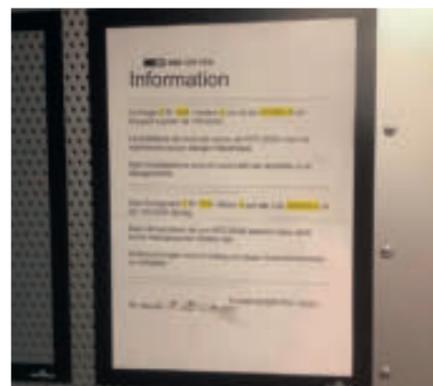
Niveau de bruit

Groupe technique

Depuis la modernisation des Re 460, le niveau de bruit sur ces locomotives a nettement augmenté.

En principe, l'exposition au bruit dans les cabines de conduite est élevée, en tenant compte du fait que l'exposition quotidienne de l'ouïe se prolonge pendant des heures.

Information dans une Re 460 : « le problème du bruit est connu de PDT-DGS mais ne constitue pas un danger mécanique ». Le bruit n'affecte pas la locomotive, mais la santé du mécanicien...



Niveau de bruit sur une Re 460 :

A l'arrêt disjoncteur principal déclenché :	41 dB
A l'arrêt, enclenché :	52 dB
40 km/h	65 dB
100 km/h	75 dB
110 km/h	74 dB
120 km/h	74 dB
Son de l'impulsion Avertissement	81 dB

Chuchotement	30 dB
Conversation normale	60 dB
Trafic	70 dB
Bruit de cantine, bureau paysager	75 dB
Discussion, piano	80 dB
Chantier	85 dB

troubles de l'apprentissage et de la concentration possibles à partir de	40 dB
Limite supérieure pour un travail concentré	55 dB
Dommages auditifs possibles après une exposition prolongée à partir de	60 dB
20% d'augmentation du risque de maladies cardiovasculaires en cas d'exposition prolongée à partir de	65 dB
Lésions auditives possibles pour une exposition de 40 heures par semaine à partir de	85 dB

Deux locomotives avec le même numéro

Groupe technique



Les locs 11300 et 11172 en juin 2023 devant le dépôt F à Zurich

En règle générale, un numéro de locomotive donné n'est attribué qu'à un seul véhicule. Il y a cependant quelques rares exceptions.

En Suisse, il n'y a que deux numéros de locomotives, du moins depuis l'électrification, qui ont été réattribués après la destruction des locomotives d'origine et qui sont donc devenus les numéros de deux locomotives différentes. (Si cette affirmation n'était pas exacte, veuillez svp nous le signaler.) Il s'agit des numéros 11172 et 11300. Donc il s'agit de deux Re 4/4 II ou « BoBo », comme les appellent les anciens.

Les 11300

Démolie dans les ateliers principaux (AP) de Zurich, le 31.12.1964 et au début de l'année 1965.

La Ae 4/8 était une locomotive d'essai des CFF, destinée à tester l'exploitation électrique. Elle a été mise en service le 30 mars 1922 avec les numéros de série SLM 2719/1920 et BBC 1422. Lors de sa mise en service en 1922, elle portait le numéro 11000, qui a été changé en 11300 en 1929. Le numéro 11000 a été réattribué à une Ae 4/7 en 1934.

La construction articulée en tant que locomotive à plusieurs caisses (en trois parties) permettait de bien négocier les virages. En raison de sa construction, la locomotive a été surnommée « Tatzelwurm » ou « Feldschlange ». La Ae 4/8 était entraînée par quatre moteurs de traction identiques, mais avec des entraînements d'essieux différents. Le châssis avant de la locomotive était équipé d'entraînements Tschanz, le deuxième châssis d'entraînements BBC (Buchli). D'un point de vue technique, la locomotive n'avait toutefois plus beaucoup d'importance, car au moment de sa livraison, la Be 4/7 équipée de la motorisation Westinghouse et les premières Ae 3/6 I équipées de moteurs Buchli étaient déjà en service. La Ae 4/8 a été utilisée en service mixte. Après l'installation de nouvelles roues dentées dans la transmission Tschanz en 1961, la locomotive a finalement été sortie du roulement le 31.12.1964 et démolie en 1965 dans



Plaque de la locomotive Ae 4/8
Photo : collection de Sigi Liechti



Ae 4/8 11300 à la tête d'un train rapide dans les années 1920

les ateliers principaux (AP) de Zurich. (Texte : Manfred Feiss)

Le 12.06.1974, une Re 4/4 II portant les numéros de série SLM 4946/1972 BBC 7853 SAAS a été mise en service. Elle reçut le numéro 11300 (de la série 11101 jusqu'à 11396, avec les Re 4/4 III) et fut ainsi la première locomotive à recevoir le numéro d'une prédécesseure.

Les 11172

La locomotive 11172 était une Re 4/4 II li-



La locomotive a été retirée du service et démolie en décembre 1978.

vrée le 13 août 1970 et portait les numéros de série SLM 4734/1968, BBC 7657 et MFO SAAS.

Le 8 décembre 1978, la locomotive a percuté un train de marchandises à Vaumarcus, alors que celui-ci était arrêté devant un signal. Le mécanicien de locomotive a perdu la vie dans l'accident. D'importants dégâts matériels ont été causés et environ 100'000 litres de bitume liquide se sont écoulés de deux wagons et se sont partiellement déversés dans le lac de Neuchâtel.

La locomotive 21 était également une Re 4/4

II et a été livrée le 11.9.1969 à la Mittel-Thurgau Bahn (MThB) avec les numéros de série SLM 4797/1969, BBC 7715 et MFO SAAS. Du point de vue des numéros de série, la locomotive se situe entre les locomotives CFF 11215 (29.12.1970, SLM 4777/1968, BC 7700, MFO SAAS)

et 11216 (21.09.1971, SLM 4813/1970, BBC 7720, MFO SAAS).

La numéro 21 a été transférée du MThB aux CFF et remis en service le 1.11.2002 sous le numéro 11172 (voir l'article sur le cinquantième anniversaire de la locomotive MThB). Elle a donc été la deuxième machine à recevoir le numéro d'une ancienne prédécesseure.

Pour être complet, il faut mentionner que de 1919 à 1920 les Fb 2x2/3 portaient les numéros 11301 à 11307 et qu'en 1920 elles ont été renumérotées Be 4/6 12301 à 12307 (la série va jusqu'au numéro 12342).

Les six prototypes des Re 4/4 II ont aussi été prévus de 1964 à 1967 avec les numéros 11201 – 11206. La Be 3/5 12201 a porté de 1919 à 1920 le numéro 11201 également.

La Be 2/5 11001 a été mise en service par les chemins de fer du Midi en France en 1919 comme E 3301 et est arrivée aux CFF en 1918. Elle y a d'abord porté le numéro 10001 puis ensuite le numéro 11001. Le numéro 10001 a ensuite été attribué en 1946 à une Re 4/4 I et le numéro 11001 a été attribué en 1934 à une Ae 4/7.

Une jubilaire thurgovienne calme :

la Re 4/4 n°21 fête ses 50 ans. 2019 «Weinfelder Anzeiger Online»,
2019 Texte : Michael Mente, Weinfelden (avec l'aimable autorisation de reproduction)



Retour d'un train spécial de l'agence de voyage Mittelthurgau du nord de l'Allemagne avec la Re 4/4 II 21, deux voitures-lits DB WLAbm et une voiture-couchettes DB Bcm comme train 46314. De Constance à Weinfelden, le train a circulé en plus avec une charge de marchandises supplémentaires. A Siegershausen, 15.7.1986

Photo: Hans Thalmann

Les locomotives portant la désignation Re 4/4 II font partie des plus connues en Suisse. Bien qu'elles semblent intemporelles, elles commencent à prendre de l'âge et les premières ont été vendues, mises au rebut ou à la ferraille. L'ancienne Mittel-Thurgau-Bahn avait elle aussi une machine de ce type à son service. Et celle-ci jouit d'une excellente santé! Rencontre avec celle qui fête son anniversaire à Weinfelden.

Elle est régulièrement photographiée et les connaisseurs la regrettent un peu : il s'agit d'une locomotive des CFF, une machine à quatre essieux de type Re 4/4 II de couleur rouge. Sa particularité? Contrairement à nombre de ses sœurs, qui constituent ensemble la plus grande famille de locomotives jamais construite en Suisse, la locomotive électrique portant le numéro d'immatriculation 11172 n'a que des armoiries collées et des numéros collés sur ses faces frontales. Sur les autres, ces insignes sont en acier chromé.

La machine thurgovienne incognito

Mais ce n'est pas la raison pour laquelle on s'intéresse à cette machine à première vue insignifiante et à l'équipement un peu né-

gligé – à l'intérieur, elle ne l'est pas du tout. Il s'agit en fait d'une Thurgovienne, plus précisément de l'ancien cheval de parade de la défunte compagnie Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), qui utilisait la machine certes comme « bonne à tout faire », comme les CFF, mais surtout pour le trafic marchandises. Lorsque la « Thurgauer Staatsbahn », dont le siège est à Weinfelden, a été liquidée en 2002, la machine a été brièvement transférée à Turbo avant de devenir la propriété des CFF (en trafic voyageurs) en 2005.

Silencieuse et fiable. Si silencieuse que l'on aurait presque oublié son 50ème anniversaire dans notre pays : elle a été mise en service à Weinfelden le 12 septembre 1969, a été brièvement mise en location jusqu'en 1971 et est ensuite devenue la propriété pleine et entière du chemin de fer privé thurgovien. Ses services étaient nécessaires de toute urgence, car l'électrification de la ligne Constance-Weinfelden-Wil, aujourd'hui exploitée par Turbo et les CFF, en 1965, a entraîné une augmentation rapide du trafic et du transport de marchandises, notamment de pétrole.

Cheval de parade de l'essor du chemin de fer

Avec l'apparition de cette machine, la dernière automotrice diesel restante – une des

nombreuses particularités de la MThB – a été envoyée au Montafon pour les années de service qui lui restaient. Les nouvelles automotrices ABDe 4/4, dont les n° 12 et 16 sont entretemps au service de « l'Association du chemin de fer historique du Mittel-Thurgau », ont pu être quelque peu soulagées par l'utilisation des « Bo'Bo' », comme on appelle aussi ces machines.

La Re 4/4 II, qui avait reçu le numéro 21 au MThB, était d'abord peinte en vert, avec de jolies armoiries thurgoviennes sur les faces frontales. Après une collision le 8 mai 1991 à Lengwil, elle a été équipée de phares modernes et des nouvelles couleurs de la MThB, vert et crème, qu'elle a portées longtemps, avant d'être repeinte par les CFF. Elle a marqué l'histoire mouvementée de la MThB depuis son électrification, en particulier l'impressionnante phase d'extension des années 1990, qui a permis d'étendre son rayon d'action bien au-delà de sa région d'origine. Les locomotives de ce type, construites depuis 1964, sont aujourd'hui appelées Re 420 et « notre » machine a reçu une nouvelle gare d'attache sous le nom de 11172 (ou désormais 91 85 4420172-9) : Belinzone.

Cette locomotive de ligne aux formes élégantes (vitesse maximale 140 km/h, puissance de 4650 kW) a été construite par les grands noms de l'industrie ferroviaire suisse de l'époque (SLM, BBC, MFO, SAAS) et elle a fait ses preuves jusqu'à aujourd'hui. A tel point que les ateliers des CFF la modernisent en permanence afin de la maintenir en état de marche tout en répondant aux exigences modernes : la climatisation et le système de contrôle de la marche des trains ETCS de Siemens, qui lui permet d'être utilisée dans un large rayon d'action, par exemple. Un système de mesure de l'énergie doit encore suivre.

Rustique et à la hauteur

Elle fête son cinquantième anniversaire toujours en pleine activité. Pourtant, à cet âge, il est permis de se poser la question de la retraite. Surtout si l'on considère que nombre de ses sœurs sont déjà passées au chalumeau. Bien sûr, la question ne se pose pas de manière urgente, compte tenu des mises à niveau techniques. Suite à notre question, les CFF nous indiquent toutefois que la locomotive restera en service au moins jusqu'au 31 décembre 2026.

D'ailleurs, le fait que la locomotive porte le numéro 11172 aux CFF est un hasard de l'histoire et fait un peu partie de l'image qu'elle renvoie avec ses armoiries collées : en 1978, une machine CFF du même type portant ce numéro (année de construction 1970) a été démolie suite à un accident. La locomotive de la MThB a donc comblé ce trou de la numérotation.

Perspectives

« Notre locomotive », qui a elle aussi subi son lot d'accidents, est actuellement techniquement à la hauteur – en forme, pourrait-on dire. Ce qu'il adviendra de cette robuste dame après 2026 reste à voir. Si elle revenait dans sa région d'origine, l'association « Historische Mittel-Thurgau-Bahn » serait un propriétaire intéressant, qui pourrait non seulement lui offrir une place d'honneur digne de ce nom, mais aussi des sorties historiques. Le fait qu'elle y rencontre l'automotrice n° 12, qui est la mieux conservée, l'ABDe « Weinfelden », avec laquelle elle a été impliquée dans l'accident de 1991, ne serait qu'un hasard ironique de l'histoire, mais qui montre à quel point ces véhicules sont robustes et fiables malgré les années.

Il serait en tout cas souhaitable que la locomotive retrouve sa livrée vert et crème. Les armoiries thurgoviennes sont en tout cas soigneusement conservées et peuvent être remontées à tout moment sur leur ancienne propriétaire.

Attention aux signaux acoustiques

Groupe technique VSLF

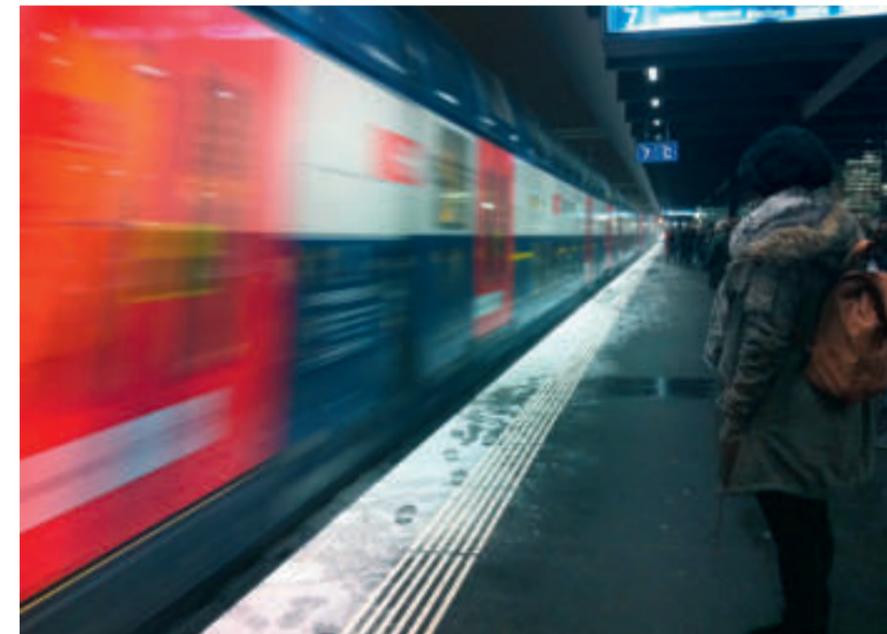


Bild: Rosmarie Hubmann

Un avertisseur sonore d'un volume inférieur à celui d'un sifflet ou d'un typhon pourrait aider à prévenir les accidents.

*Bote der Urschweiz
7 sept. 2023*

Intervention des secours en gare de Zoug

Une femme a été frôlée par un train et a chuté dessous

L'accident s'est produit mercredi soir vers 17h30 en gare de Zoug. Selon l'enquête menée jusqu'à présent, une femme marchait sur le quai et a été frôlée par un train arrivant. La femme de 63 ans a alors chuté et s'est retrouvée sous cet Interregio pour Zurich. Après que les premiers secours lui aient été prodigués sur place, la personne a été hospitalisée et son pronostic vital est engagé. Une enquête est en cours pour déterminer les circonstances exactes de l'accident.

Avec la forte croissance du nombre de voyageurs sur les quais, le risque de tels accidents augmente. Le mécanicien d'un train entrant doit alors émettre des signaux acoustiques. C'est à cela que sert le sifflet de la locomotive ou, sur les véhicules plus récents, le typhon. « Le typhon est un dispositif sur les véhicules qui permet de produire un son d'avertissement fort à fréquence fixe ».

Malheureusement, les personnes se trouvant à proximité immédiate du typhon risquent des dommages à leur ouïe ou de se retrouver dans la zone dangereuse à cause de la peur suscitée par le son émis par ledit typhon. Pour se protéger soi-même, il est recommandé au mécanicien de faire usage du signal acoustique chaque fois qu'il est nécessaire.

Un « klaxon » pour attirer l'attention sans faire sursauter les voyageurs avait été suggéré par le VSLF, mais n'existe pas à ce jour sur les véhicules.

Il est étonnant que chaque porte d'accès voyageurs émette du bruit et siffle en permanence pour des raisons de sécurité, alors qu'un train doit tout simplement se faufiler sans bruit jusqu'au long des quais.

Sur les Re 460, il avait été programmé en série que le typhon soit automatiquement enclenché à puissance maximale en cas de serrage rapide. Malheureusement, cela se déclenchait également lors de l'accostage sur des wagons, lorsque la position de serrage rapide était activée par nécessité ou par erreur. Les collègues de la manœuvre entre les tampons avaient parfois des problèmes d'audition. Comme on pouvait s'y attendre, l'idée s'est avérée inutilisable en pratique et a été supprimée. Il est problématique et dommage que la santé de nos collègues ait été mise à mal à cause de cela.

Voyage touristique haut de gamme

Hubert Giger, mécanicien de locomotive CFF Zurich

Le monde va probablement disparaître à cause du changement climatique. Pour freiner cela, il est souhaitable de reporter les voyages en avion sur le rail. Jusqu'à six heures de voyage, il faut utiliser les trains à grande vitesse et, pour les distances plus longues, on essaie actuellement de reconstituer l'offre de trains de nuit que l'on a volontairement démantelée pendant les vingt dernières années.



C'est dans cet esprit que mon frère et moi voulions partir en vacances avec nos compagnes dans le nouveau Nightjet des chemins de fer autrichiens (ÖBB) de la Suisse à Hambourg. Nous nous réjouissions de pouvoir profiter du compartiment à quatre places dans la voiture-couchettes du NJ 470 et avions emporté une bouteille de vin rouge pour nous aider à nous endormir.

On sait que dans le train 470/471 – entre le 10 juillet et le 12 septembre 2023 – la voiture 305 n'est pas une voiture-couchettes comme

prévu initialement à cause d'un manque de matériel roulant. Elle est remplacée par une voiture à compartiments de deuxième classe. Plein d'appréhension, j'ai commencé à observer la disposition des voitures quelques jours auparavant. Et bonne nouvelle, notre voiture 306 est bien une voiture-couchettes au lieu d'une voiture à places assises de remplacement. Youpi !

En août, il est même arrivé qu'un soir, tou-

tes les voitures-couchettes et wagons-lits de l'ensemble du train 470 soient remplacés par des voitures à places assises d'âges variés. Apparemment, la livraison de voitures rénovées et neuves ne se déroule pas comme prévu, et les voitures utilisées jusqu'à présent perdent leur homologation pour cause de manque d'entretien. Des compositions entières de voitures ont également été abîmées lors de manœuvres. Un motif de dérangement tout à fait original a été signalé à la fin de l'été : un wagon-lit infesté de punaises.

Highlight (470/471, 467/466): Ausfall Liegewagen 305 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023
Der Nightjet nach Hamburg Hbf und Wien Hbf verkehrt vom 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023 mit vier Liegewagen. Die beiden Liegewagen 305 und 306 sind durch einen Sitzplatzwagen ersetzt.
Aufgrund dringend benötigter Ersatzwagen bleiben während der Liegewagen nicht genügend Liegewagen für den gesamten Nightjet-Motiv zur Verfügung. Die im Klartext mitgelieferten, noch betriebenen Kunden-Gewinnmittel (KGM) sind nicht im Teil der beiden Kunden aus dem Buchungskanal SW Schwarz (Kundenwagen) sondern Kontostellen nicht vor der Reise über die Kunden im Rollmaterial informiert worden.
Die vier Liegewagen Ausfälle wurden Zeitraumbis vom 10.07.2023 bis voraussichtlich 12.09.2023 behält:
- Zürich Hbf – Hamburg Hbf (NJ 470/471), 1 Liegewagen 305 – ersetzt durch Sitzplatzwagen
- Zürich Hbf – Wien Hbf (NJ 467/466), 1 Liegewagen 306 – ersetzt durch Sitzplatzwagen
Die Ersatzwagen (Sitzplatz) werden nicht zur Reservierung geöffnet. Die betroffenen Kunden können sich hierzu im Sitzplatzwagen informieren.

Peu importe, notre voyage prévoyait même une des voitures-couchettes récemment rénovées par les ÖBB, avec un compartiment pour quatre personnes au

design agréable. En montant joyeusement dans le train le soir, on nous explique avec une indifférence peu aimable que notre compartiment est « cassé » et que nous devons prendre place dans la voiture suivante. Le compartiment soi-disant cassé servait de dépôt de matériel et un deuxième compartiment est gardé comme compartiment de couchage pour le personnel de nettoyage (??). Et c'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à l'improviste dans le « wagon des perdants » n° 305. A l'ère de la numérisation, il n'est apparemment pas possible d'être informé du problème plu-sieurs jours ou heures avant le voyage, afin de pouvoir éventuellement renoncer à ce « trajet pénible ».

Nous avons tout de même obtenu à quatre un compartiment à six places avec des sièges relativement confortables à rapprocher et quelques couvertures en laine avec le logo ÖBB et des petits coussins. Une bière supplémentaire nous a aidés à nous préparer à la nuit à venir.

J'ai remarqué que notre compartiment était l'un de ceux où il manquait un rideau donnant sur le couloir latéral. Mais mes pires craintes pour les onze heures à venir se sont réalisées lorsque le bogie situé juste en-dessous de nous a commencé à bringuebaler à partir de 100 km/h environ. De manière forte, environ 8 Hz. A des vitesses avoisinant les 160 km/h, il s'est transformé en marteau-piqueur à haute fréquence. Toute la caisse de la voiture a été secouée d'environ un centimètre toute la nuit. Les amortisseurs anti-lacets et les profils des roues devaient être complètement fichus ; et ils le sont certainement encore aujourd'hui. On a pu se rendre compte de manière concrète de ce que le système roue-rail peut



supporter. Nos nerfs étaient malheureusement moins résistants.

Dormir ou somnoler à quatre sur six sièges repliés n'est pas possible. À 3h, le chef de voiture nous a gentiment ouvert un autre compartiment sur demande, afin que nous puissions nous séparer et nous étirer. Une heure avant l'arrivée à Hambourg, les couvertures et les oreillers ont été ramassés sur un ton peu aimable, en même temps que nous a été donnée l'information qu'il n'y avait pas de café.

Après les deux premiers jours de vacances dans le nord, nous avons plus ou moins surmonté l'épreuve. En tant que vieux mécanicien de locomotive, j'étais bien sûr le mieux placé pour gérer la charge physique et mentale des phases de veille plutôt que de sommeil dans le bruit et les vibrations.

Nous ne savions pas que la même chose nous attendait sur le chemin du retour de Hambourg à Zurich avant de monter dans le train... Et c'est ainsi que nous sommes arrivés à la maison, épuisés.

Lors de ma deuxième nuit d'insomnie, j'ai pensé à tous les patrons de l'ensemble du secteur des transports publics en Suisse. Quel slogan auraient-ils préparé pour justifier cet échec complet ? Il ne s'agit là pas uniquement de ce trajet. Il s'agit de prestations généralement inacceptables dans le transport transfrontalier, et pas seulement dans les trains de nuit. Ce n'est pas ainsi que nous gagnerons contre l'aviation. Le fait que des compartiments entiers et des voitures-lits soient vendus pendant des mois en sachant qu'ils ne sont pas disponibles n'est rien d'autre qu'une fraude professionnelle. Le fait de ne pas informer avant le voyage sert probablement à éviter un remboursement complet des frais ou la prise en charge de la nuit d'hôtel.

J'ai envisagé une action en justice de ma part. Mais je ne pense pas que cela puisse aboutir à quelque chose de concret pour les voyageurs trompés et le malheureux personnel des trains de nuit.

Ce n'est pas la mauvaise conscience qui doit inciter les gens à prendre le train, mais une bonne qualité, comme c'était déjà le cas auparavant. Les City Night Line (CNL) de l'ancienne DACH Hotelzug SA dans les années 1990 avaient même une voiture-restaurant et allaient jusqu'à Copenhague. « Voyager au lieu de prendre l'avion », justement.

Reste la question de savoir si nous prendrons à l'avenir l'avion pour partir en vacances. Le fait que les avantages FIP soient de moins en moins intéressants depuis longtemps est une raison de plus pour le faire.

QR codes and links: <https://mobimag.ch/nachtzug-probleme/> and <https://www.strohbonaut.de/reisen-im-nachtzug-1-2-im-sitzwagen-von-innsbruck-nach-hamburg/>

Voie ralentie après les travaux

Mécanicien CFF

La rénovation de la gare de Pfungen a conduit à des vitesses de passage plus basses. Nous vivons à une époque où, dans le cadre de la transition énergétique, une utilisation consciente de l'énergie et des économies d'électricité sont de mise. On nous donne mauvaise conscience si nous laissons une lumière allumée quelque part. LADL et d'autres systèmes de soutien et des formations doivent également permettre au mécanicien de locomotive de rouler en économisant autant d'électricité que possible.

Et que fait notre chère division CFF Infrastructure ?

Elle transforme la gare de Pfungen – où passent plusieurs fois par jour des trains chargés de gravier et de matériaux d'exca-

vation pesant jusqu'à 1900 t – de telle sorte qu'il faut désormais toujours freiner à 60 km/h et ensuite accélérer à nouveau sur une rampe. Avant, le train pouvait continuer à rouler sur l'erre jusqu'à Töss. En observant la topographie, je me demande si l'on n'aurait pas pu y installer un aiguillage pouvant être utilisé en déviation à une vitesse d'au moins 80 km/h, soit la vitesse maximale des trains mentionnés. On impose avec ces travaux une consommation d'électricité inutilement élevée, qui va bien au-delà de l'économie possible sur un trajet selon l'ADL. Les objectifs d'économie d'énergie ne sont-ils pas valables pour tous ?

Andreas in «Viva Engage» / «Yammer».

Lettre de lecteur

Enquête auprès du personnel des locomotives sur le prochain atelier de formation continue ZFR
Mail d'un mécanicien de locomotive à ses supérieurs au sujet de l'enquête

Si un code d'identification secret est caché sur le questionnaire "anonyme"...

Zurich, juin 2023

Chers amis du rail

Que la journée de formation continue puisse être améliorée est pour moi tout à fait indiscutable. Mais la démarche pour atteindre cet objectif m'a étonné et m'a incité à vous écrire.

D'après ce que je sais, nous avons toujours des spécialistes aux CFF. Ce sont nos experts d'examen et les chefs du personnel des locomotives (CLP). Sur la base des rapports et des annonces qui leur parviennent quotidiennement, personne ne sait mieux qu'eux ce qui ne va pas ! Mon CLP envoie chaque mois une statistique sur les choses qui ne vont pas, par exemple les serrages imposés, etc. On sait donc où le bât blesse.

Il y a quelques années, j'ai également reçu un sondage « anonyme ». En y répondant, le soleil brillait par hasard sur le bureau où le papier reposait. Ainsi, avec le bon angle, on pouvait voir une écriture « secrète » en relief – comme sur un billet de banque – avec mes propres données et celles de mon CLP de l'époque... Depuis cet

épisode, ma confiance en « l'anonymat » a été détruite à jamais, et pas seulement par les CFF !

On a pu lire de nombreuses fois combien d'argent il faudra économiser aux CFF d'ici 2030. Au lieu d'investir cet argent dans des sondages, il serait préférable de l'investir dans la formation ! Alors voilà la bonne solution pour cette enquête où il n'y a qu'une seule bonne réponse : la touche supprimer avec la croix rouge. Je propose également une amélioration : lors de la journée de formation continue, expliquer de manière plus approfondie les nombreuses prescriptions modifiées, y compris celles de fond. Heureusement, cela a déjà été amélioré lors de la dernière journée de formation continue.

Meilleures salutations,
Ulrich Engelbert
Mécanicien de locomotive groupe 3 ZUE



Vive la petite église de Wassen

Daniel Wachter, responsable de la formation VSLF et mécanicien CFF P à Zurich

Depuis l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, la ligne de faite du Saint-Gothard s'est réveillée de sa torpeur. Alors que les passagers profitent du paysage montagneux, la machine des processus tourne à plein régime.

Dédiée au saint Gallus, la petite église de Wassen est l'un des symboles les plus célèbres du canton d'Uri. L'apercevoir trois fois pendant le voyage en train sur la rampe nord du Saint-Gothard a si souvent été le point fort d'un voyage en train avec des enfants ou des petits-enfants qu'Emil Steinberger a même consacré l'un de ses sketches légendaires à l'édifice, et en particulier à l'agitation qui régnait pendant le trajet en train : LUEG DA ISCH S CHILELLI... [ndt : regarde, la petite église est là!] Les musiciens suisses allemands de Lo & Leduc ont également utilisé le Chileli vu Wasse dans la chanson du même nom comme métaphore d'une relation on-off, dans laquelle les troisièmes retrouvailles ne sont toutefois plus souhaitées. Avec l'ouverture du tunnel de base de 57 kilomètres, le mythe semblait pourtant avoir disparu de la scène – il fait aujourd'hui son grand retour.

Il y a un peu plus de sept ans, Angela Merkel, François Hollande, Matteo Renzi et Christian Kern, les chefs de gouvernement alors en fonction des quatre pays voisins, ont fait l'honneur au président de la Confédération de l'époque, Johann Schneider-Ammann, d'assister à l'un de ses discours exubérants et riche en synonymes à Rynächt et à Schattdorf, à l'occasion de l'inauguration du tunnel de base du Gothard. Un nouveau jalon était posé dans le trafic marchandises de transit – des trains de marchandises de plusieurs centaines de mètres de long ne nécessitaient désormais plus qu'une seule locomotive de Bâle à Luino. En trafic voyageurs, le nombre de passagers a augmenté de 28 pour cent entre 2016 et 2019 – au premier trimestre 2023, 44 pour cent de voyageurs supplémentaires ont pris le train pour se rendre au Tessin par rapport au même trimestre de 2019. En 2022, la ligne du Gothard était même la seule ligne principale avec plus de voyageurs qu'avant la pandémie. La success story semblait sans fin – jusqu'à ce que, le 10 août 2023, un grand coup de théâtre se produise à Faido.

Depuis, la réalité est différente : des wagons de marchandises déraillés et détruits encombrant la station multifonction de Faido, des traverses sont détruites et quantité

de débris de verre, de canettes, de paquets de spaghettis éventrés et de conserves de tomates détruites jonchent le sol, le tout agrémenté de vin rouge et de bière à une température atteignant 40 degrés Celsius. Les ouvriers œuvrant au déblaiement travaillent dur dans des conditions de travail difficiles. Il y a des conférences de presse et le personnel des locomotives de CFF Voyageurs, au lieu des stations d'urgence de Sedrun et Faido, peut à nouveau voir la maison du garde-barrière près du Pfaffensprung ou les trois églises de Giornico – ou se demander, dans le tunnel de faite, si la statue de Sainte-Barbe est toujours là.



Cela va de pair : changements de tours, plus ou moins spontanés, avec plus ou moins de communication et de compréhension. Il est devenu plus difficile de planifier sa vie privée, même lorsqu'on est en rotation sur une ligne dans un groupe. Pour compiler encore les choses, les mécaniciens de locomotive les plus récemment formés peuvent désormais circuler sur la ligne de faite uniquement avec des automotrices et il est clairement refusé de leur permettre d'assurer la conduite de trains tractés par des locomotives. Sur l'axe du Lötschberg, en revanche, on fait confiance à des mécaniciens de locomotive peu après la fin de leur formation pour circuler sur la forte déclivité de la catégorie A avec des trains tractés par des locomotives, alors qu'au Gothard, on ne fait manifestement même pas confiance à ceux qui ont plusieurs années d'expérience professionnelle. En contrepartie, des variantes plus douteuses nécessitant

une formation beaucoup plus importante sont examinées...

La responsabilité d'éviter qu'un mécanicien non certifié soit affecté à un train tracté par une locomotive n'incombe ni à la répartition ni aux organes responsables de telles décisions, mais au mécanicien lui-même. Des appels téléphoniques supplémentaires et du travail supplémentaire pour la répartition et la régulation en découlent alors que cela pourrait tout simplement être évité.

A cela s'ajoutent des interruptions de travail planifiées de manière très serrée qui, en théorie, fonctionnent parfaitement sur l'ordinateur, mais qui, dans la réalité, ont la même stabilité qu'une toile d'araignée lors d'un ouragan. Cela provoque à son tour des retards pour la clientèle qui auraient pu être évités. Des roulements de véhicules ne sont planifiés qu'à l'horizon d'une journée, même en cas de fermeture de plusieurs semaines ou mois. La conséquence ? Des travaux d'entretien ou de vidanges des WC qui sont ainsi négligés – traverser la montagne avec seulement une demi-traction n'est vraiment pas une partie de plaisir. Le chemin de fer est un système complexe, le trafic ne peut pas être simplement dévié via le col ou le San Bernardino comme lors de la fermeture simultanée du tunnel routier du Gothard qui a également subi des dommages. Dans ce cas, il n'y a presque pas de restrictions réglementaires, là où dans le ferroviaire bien plus de facteurs entrent en ligne de compte, comme les restrictions de profil, les charges remorquées, les compétences, la disponibilité du matériel roulant ou, malgré tous les efforts de numérisation, les capacités limitées des lignes.

Le monde des transports est plus complexe que ce que certains politiciens ou citoyens peuvent imaginer. Cela ne se reflète pas seulement dans les colonnes de commentaires des médias grand public, mais aussi dans les déclarations de certains politiciens. Ceux qui estiment que les travaux de déblaiement dans le tunnel de base et le tunnel routier du Gothard prennent trop de temps peuvent volontiers mettre la main à la pâte dans ces conditions souterraines difficiles. Cela vaut d'ailleurs également pour certains parlementaires qui profitent de la situation difficile actuelle pour mener leur propre campagne électorale et donner une mauvaise image de la partie politique adverse. (...) Les cris d'orfraie des politiques et des entrepreneurs montrent une fois de plus les problèmes de prospérité de la Suisse : alors qu'un axe de transit à l'utilisation limitée suscite la tristesse, des tremblements de terre dans les montagnes de l'Atlas et des barrages rompus sur la rive libyenne de la Méditerranée ont semé la mort et le désespoir, ce qui est toutefois vite oublié dans les reportages des médias locaux.

Exploitation restreinte des trains voyageurs dans le tunnel de base – questions en série

Une annonce dans la V-App concernant le tunnel de base du Gothard (GBT) a déclenché chez moi une foule d'interrogations. Martina Keller, Lokführerin SBB Luzern

Comment se fait-il que nous, les mécaniciens ayant la connaissance du GBT, ayons dû suivre une formation spéciale pour pouvoir emprunter ce tunnel et qu'il suffise maintenant manifestement d'une annonce purement informative – même pas soumise à confirmation – pour nous faire part d'une modification du concept d'auto-sauvetage ? À mon avis, ce n'est pas possible. Cette annonce a été publiée le 28 septembre et était valable dès le lendemain (dans la V-App, il est certes indiqué la date du 2 octobre, mais si le premier train traverse le GBT dès le 29 septembre, le concept est effectivement valable dès le lendemain). Je me pose également des questions sur cette manière de procéder.

Les CFF ne cessent de dire que la sécurité est leur priorité absolue. Pourtant, si je prends en compte les dernières actualités CFF au moment d'écrire ces lignes, le message est axé sur « l'essentiel est de circuler à

nouveau ». Ce concept d'auto-sauvetage a-t-il été testé avec un train de voyageurs ? Ou est-on simplement parti du principe que comme dans le tunnel de base du Lötschberg (LBT) cela fonctionne aussi de cette manière, ce serait une manière d'unifier les processus pour le personnel roulant qui ne doit pas faire des choses si compliquées et qu'ainsi, en cas d'urgence, il sait déjà dans quel tronçon il se trouve et comment cela se déroule. Et peut-être s'est-on aussi dit que de toute façon, il ne se passera rien avec ces quelques trains, de sorte que nous ne devrions jamais appliquer ce concept.

Je ne comprends pas cette décision et dès que les médias ont évoqué cette exploitation restreinte en août, j'ai tout de suite craint que l'on bricole quelque chose de ce genre et j'ai espéré que la sécurité demeure la priorité absolue – temps de trajet plus long ou non, capacité réduite ou non. L'espoir s'est envolé...

Concernant le tronçon en question : supposons que la situation « potentiellement mortelle » se produise dans la partie où se trouve la diagonale multifonction de Faido. Dans le pire des cas, quelle distance les voyageurs devraient-ils parcourir à pied ? Le tronçon endommagé est de 8 km. Aucun train de secours pour l'évacuation ne peut circuler sur l'ensemble des 8 km endommagés dans le tube ouest ? Si c'est effectivement le cas, le temps de marche le plus long serait d'environ deux heures. Et comment puis-je savoir, lorsque je conduis un train dans le tube Est, dans quel tronçon VERDE/ROSSO ou BLU je me trouve ? Où se trouvent les passages ? Sont-ils signalés ? Un autre point d'interrogation : a-t-on réfléchi à ce qu'il adviendrait du taux d'occupation des trains circulant dans le GBT et de ceux sur la ligne de faite ? Nous sommes nombreux à savoir comment fonctionnent nos voyageurs : mieux vaut voyager avec un temps de parcours plus rapide. Ils voudront donc tous prendre les trains circulant par le GBT. Les victimes seront mes collègues du personnel des trains, qui devront veiller à ce que les trains ne soient pas bondés. Quel type de gestion des voyageurs est prévu ici ? L'article dans les news CFF dit simplement qu'il est recommandé de réserver.



FIVE YEARS
5+
WARRANTY

VICTORINOX

I.N.O.X. CHRONO
EXZELLENT
DURCHDACHT

Die vielseitigen, in unserem eigenen Werk in der Schweiz gefertigten I.N.O.X. Uhren sind eine Referenz für Schweizer Präzision.



FROM THE MAKERS OF THE ORIGINAL SWISS ARMY KNIFE™ ESTABLISHED 1884

Mail au chef suprême

Mail de Manuel Kern à Vincent Ducrot, CEO de CFF SA. (Version partiellement abrégée).
De toute façon, rien ne change. Mais comme chacun sait, l'espoir meurt en dernier...

Cher Vincent,

Je me suis longtemps demandé si je devais t'écrire ou non, car rien ne changera probablement de toute façon. Mais mes collègues mécaniciens de locomotive m'ont encouragé et ta vidéo du 11 décembre 2022 m'a définitivement décidé de t'écrire ces lignes.

Chez nous, les mécaniciens de locomotive, ta vidéo du vendredi 11 décembre 2022 était à l'époque le sujet de conversation numéro un. Le fait que tu aies brièvement abordé les infractions au temps de travail est un point que je souhaite aborder entre autres dans ce mail. J'aimerais donc poser rapidement quelques questions et donner immédiatement quelques exemples de la manière dont les choses se passent chez nous pour le personnel des locomotives.

Tu fais presque chaque semaine ta vidéo sur la situation des CFF. J'aimerais bien voir ce « rapport hebdomadaire » à chaque fois pour avoir mon mot à dire. Mais pourquoi, lorsque je le regarde, je n'ai pas de temps de travail pour cela ? Chaque employé de bureau peut la regarder pendant ses heures de travail, la commenter et en discuter avec d'autres collègues, mais je ne peux moi pas laisser mon train à l'arrêt pendant quinze minutes pour regarder la vidéo et lire les commentaires. Sommes-nous, nous mécaniciens de locomotive, des collaborateurs de deuxième classe ? Sommes-nous sciemment exclus du quotidien des CFF, de la famille CFF ? Et les « fichets de temps de travail » ne sont pas non plus autorisés.

(Au fait, je t'écris aussi ce mail pendant mon temps libre. Et si je saisis tout de même du temps de travail supplémentaire, il sera à nouveau refusé par mon supérieur). Concernant les infractions à la loi sur le temps de travail que tu mentionnes dans la dernière vidéo :

Il n'y a pas que les infractions à la loi sur la durée du travail qui se multiplient, les infractions aux BAR (réglementations spécifiques du temps de travail) se multiplient aussi sensiblement. Et encore plus fréquemment surviennent des erreurs « sciemment » introduites ou des temps « sciemment » oubliés et raccourcis, toujours au détriment du mécanicien de locomotive. Ces infractions et erreurs sont suffisamment signalées, mais personne ne se sent

(vraiment) responsable de l'application correcte de ces règles a) lors de la répartition des tours de service et b) lors du décompte des heures de travail.

Je dois dire honnêtement que nous, les mécaniciens de locomotives, n'avons pas été formés à la loi sur la durée travail, y compris les BAR et le PSN (justificatif d'heures du personnel), et qu'il n'y a pas non plus de besoin exprimé de changer cela du côté des CFF. Cet état de fait, ou en d'autres termes, cette ignorance, est véritablement exploité.

Il y a des années, j'ai voulu gommer mon ignorance et j'ai demandé à mon CLP si je pouvais obtenir un cours des CFF, afin d'avoir plus de connaissances sur la LDT, les BAR, y compris le PSN, et ainsi pou-

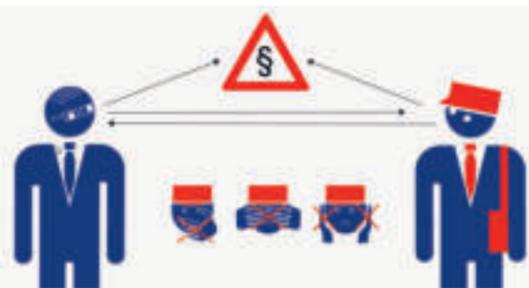


Bild aus Handbuch SBB Arbeitszeitgesetz AZG Art. 24. Abs 1

voir vérifier correctement le décompte des tours et du PSN. Il m'a alors renvoyé vers les syndicats. Signalons aussi que mon chef ne s'intéresse pas de savoir si mes tours de service sont corrects ou non.

Et d'un autre côté, il n'y a pas de réelle volonté de changer quoi que ce soit, ni du côté de la répartition, ni du côté des dirigeants. De sorte que les tours de service erronés ne sont généralement pas corrigés, ou s'ils le sont, ce n'est que pour le tour de service isolé qui a été signalé.

Prenons un exemple concret dans un tour de service : il existe par exemple une astuce qui consiste à « oublier » lors de la pause les quatre minutes de « prise de service ». Ce temps de prise de service a été « oublié », de sorte à prolonger la pause au-delà de 30 minutes. Elle n'est ainsi plus payée.

J'ai entendu beaucoup de choses sur les messages que j'ai envoyés durant mes vingt ans de service en tant que mécanicien de locomotive. Je serais (la liste n'est pas exhaustive) un « pinailleur », un « râleur », « je ne devrais pas faire preuve de tant de mesquinerie », « je ne devrais pas être à la minute », « je dois renoncer à de telles fichets, car chacun entraîne quinze minutes

de travail », « [mon CLP] ne peut pas faire grand-chose non plus », « je serais le seul pour qui cela ne fonctionne pas », etc., etc.

De nombreux mécaniciens de locomotive n'osent plus annoncer de tels cas ou faire des fichets. Lorsqu'on les rédige, nous recevons, comme nous venons de le mentionner, des informations en retour et les annonces faites atterrissent en partie dans les « dossiers personnels » chez le supérieur et sont ressorties lorsque des irrégularités ont été commises.

Et si un mécanicien de locomotive fait trop de rapports et conteste beaucoup de choses, ou se bat pour son droit à la justice, il sera un jour convoqué à des entretiens. Nous, les mécaniciens de locomotive, sommes aussi vraiment montés les uns contre les autres. Il n'y a par exemple pas de réunions de bureau où nous pourrions discuter de tels tours ou problèmes. Les mécaniciens d'un même groupe ont des CLP différents. Il est courant d'entendre dire « tu es le seul qui... », bien que je ne sois certainement pas le seul.

Lors de ta conférence des cadres, tu as parlé de responsabilité. J'ai lu qu'environ 4000 collaborateurs avaient suivi ton livestream. Malheureusement, je n'ai pas pu y assister, car je devais travailler. Je te demande sérieusement : a) qui est responsable de l'exactitude de mon tour de service de sa création jusqu'à sa publication ? Et b) qui est responsable de l'exactitude de mon tour de service à la fin et de son décompte correct ? Personne ne se sent responsable. Mon supérieur dit que la répartition est responsable, la répartition dit que c'est la gestion et la régulation et ceux-là disent que ce sont les représentants des groupes, ces derniers disent que c'est l'APK et ainsi de suite.

Cher Vincent, comme écrit dans le titre, tout le monde s'en fiche et rien ne changera. Tout cela se déroule sous le couvert des supérieurs hiérarchiques qui ont ordonné cela ou qui laissent simplement faire en silence, sans prendre de mesures relevant du droit du travail.

Mais j'espère avoir pu te montrer comment nous travaillons. Et je cite, une chose à laquelle tu souscris : « cela concerne la responsabilité des cadres : ils ne doivent pas détourner le regard lorsqu'ils constatent que des dispositions sont violées ». -> « Image responsabilité » Image tirée du manuel CFF Loi sur la durée du travail LDT art. 24. al. 1

Meilleures salutations,
Manuel Kern
Mécanicien de locomotive
du dépôt de Zurich

Vas-y ou va-t'en !

Le mécanicien de locomotive Hans Jeppesen a signalé sur l'Intranet (Viva Engage) des CFF qu'un chemin sécurisé était inutilisable. A cet effet, il a remis en lien un document qui régleme ce sujet.

La discussion qui a suivi a été un reflet précis des perspectives au sein d'une grande entreprise comme les CFF. Quelques citations ou réponses résumées :

« Je ne veux pas être négatif, mais le document que tu as joint est obsolète ».
« C'est précisément ce chemin que j'ai déjà signalé à plusieurs reprises (...) Il ne s'est rien passé ».
« A Berne, un chemin pour le personnel est inutilisable depuis des mois. La nouvelle vient de tomber. Cela prend parfois un peu plus de temps ;-) »
« Les problèmes peuvent être signalés via une application ».
« A Oberwinterthur, nous l'avons signalé via l'application. Réponse : c'est comme ça, il faut vivre avec... »
« Les obstacles visibles sur les photos sont clairement un danger. Mais lors d'un cours, on m'a appris que les caniveaux pour les câ-

bles ne sont pas des chemins sécurisés ».
« Je ne vois pas de chemin sur les photos. Il existe une définition claire de ce à quoi doit ressembler un chemin pour le personnel ! Comme je l'ai appris, les caniveaux de câbles ne sont pas des chemins ! »
« ... mais à Oberwinterthur, on est parfois obligé de marcher sur ces caniveaux, car le chemin sécurisé ne peut pas être poursuivi en raison de la place disponible. Et même là, il n'y a pas longtemps, le chemin normal a été encombré sans préavis par des rails et des aiguillages... »
« Il est vrai qu'il n'y a pas de chemin officiel et que le caniveau pour les câbles ne peut pas être utilisé comme chemin ».
« Si tout cela ne sert à rien, on demande l'interdiction de la voie par le CC et on chemine tout simplement par la voie jusqu'au train ».
« L'instruction "Chemins pour le personnel standards" existe-t-elle aussi en français ? »
« Les caniveaux pour les câbles ne sont pas

des chemins sécurisés ! De ce point de vue, tout est en ordre sur tes photos ».
« ...pas du tout en ordre. Si tu avais regardé les autres docs dans les commentaires, il s'agit du chemin officiel. Souvent, nous n'avons pas d'autre possibilité d'atteindre nos trains dans les faisceaux... »
« Je te remercie pour ton feedback, nous nous efforçons de maintenir la qualité de notre travail à un niveau élevé et de l'améliorer constamment ».
« Nous avons résolu le problème hier soir et y avons remédié de manière professionnelle, malheureusement je ne peux pas télécharger l'image actuellement. (...) One CFF ! »
Hans Jeppesen a ensuite pu conclure son intervention par la phrase suivante :
« Merci à tous d'avoir réglé la situation aussi rapidement ».

Nous nous joignons aux remerciements !
C'est bien d'en avoir parlé !



Recommandations inutiles

Comme nous l'avions annoncé dans le dernier LocoFolio, le problème des responsabilités en cas de chute dans un train pourrait à l'avenir devenir encore plus pesant pour les transports publics. Et c'est bien sûr aussi une raison de chercher des coupables et de faire des recommandations inutiles. Ainsi, des informations ont rapidement été publiées sur le portail d'information interne ZFR des CFF :

Tout mécanicien ou mécanicienne de locomotive a probablement déjà connu un serrage imposé. C'est un système de sécurité important et fiable mais néanmoins inconfortable pour toutes les personnes concernées. Selon la situation, il comporte un risque élevé de blessure pour les voyageurs. Les CFF peuvent même subir des répercussions financières considérables, comme le montre un jugement récemment rendu. Les CFF ont été condamnés à verser des dommages-intérêts à une personne qui est tombée alors que le train était secoué au franchissement d'un aiguillage. Une situation similaire pourrait se produire après un serrage imposé.

En outre, les serrages imposés sollicitent fortement le matériel roulant. Dans ce contexte, la direction ZFR tient à accorder davantage d'attention à ce sujet. Les résultats

de l'analyse des cas entrent en compte dans la conception des formations et formations continues. Par exemple, les nouveaux simulateurs permettent d'approfondir les formations concernant les serrages imposés. Nous souhaitons en profiter. [...]

Nous sommes conscients que les raisons sont multiples et à mettre en relation avec les millions de kilomètres parcourus. Toutefois, c'est à chacune et chacun d'entre nous de contribuer à son échelle à réduire le nombre de cas. Nous vous remercions de votre contribution à cet égard au quotidien. Pour nous et pour notre clientèle.

XX Chef de production Conduite des trains

L'information selon laquelle un serrage imposé n'est pas bon doit être considérée

comme précieuse. En revanche, intégrer ce thème dans la formation, c'est mettre la charrue avant les bœufs.

Mais le fait qu'en fin de compte « nous soyons tous concernés » attire l'attention. C'est uniquement le personnel des locomotives qui est responsable des serrages imposés et ceux-ci doivent être annoncés par lui-même, sous forme d'auto-dénonciation. Les conséquences des serrages imposés sont supportées par le mécanicien lui-même et non par une équipe. Si la direction se sent tout de même interpellée par le sujet, c'est peut-être parce que les chiffres font partie de ses objectifs annuels.

Wolfgang Hobi,
mécanicien de locomotive à Zurich ➔

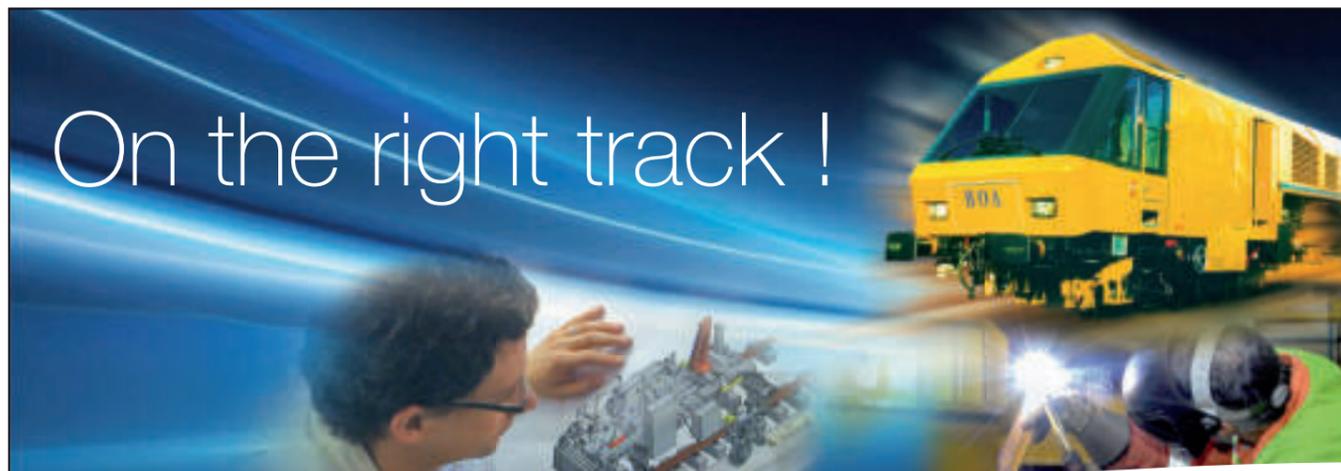
Le personnel des locs est trop cher – ou quand même pas ?

Que ce soit pour la conduite autonome, l'optimisation des services, les trajets haut-le-pied, etc. . . , il est toujours argué que le personnel des locomotives est trop cher. *Comité VSLF*

La répartition journalière de BLS Cargo montre que cela n'est pas le cas. Chaque jour, des tours de service entiers sont retirés au personnel des locomotives pour mettre à la place l'acheminement d'une locomotive seule, nécessaire à la formation d'un convoi par après, sur neuf heures, par exemple de Pratteln à MuttENZ. De même, il arrive que Crossrail en Allemagne n'ait pas de mécanicien qui connaisse la ligne de raccordement Weil am Rhein - MuttENZ à disposition. Dans ce cas, un collègue suisse est sorti du service et conduit le train de Weil am Rhein à MuttENZ, bien entendu au salaire suisse. Les prestations prévues sont réparties ailleurs, ce qui déclenche probablement des heures supplémentaires chez d'autres mécaniciens. Il faut encore noter que BLS Cargo renonce sciemment aux tours de réserve à Bâle, car ceux-ci sont trop chers et ne sont pas commandés. A cause de ces mesures, en leur retirant toutes les prestations planifiées, plusieurs mécaniciens sont stationnés dans le dépôt de Bâle, parfois pendant plusieurs jours, ou déplacent des locomotives d'un train à un lieu de garage ou inversement, ou entre les lieux de garage. Il peut même arriver qu'une prestation de conduite devienne une rareté. Il va de soi que cela ne contribue pas à une motivation parfaite et que cela pèse sur les coûts. Dans une offre d'emploi pour le site de Bâle, il est écrit que l'on conduit des trains de marchandises sur l'axe du Lötschberg et du Gothard ainsi que des trains en trafic « Bimpex » dans toute la Suisse. La réalité est différente pour certains collègues sur ce site. On se demande alors à juste titre si cela est nécessaire ou si c'est le cas parce que la répartition a besoin de plusieurs mécaniciens à Bâle pour corriger ses propres erreurs de planification.

Cela montre aussi l'estime que le personnel des locomotives reçoit de la part de la répartition. De même, il arrive que l'on puisse encore préparer un train, mais que ce soit ensuite un autre collègue qui le conduise. Par la suite, on reste à Bâle et il n'est pas rare que l'on reçoive entre quinze et vingt appels de la régulation pendant la durée du service. Cela montre également le manque d'expérience des planificateurs. Il est évident qu'en cas de retard ou de suppression d'un train, on cherche des alternatives et tout le monde le comprend. Que l'on prévoie aussi des réserves n'est pas non plus un problème. Il en va de même pour les services qui sont planifiés « à proximité ». Personne n'a de problème avec cela non plus. Mais qu'en cas de trains ponctuels, l'ensemble du service soit également démantelé et que les trains soient répartis sur d'autres mécaniciens, uniquement pour qu'il y ait toujours un certain nombre de mécaniciens à disposition au dépôt, est incompréhensible. On aurait pourtant très peu à faire avec le personnel des locomotives dans ces services qui se suffisent à eux-mêmes. Mais si l'on supprime aussi ces services, le chaos est programmé d'avance. Il en va de même lorsque des prestations supplémentaires sont intégrées dans un service, comme un changement de locomotive sur un autre train, pour lequel le temps manque. Plus il y a de mécaniciens en Suisse entre deux destinations, plus la régulation peut gérer avec flexibilité les retards des trains. Cinq mécaniciens sur un site situé à la périphérie de la Suisse ne servent donc pas à grand-chose. Ces dernières années, le personnel de BLS Cargo Régulation a été renouvelé à plus-

ieurs reprises. Le taux de rotation du personnel a été très élevé. Toute l'expérience a donc été perdue. Il devrait être clair pour tous ceux qui connaissent les chemins de fer que la répartition dans une entreprise ferroviaire internationale est très complexe et vaste et qu'elle n'est pas comparable à celle d'une entreprise de camions. Une formation détaillée est en fait obligatoire et n'est pas possible en trois ou quatre mois. L'expérience s'acquiert ensuite au fil des années. Il faut espérer que les formations augmenteront à nouveau et qu'il ne s'agira pas simplement d'une « courte » introduction en raison d'un manque de personnel. Sinon, le taux de fluctuation élevé se poursuivra. De nombreux répartiteurs sont également désireux d'en savoir plus, d'élargir leurs connaissances dans le domaine ferroviaire et d'être mieux formés. De même, il faut espérer que la régulation de BLS Cargo retrouve un peu de calme et que l'on comprenne que le personnel des locomotives est là pour conduire des trains et qu'il n'est pas seulement considéré comme un préparateur de train. De manière générale, cet exemple montre que le mécanicien de locomotive n'est pas le grand facteur de coûts du secteur ferroviaire, comme souvent mis en avant par les entreprises de transport ferroviaire. BLS Cargo avait obtenu de bons résultats pendant des années. Ceci montre que les coûts du personnel des locomotives n'ont pas une grande influence sur les coûts du transport ferroviaire quotidien. Il y a en arrière-plan des coûts immensément plus élevés, comme les taxes sur les sillons, les coûts des systèmes de contrôle de la marche des trains coûteux comme le Level 1 de l'ETCS ainsi que l'entretien des véhicules qui est très complexe. ➔



On the right track !

Spezialist im Bereich des mechanischen Gleisunterhaltes seit 1917, wir entwickeln, konstruieren und betreiben Maschinen an der Spitze der Innovation, um den Bedarf von heute und morgen abzudecken. Erneuern, optimieren, sichern, eine ständige Notwendigkeit um das Beste anzubieten.

Spezialiste de l'entretien mécanisé des voies de chemin de fer depuis 1917, nous concevons, fabriquons et exploitons des machines à la pointe de l'innovation pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Innover, optimiser, sécuriser, une nécessité permanente d'offrir le meilleur.

SCHUCHZER


www.scheuchzer.ch



Bild Daniel Schürer

Nouvelles suppressions de postes dans les dépôts de Coire et de Sargans

Le 20 septembre 2023, le personnel des locomotives de Coire et Sargans a été informé pour la première fois de manière officielle, lors d'une séance d'information, sur les conséquences de la prochaine étape de la coopération entre les CFF et le SOB.

Fabian Kessler, Raffael Bearth

Comment le SOB agile coupe l'herbe sous les pieds des CFF inertes.

Le personnel des locomotives avait appris en mars 2023 par les médias locaux et régionaux que la cadence semi-horaire introduite à partir de 2025 dans la vallée du Rhin saint-galloise (deuxième REX, Alpenrheinexpress) serait produite par le SOB, cela après qu'il ait été affirmé il y a deux ans du côté de ZFR que ces prestations compenseraient la perte de celles liées à la reprise de l'IR35 par le SOB. Que des paroles en l'air ! La direction de ZFR n'était pas non plus au courant de cette attribution par Marché Voyageurs et ne l'a apprise qu'après coup, c'est-à-dire également par les médias. Cela prouve que la séparation de la division Voyageurs en deux divisions, Marché Voyageurs (MP) et Production Voyageurs (PP), n'a rien apporté, si ce n'est la création de plus d'interfaces. On peut supposer que chez MP, on n'était même pas conscient des conséquences pour les dépôts de Coire et Sargans et que chez ZFR, on ne s'y est pas opposé. Comme l'IR13 sera réduit à partir de 2025 au tronçon Zurich HB – St-Gall – Sargans, cela signifie déjà la deuxième suppression de postes pour les sites de Coire et Sargans depuis 2021, cette fois-ci de 3 à 4 équivalents plein temps. En l'espace de quatre ans, l'effectif des mécaniciens de locomotive a donc été quasiment divisé par deux dans le sud-est de la Suisse. Lors de la séance d'information, à laquelle le responsable régional de la production a brillé par son absence, cette dure réalité a cependant été très enjolivée. On pouvait ainsi lire sur une diapositive PowerPoint que « l'évolution sur les lignes concernées par la coopération [...] n'a pas d'influence directe sur la fourniture de prestations chez ZFR ». Tout resterait donc pour ainsi dire comme avant. De plus, les CFF ne se lassent pas de rejeter la faute sur la politique et l'OFT. On tente de justifier le fait que la mise en œuvre de cette directive politique incombe finalement à PP et que l'on a tout simplement négligé le fait que le personnel des locomotives Coire/Sargans puisse effectuer des tours de service avec du matériel roulant des CFF au moins sur les rotations de l'IR35 en avançant des arguments tels que les coûts élevés pour le personnel des locomotives et donc aussi des raisons techniques de subventionnement, qui perdent toutefois immédiatement leur pertinence au vu de l'engagement mixte des assistants clientèle. De plus, les



Bild Daniel Schürer

IR35 sont gérés dans le cadre de la concession grandes lignes, raison pour laquelle les trains ne sont pas subventionnés d'une manière ou d'une autre. Le fonctionnement du financement du système de transports publics en Suisse ne semble pas encore avoir été compris par toutes les unités organisationnelles des CFF. Ceux-ci veulent se montrer présents sur leurs trains, c'est pourquoi des assistants clientèle des CFF y sont engagés, mais apparemment le personnel des locomotives n'est pas un visage des CFF. D'une manière générale, on ne peut pas nier l'impression que les CFF ne savent pas où ils vont. Jusqu'à ce que l'on sache qui est compétent, le SOB a déjà développé un concept prêt à l'emploi et prend à chaque fois les CFF de court lors des négociations de coopération. Alors qu'en 2021, on était probablement encore content de pouvoir céder le plus de prestations possibles au SOB afin de pouvoir compenser le manque de personnel, on a cette fois-ci cédé « l'Alpenrheinexpress » au SOB sans nécessité, en vue de la nouvelle attribution de la concession de trafic grandes lignes, pour laquelle les politiques ont exigé de céder d'autres prestations aux partenaires de coopération. Or, celle-ci n'est prévue qu'en 2029. En ce qui

concerne l'information du personnel concerné, le SOB semble également avoir une longueur d'avance sur les CFF. Ainsi, le personnel des locomotives des CFF a appris de nombreuses décisions concernant la coopération des semaines auparavant par le biais de leurs collègues du SOB. Mais les bonnes nouvelles sont plus faciles à transmettre au personnel que les mauvaises. Il reste maintenant à voir ce qu'il adviendra de la S12 Sargans – Coire qui circule toutes les demi-heures. A partir de décembre 2024, le deuxième REX fera un arrêt à Maienfeld. Il n'est pas certain que le canton des Grisons commande alors encore une cadence à la demi-heure sur la S12. La réduction à une cadence horaire signifierait pour les dépôts de Sargans et de Coire une nouvelle perte de 3 tours de service, soit environ 5 à 6 postes à plein temps. Si le train restant est encore conduit par le personnel des CFF. Car à partir du changement d'horaire 2024, le SOB mettra en place un nouveau dépôt supplémentaire pour le personnel des locomotives à Coire (au total, il y aura quatre petits dépôts à voie normale dans la région de Coire et Sargans). Surtout, la phrase « en vue [...] du futur potentiel de développement du site de Coire, [...] » dans le « SOB

Infozug » n° 8 du 4 septembre 2023 laisse place à des spéculations justifiées.

A partir d'avril 2024, les CFF veulent former quatre mécaniciens dans une classe pour Coire et quatre pour Sargans. Avec le scénario décrit, il faudrait qu'au moins onze mécaniciens partent à la retraite d'ici à l'été 2025 pour ne pas générer un trop grand sur-effectif, ce qui est assez clairement démenti par la structure d'âge des deux dépôts. Lors de la séance d'information, le responsable ZFR a parlé d'un petit sureffectif qui serait tout à fait voulu afin de réduire les comptes de temps. A l'été 2025, on verra quelle sera l'ampleur réelle de ce sureffectif. On peut supposer que les collègues fraîchement formés seront alors transférés à Ziegelbrücke sous le couvert des projets Zwalp/Avanti, non plus sur une base volontaire de leur part, mais contractuelle.

Bien que ZFR affirme ne pas vouloir se retirer complètement de la région et produire au moins les IC3 et IR13 à long terme, on remarque lentement mais sûrement qu'ils ont peur de ne plus pouvoir planifier de manière productive les quelques prestations qui restent à fournir. Il n'y a guère d'autre explication à l'attrait presque obsessionnel d'Avanti et des listes de remplaçants volontaires pour couvrir les deux sites. L'avenir nous dira si le personnel des locomotives est disposé à faire preuve d'encore plus de flexibilité que ce qui est déjà exigé. Ce qui a déjà été démontré, c'est le manque de loyauté des CFF envers leur propre personnel. Lors de la réunion d'information, le prochain, mais aussi le dernier, espoir d'obtenir des tours supplémentaires a été mentionné : la cadence semi-horaire continue sur l'IC3, qui devrait être introduite à partir de 2026. Mais cela ne générera plus de tours de service que si un train supplémentaire passe la nuit à Coire, ce qui n'est pas prévu à l'heure actuelle. Sinon, il n'y aura guère plus de travail pour les dépôts de Coire et Sargans.

Pour le personnel de Coire et Sargans, il ne reste que l'espoir que les CFF s'engagent, lors de la prochaine attribution des concessions de trafic grandes lignes en 2029 et lors des négociations de coopération qui y sont liées, pour des dépôts du personnel des locomotives attractifs et productifs en périphérie et qu'ils ne subordonnent pas presque tout au maintien des concessions. Car les partenaires de coopération semblent l'avoir remarqué et l'utilisent en conséquence à leur avantage lors des négociations contractuelles. Déjà lors de la mise au concours interne de février 2023, moins de mécaniciens qu'espéré par les CFF ont postulé, ou alors on ne les a pas pris à 100%, car sinon le dépôt de Ziegelbrücke aurait été trop fortement réduit en personnel. Il est difficile de nier que tout cela est aussi dû au travail monotone et peu varié dans la région. ➔

Cas de signal – et maintenant ?

Thurbo : revue « Zugluft »

Que se passe-t-il après un cas de signal ou une irrégularité de manœuvre ?

Un cas de signal représente un événement décisif dans la vie d'une mécanicienne ou d'un mécanicien de locomotive. Le SOB a abordé ce thème dans sa revue. Le VSLF offre son soutien dans un tel cas.

Dès qu'un incident de ce type est connu, un responsable de site en service de piquet est informé de la nature et du lieu de l'incident. Celui-ci prend immédiatement contact avec le mécanicien ou la mécanicienne de locomotive concerné et se fait une idée de la situation. Selon les circonstances et les possibilités, il convient le plus rapidement possible d'une première rencontre. Parallèlement, le responsable de site veille à ce que le mécanicien concerné soit remplacé le plus rapidement possible dans le service, pour sa propre protection. En outre, le responsable de site organise la sauvegarde des données sur le véhicule et demande, si nécessaire, la sauvegarde de celles du poste d'enclenchement au centre d'exploitation.

Le jour suivant, après l'évaluation des données de conduite, un interrogatoire a lieu, qui est protocolé dans un procès-verbal d'audition interne. L'interrogatoire a toujours lieu après l'évaluation des données du parcours enregistrées, afin que d'éventuelles divergences entre les déclarations du mécanicien ou de la mécanicienne et les valeurs déterminées par l'évaluation des données puissent être clarifiées. L'entretien se déroule en principe en présence du supérieur hiérarchique direct ou de son remplaçant et d'un deuxième responsable de site. Ceci pour des raisons d'équité et de maintien d'une procédure correcte lors de l'interrogatoire. L'entretien et l'audition qui s'y déroule ne doit pas être une sanction, mais établir le déroulement de l'événement afin que les services compétents puissent l'analyser et en tirer d'éventuelles conclusions. L'objectif est à chaque fois d'identifier d'éventuels points faibles et de pouvoir en tirer des mesures afin d'éviter de tels événements à l'avenir. Le procès-verbal doit ensuite être signé et est versé avec tous les autres documents dans la banque de données de Thurbo, afin que les services responsab-

les de la sécurité ainsi que l'OFT puissent y avoir accès.

L'incident est ensuite clos par une note à signer dans le dossier, qui n'a qu'un caractère documentaire et n'a aucune autre conséquence, et le mécanicien ou la mécanicienne peut être réintégré dans le service de conduite. Cette procédure est décrite dans la convention collective (CCT Thurbo annexe 6.3).

Si le même mécanicien ou la même mécanicienne commet une nouvelle infraction en matière de sécurité dans un délai d'environ douze mois, toute la procédure se répète jusqu'à la clôture du cas. Celui-ci se termine alors par une convention d'objectifs et non par une note au dossier. (CCT Thurbo, annexe 6.3).

En outre, en tant qu'entreprise de transport ferroviaire (ETF), nous sommes tenus, conformément à la directive « Vérification de la capacité professionnelle ou de l'aptitude en cas d'infraction de personnes soumises à l'obligation de détenir un permis selon l'OCVM », d'annoncer à l'OFT les personnes qui ont provoqué deux événements liés à la sécurité présentant un caractère de danger pour l'exploitation sur une période de douze mois ou trois sur

une période de trente-six mois. Dans de tels cas, nous devons exposer en détail à l'OFT les mesures que nous prenons pour prévenir d'autres incidents. Il peut s'agir par exemple d'une formation théorique complémentaire incluant un simulateur de conduite, d'un accompagnement extraordinaire par un expert d'examen ou d'un examen psychologique d'aptitude extraordinaire.

Conclusion : personne n'est puni et personne ne doit craindre d'être licencié après un événement ! Chaque cas est évalué individuellement et l'on cherche toujours en premier lieu le moyen d'aider le ou les collaborateurs à effectuer leur travail, dans la mesure du possible. Ce n'est qu'en cas de récidive grave, liée à une certaine résistance à l'apprentissage ou un manque de discernement, que la question de la résiliation du contrat peut être abordée.



Daniel Fust
Responsable du personnel des locomotives
Thurbo

(Reproduction avec l'aimable autorisation de Daniel Fust)

Remarques VSLF :

Accompagnement

Il est possible de se faire accompagner lors d'entretiens avec le supérieur hiérarchique. Les représentants des associations du personnel ou de la commission du personnel s'y prêtent bien. Dans le cas du VSLF, nous constatons lors de la plupart des accompagnements et des auditions protocolaires après des cas de signaux que notre présence a été plus un soutien moral pour les personnes à accompagner qu'un accompagnement juridique réellement nécessaire.

Mesures générales dérivées

L'objectif de classer les cas de signaux et les irrégularités et d'identifier d'éventuels points faibles est plausible et légitime. Mais il est malheureusement rare que les conclusions tirées donnent lieu à des mesures qui dépassent le cadre de l'information générale. Le fait que les données soient à disposition des CFF et de l'OFT ne garantit pas que des mesures réelles soient prises au niveau de l'infrastructure ou des conditions de travail du personnel des locomotives dans les entreprises ferroviaires. Du moins, nous n'avons pas connaissance de telles mesures.

Mesures individuelles ordonnées

Il est dans l'intérêt de toutes les personnes concernées que des mesures individuelles soient prises dans certaines circonstances, notamment en cas de récurrence. Mais au plus tard lors d'examen psychotechniques d'aptitude extraordinaires, des craintes existentielles commencent à apparaître. Et c'est là que l'étau se resserre en ce qui concerne les contraintes liées aux tours de service suite à des problèmes de sommeil et de concentration, de longues durées de travail et des temps de conduite et toujours plus élevés en raison de l'augmentation de la productivité et des cadences. Les projets en cours visent à augmenter la productivité en augmentant le temps de conduite et aucune mesure contraire n'a été prise depuis des décennies.

Une autre évolution est la densification des signaux (réduction des intervalles) pour diminuer les temps nécessaires à la succession des trains. La vue d'ensemble n'en tient pas compte. Ainsi, les cas de signaux sont toujours un sujet sensible. Ils permettent d'obtenir facilement des

résultats chiffrés, pour autant qu'ils n'entraînent pas une augmentation des frais de personnel. Et l'étude des chiffres, des tableaux Excel et des statistiques garantit de nombreux emplois pour la hiérarchie.

Mais ce qui est commun à tous les mécaniciens de locomotive après un cas de signal, c'est le poids personnel ressenti. Y remédier prend du temps et demande beaucoup de confiance en soi. D'autant plus qu'il s'agit souvent d'un enchaînement de circonstances malheureuses. La responsabilité est plus drastiquement attribuée à un seul individu que partout ailleurs. Il vaut donc la peine de ne pas se précipiter lorsque des retards, même minimes, apparaissent et ainsi de ne pas prendre de risques inutiles. ➔



Photo Georg Trüb

Lettre de lecteur sur le système salarial de Thurbo

Cher comité central du VSLF,

Suite à la réunion d'information de toutes les associations du personnel du 4 septembre 2023 à Weinfelden sur le nouveau système salarial de Thurbo, certaines questions se posent.

A mon avis, les négociations sur le système salarial avec Thurbo vont à nouveau tourner au vinaigre d'une manière ou d'une autre. Les jeunes mécaniciens ne se contenteront pas d'une augmentation lente, les mécaniciens plus âgés ne voudront pas accepter le plafonnement et la direction de Thurbo se reposera en principe sur le conseil d'administration en disant qu'il ne dispose pas de moyens financiers.

Il est dommage qu'en vingt ans d'existence de l'entreprise Thurbo, le système salarial soit un sujet de discussion permanent et

qu'aucune solution pérenne n'ait été trouvée pendant ce laps de temps pour éliminer les grandes différences de salaire.

Les désaccords incessants entre les syndicats n'améliorent pas non plus la situation. Thurbo sait d'une manière ou d'une autre que, quelle que soit la proposition qu'elle fera, au moins un syndicat s'y opposera. Cela profite à l'entreprise dans la mesure où les négociations sont à chaque fois repoussées ou même suspendues. J'en appelle à tous les syndicats pour qu'ils tirent à la même corde.

En raison du manque de financement des systèmes salariaux chez Thurbo pendant des années depuis la création de l'entreprise, les problèmes n'ont jamais pu être résolus. Le conseil d'administration est-il conscient du fait que divers mécaniciens de locomotives cherchent déjà à travailler pour d'autres chemins de fer, voire à nouveau dans l'économie privée ? La situation du personnel ne fait que devenir encore plus précaire. Thurbo nous parle sans cesse d'effectifs équilibrés. En réalité, les appels téléphoniques sont incessants et les demandes pour rendre des jours de congé sont monnaie courante. Nous, les mécaniciens Thurbo, en avons assez des entreprises de chemins de fer low-cost, dont cette société-fille des CFF fait partie. Nous faisons chaque jour de notre mieux, comme dans d'autres chemins de fer, et il est temps de mettre à disposition les moyens pour une augmentation de salaire déjà promise.

Mécanicien Thurbo, dépôt Rorschach

Peu attractif pour les personnes étant le seul revenu du foyer

Courrier

Le système salarial et le manque de moyens chez Thurbo créent de l'insatisfaction.

En tant que seule source de revenu de mon foyer, je dois subvenir aux besoins d'une famille de plusieurs personnes. Si Thurbo ne peut pas offrir un système salarial attrayant et que l'occasion se présente, je passerai aux CFF. Là-bas, il existe au moins la garantie d'une progression salariale fixe. Je trouve dommage que des collaborateurs se voient contraints de partir uniquement parce que Thurbo n'est pas en mesure d'offrir un système salarial en phase avec son temps. Avec une progression salariale garantie, l'essentiel serait déjà fait. Ensuite, il sera toujours possible de discuter d'autres aspects tels le plafond salarial, par exemple.

Mécanicien Thurbo

Trajets à travers le Gothard avec à peine une collation de vingt minutes.

Courrier au chef de production de la filiale Suisse centrale/Tessin CFF P-O-BP-ZFR-MSD



Bonjour,

En tant qu'APK de Chiasso et suite à de nombreuses plaintes de mécaniciens de locomotive à Chiasso, je me sens obligé de vous signaler des services qui, à mon avis, constituent un manque de respect absolu envers le personnel des locomotives même s'ils sont « conformes à la lettre » aux lois en vigueur.

Pensez-vous sérieusement qu'un tour de service comme l'exemple ci-joint est objectivement faisable et acceptable pour les col-laborateurs ?

Vous pouvez, si vous le souhaitez, vous offrir le luxe d'utiliser les toilettes ou de prendre une collation, ceci sans restriction, quand et où vous le souhaitez, sans que cela n'affecte le moins du monde votre « productivité ». Je vous mets au défi de me dire combien de fois par semaine vous devez supporter des journées comme celle du tour de service susmentionné.

Un mécanicien de locomotive ne peut pas se permettre ce « luxe » pendant la marche. On lui accorde le minimum de vingt minutes dès qu'il arrive à destination. Vingt minutes pour aller aux toilettes et éventuellement prendre un repas (chaud ?).

Personnellement, je trouve qu'une telle « pause » est assez hypocrite et surtout très

irritante, d'autant plus après les événements du tunnel de base du Gothard (GBT).

Nous, les mécaniciens de locomotive, sommes tous conscients de la situation exceptionnelle créée par l'accident du GBT et nous faisons preuve de compréhension et de flexibilité. Une partie du problème avec ces deux tours de service est que c'est la conséquence de décisions de l'entreprise qui font que l'effectif des mécaniciens de locomotive instruits pour les effectuer est très limité.

Suite à ces décisions, nous nous trouvons malheureusement dans une situation où le nombre de mécaniciens instruits pour l'Astoro est inférieur au nombre de mécaniciens théoriquement disponibles, car, à ma connaissance, certains d'entre eux ont des restrictions de temps de travail pour des raisons de santé.

Il en résulte que certains mécaniciens sont très souvent sollicités, parfois plusieurs fois la même semaine.

D'une part, les CFF exigent des mécaniciens de locomotive qu'ils fassent preuve de professionnalisme, de discipline et que la qualité de leur travail soit irréprochable et axée sur une sécurité maximale.

Et d'autre part, on considère toutefois comme justifié (sans évaluer chaque situation) que le même mécanicien doive se sou-

mettre à commencer son service à 16h46 et à le terminer à 01h25, avec une « superbe » pause de vingt minutes.

Encore une fois, je comprends la situation exceptionnelle, mais je n'accepte pas que cette situation devienne la règle. J'ai du mal à croire qu'il n'y ait pas de possibilité de trouver une solution temporaire, au moins jusqu'au 9 décembre, pour que, par exemple, le mécanicien de locomotive puisse prendre une pause digne de ce nom. Nous ne demandons pas l'impossible, mais simplement un minimum de respect.

Le fait qu'une interruption de travail de vingt minutes soit légale ne signifie pas qu'elle doive être planifiée de manière irréflective sans tenir compte de la situation et du contexte.

Malheureusement, cette situation me semble être le résultat du nouveau credo entrepreneurial de maximisation de la productivité. Et ce, au détriment de ceux qui, chaque jour, garantissent de manière extrêmement professionnelle et sûre la raison d'être de cette entreprise.

Avec mes meilleures salutations,
Aris Agustoni
APK Chiasso / Membre de la LPV ➔

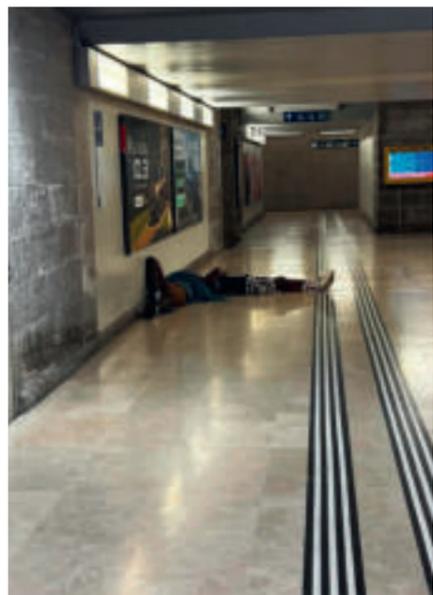
Lettre du VSLF section Tessin : Signalement des situations détériorées – demande de renforcement de la surveillance



Cher Monsieur Trovatori [ndt. : responsable production Est],

Cher Monsieur Rossi [ndt. : président du conseil d'administration de Tilo SA],

En tant que représentants syndicaux du VSLF des mécaniciens de locomotive tessinois (PP-BP-ZFR + Tilo), nous nous adres-



sons à vous pour vous faire part de notre inquiétude concernant la situation des trains, des places et des quais dans nos gares.

Tout d'abord, nous tenons à souligner que nous n'avons aucunement l'intention d'encourager des sentiments de discrimination ou de racisme à l'égard de ceux qui cherchent asile dans notre société ou qui voyagent à travers notre pays. Notre lettre est motivée par la nécessité d'assurer le bien-être et la sécurité de tous les voyageurs et de nos collègues mécaniciens, en accord avec les principes d'accueil et de respect des droits de l'homme.

Ces derniers temps, nous avons constaté que tôt le matin ou tard le soir, certaines places de nos gares et trottoirs sont occu-

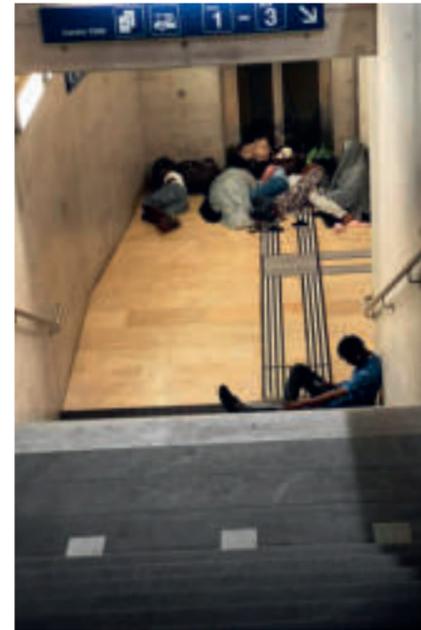


pées par des réfugiés non européens. Ces personnes dorment souvent à même le sol ou errent dans l'enceinte de la gare à la recherche d'une place adéquate. L'absence de toilettes accessibles est un facteur aggravant, ce qui constitue pour ces personnes un inconvénient majeur dont on imagine aisément les conséquences. Ainsi, à l'aube, la gare de Chiasso apparaît dans un état de délabrement qui n'encourage probablement pas les voyageurs, qu'ils soient occasionnels ou pendulaires, à choisir le train comme moyen de transport, surtout pendant la fermeture du tunnel de base du Gothard

(GBT), qui oblige nombre d'entre eux à partir tôt le matin en raison de l'allongement du temps de parcours que cela représente pour rallier le nord depuis le Tessin.

En outre, nous avons constaté que dans les premiers trains de la journée en direction du nord lorsqu'ils viennent d'être mis à quai, toutes les places (y compris les toilettes et les voitures de première classe), même celles du trafic régional, sont souvent occupées par ces personnes, ce qui rend le voyage désagréable pour les passagers ordinaires et le personnel à bord. En outre, le soir, il arrive souvent que des trains remisés soient également occupés (peut-être en profitant de l'ouverture temporaire des portes provoquée par l'activité des nettoyeurs).

Lors d'un de nos récents trajets haut-le-pied, nous avons été témoins d'une situation qui a rendu la complexité de ce sujet encore plus évidente. L'un de nos estimés collègues mécaniciens de locomotive a rencontré un problème technique dans son train (non accompagné), ce qui a rendu impossible la poursuite du voyage. Dans ces circonstances, il a dû annoncer à un grand groupe de personnes réparties sur l'ensemble de la composition que le train serait supprimé. Cette situation était rendue particulièrement délicate par le fait que ces personnes ne parlaient pas sa langue, ce qui rendait la



communication encore plus difficile. Notre collègue a fait de son mieux pour transmettre les informations de manière claire et respectueuse, mais la barrière de la langue a rendu le processus très difficile pour les deux parties.

Imaginons qu'il doive faire sortir des passagers extra-communautaires du train à cause de cette situation, ce qui peut être extrêmement difficile, car chacun de ses gestes et de ses décisions pourrait être mal interprété, voire susciter de la xénophobie, puisqu'il doit faire face à la nécessité de faire respecter les règles et les procédures de l'entreprise. Cette expérience nous incite à réfléchir aux conditions dans lesquelles nos collègues effectuent seuls leur travail dans des situations similaires. Par exemple, dans les trains du SOB, certains assistants clientèle ont pris des mesures pour empêcher les personnes sans billet d'accéder à leurs premiers trains du matin (mesures probablement prises de leur propre initiative et qui pourraient être discutées).

Dans le contexte des défis liés à l'arrivée de groupes de citoyens non européens, une autre habitude que nous observons est la traversée occasionnelle des voies, des barrières de chantier ou le fait de s'asseoir au bord des voies par ces personnes.

Il est important de rappeler l'importance de la sécurité ferroviaire pour tous, afin d'éviter les accidents et d'assurer le bien-être de tous (y compris des collègues qui pourraient être impliqués). Malheureusement, nous devons constater que dans nos gares, même pendant la journée, il n'y a pratiquement pas de personnel pour rappeler le strict respect des règles de sécurité dans le transport ferroviaire.

Nous ne sommes pas seulement préoccupés par les désagréments causés à nos collègues et aux voyageurs, mais aussi par le fait que nous approchons de la saison froide. Les personnes concernées doivent s'attendre à de sérieux désagréments en raison des basses températures, car elles ne peuvent pas rester dans les trains garés et les locaux des gares ne sont pas chauffés. En l'absence des autorités, le personnel de sécurité ne pouvant pas toujours être présent, est-il juste de confier cette responsabilité au seul personnel des locomotives ?

Dans ce contexte, nous souhaitons demander une surveillance accrue de ces espaces accessibles au public, en particulier la nuit, étant donné que la gare est toujours ouverte. Nous pensons qu'une présence adéquate de personnel de sécurité et d'assistance (avec la participation des autorités locales) peut contribuer à garantir la décence et la sécurité dans ces zones, sans porter atteinte aux droits et à la dignité des personnes concernées.

Nous constatons que certaines grandes gares, comme Zurich, sont complètement fermées physiquement lorsque sont partis les derniers trains de la journée. Même si nous sommes conscients que des villes comme Chiasso, Bellinzona et Biasca ne sont pas confrontées aux mêmes problèmes que les grandes métropoles, nous devons aussi tenir compte du fait que nous nous trouvons dans une région fortement concernée par le flux migratoire. Bien sûr, il s'agit de questions qui ne relèvent pas de notre compétence, ce sont des décisions politiques, mais ce sont des situations qui concernent notre activité professionnelle, et il est donc juste de les signaler à notre direction.

Nous croyons fermement qu'il est possible de trouver des solutions qui respectent les droits de l'homme et créent un environnement sûr et accueillant pour tous. Nous sommes ouverts au dialogue et prêts à coopérer pour gérer cette situation de manière constructive, et nous réaffirmons que notre intention n'a jamais été de mettre quelqu'un à la porte, d'autant plus qu'aucune agression n'a jamais été signalée contre nos collègues, mais de les inviter à utiliser les locaux mis à disposition par les autorités à cet effet.

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à ce rapport et attendons avec impatience vos commentaires.

Meilleures salutations
VSLF Section Tessin

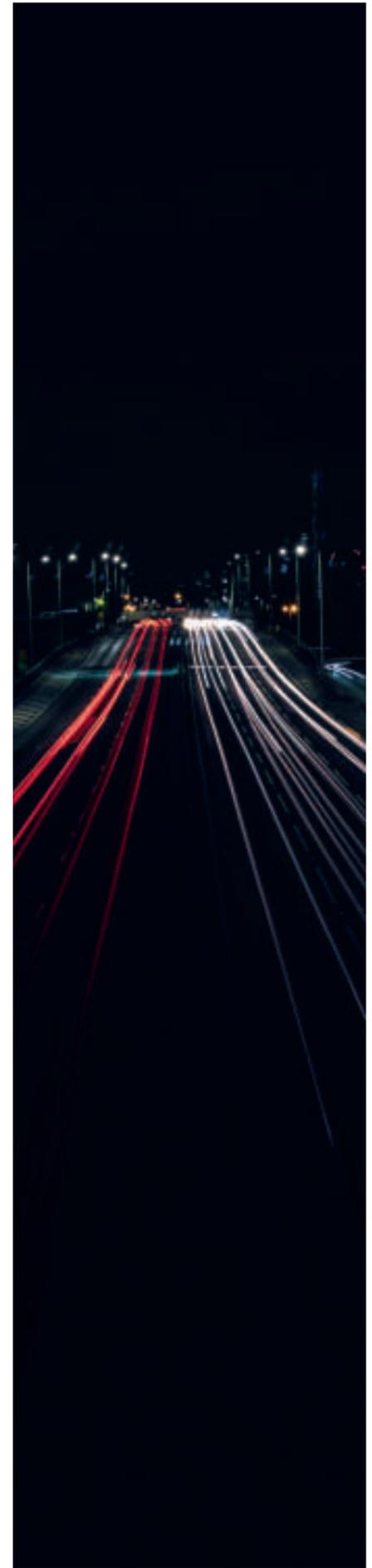


Photo: Jack B auf Unsplash

La résurrection du Phénix au VSLF

Daniel Wachter, responsable de la formation VSLF et mécanicien CFF P à Zurich

Le programme d'apprentissage (en allemand) « Phönix » est désormais géré par le VSLF.

Lors d'années de travail acharné, René Engler a veillé à ce que notre chemin à nous, mécaniciens de locomotive, soit nettement facilité pour l'examen périodique. Sous le nom de Phönix, son catalogue de questions gigantesque et détaillé à travers tous les dépôts était bien connu, surtout chez CFF Voyageurs. Le VSLF tenait à ce que cette



possibilité soit maintenue après la retraite bien méritée de René. Désormais, c'est une équipe motivée qui s'occupe de la gestion de Phönix sous l'égide de la Formation VSLF.

Nous tous, mécaniciens de locomotives, le savons : tous les cinq ans, le rendez-vous obligatoire et mal-aimé chez les experts d'examen nous attend et, entre-temps, toutes les prescriptions ont été modifiées deux cents septante-cinq fois, contradictions incluses, aussi par rapport aux versions précédentes. Pour maîtriser ce gigantesque chaos, il existe d'excellents outils, par exemple les cours de formation du VSLF à Lausanne (en Suisse romande). Mais assez d'autopromotion élogieuse : de nombreux mécaniciens de locomotive ont aussi développé de leur propre chef des programmes d'apprentissage interactifs qu'ils mettent à disposition de leurs collègues. Ils méritent tous nos remerciements pour cela.

Le plus connu de ces outils est probablement Phönix, créé par René Engler. Au cours de milliers d'heures de travail, René a développé un gigantesque catalogue de questions qui traite et décortique minutieusement les prescriptions de circulation des trains, les dispositions d'exécution des gestionnaires d'infrastructure CFF Infra, BLS

Netz AG et SOB, ainsi que les prescriptions d'exploitation voyageurs de CFF P, SOB et Turbo. René mérite un immense merci pour cela. Ce printemps, René a pris une retraite bien méritée et la Formation VSLF a pris l'initiative de poursuivre l'œuvre de sa vie.

Le vaste catalogue de questions est désormais géré par Thomas Waldis. Thomas a trente-cinq ans, habite à Malers (LU) et est mécanicien de locomotive chez CFF P à Lucerne. Il est secondé par Sâmi Gmür pour les questions informatiques. Sâmi a trente-sept ans et travaille comme mécanicien de locomotive chez CFF P à Winterthur, où il vit également. Je les remercie tous deux chaleureusement pour leur engagement et leur dévouement.

Il est important pour nous de remercier René comme il se doit.

Merci pour les nombreuses heures que tu as consacrées au Projet Phönix. L'effort est immense et ne doit pas être sous-

estimé. Merci également pour l'agréable collaboration et ton engagement pour un transfert sans problème et pour ton soutien.

Enfin, René s'adresse lui aussi en quelques mots aux lecteurs du LocoFolio :

Chers collègues,

Comme l'OFT a abandonné l'examen périodique traditionnel de deux jours au profit d'un questionnaire à choix multiples, j'ai réfléchi dès 2010 à la manière de créer un programme de questions informatique. La recherche a été un grand défi, car à l'époque, on ne trouvait pratiquement rien d'utile. Mais j'ai fini par trouver un programme qui me permettait de transformer les prescriptions en questions à choix multiples. J'ai vite compris qu'en raison des modifications constantes des prescriptions, il n'était pas possible de poser des questions telles que : « le mécanicien de locomotive veut sortir du dépôt et constate que seule la lampe inférieure d'un signal nain est allumée. Quelle est la marche à suivre ? ». De plus, les collègues me faisaient régulièrement des propositions d'amélioration lorsque j'avais oublié quelque chose dans de telles questions. J'ai donc décidé de procéder en prenant une phrase du règlement et de la transformer en question. Pour cela, j'ai dû trouver quelques réponses erronées – souvent

d'anciennes prescriptions que l'on avait encore en tête. Au début, un collègue mécanicien de locomotive m'a aidé à retravailler la compréhension et les fautes d'orthographe. J'ai également fait appel à mon fils pour les problèmes de programmation. Pour lui, en tant qu'informaticien, ce n'était pas un problème. Si mon chef m'avait « houspillé », il aurait été mis dans un coin et relégué au ridicule en une question sur les sabots d'arrêt. Avec le temps, les DE-I et PE-T sont venus s'y ajouter. En tout et pour tout, les modifications me font passer environ quatorze jours devant l'ordinateur. A cela s'ajoutent les mots de passe oubliés, l'aide, les propositions d'amélioration, les rapports d'erreurs, les inscriptions, les nouveaux logiciels et bien d'autres choses encore. Très vite, l'OFT est passé aux questions à choix multiples sur PC. L'heure de vérité de mon programme a alors sonné. De nombreux mécaniciens plus âgés n'étaient pas familiarisés avec un PC et subissaient une charge de travail supplémentaire. Ils ont pu se préparer à l'examen en toute tranquillité et sans contrainte de temps grâce à Phönix. La peur du PC s'est un peu dissipée et le feedback après l'examen était époustoufflant. Avec mon collègue, nous n'arrêtons pas de discuter : « d'après toi, combien d'inscriptions allons-nous recevoir ? » Nous avons calculé : 2500 mécaniciens répartis sur cinq ans dont environ la moitié parlait allemand. Tout le monde ne connaissait pas le programme et pourtant, Phönix se répandait de plus en plus, sans aucune publicité. Ces dernières années, j'ai tenu Phönix à jour tout seul. Mais j'ai compris que lorsque je serai à la retraite, je ne pourrai plus suivre le règlement. J'ai pensé que je ne mettrais plus à disposition que les prescriptions de conduite, car elles sont accessibles au public. Mais il en a été autrement. Le VSLF voulait poursuivre mon programme. Nous avons donc décidé qu'à partir du 1er janvier 2024, je passerai le relais et que Daniel Wachter, responsable de la formation au VSLF, continuerait à gérer Phönix avec son équipe. Les nouvelles conditions d'inscription seront alors disponibles sur la page d'accueil www.periodische.ch.

Je peux vous dire pour l'avenir que la retraite est très fatigante. Tous les amis, les connaissances et les collègues ont l'impression que vous avez beaucoup de temps et ils vous demandent ainsi de travailler pour eux !

Je vous souhaite à tous bonne route et bonne santé.

Bien à vous, René Engler



Rapport annuel de la section Lucerne-Gothard

Raoul Fassbind, président de la section Lucerne-Gothard



Cet automne, CFF Infrastructure a annoncé que la ligne de faite du Gothard devait être maintenue à un haut niveau de manière à pouvoir servir de solution de repli en cas de fermeture du tunnel de base du Gothard. Cette mesure tout à fait judicieuse est vraiment surprenante : sept ans seulement après l'ouverture du tunnel, un accident s'est produit, alors que ce n'était « pas possible ». En théorie, le tunnel était aussi peu à risque d'un accident que le Titanic était insubmersible. Ainsi, malgré l'euphorie technique de l'époque, un tube restera fermé pendant des mois.

D'une part, cela entraîne de grosses déviations de flux avec des temps de trajet prolongés et, d'autre part, des modifications permanentes des tours de service. Nous les acceptons volontiers et renonçons volontiers aux heures supplémentaires qui en résulteraient, maintenant que la situation est désormais planifiable à l'avance. Nous sommes suffisamment reconnaissants de pouvoir à nouveau admirer l'église de Wassen et le trajet à travers un long tunnel ancien qui, Dieu merci, ne doit pas respecter le même niveau de sécurité que le nouveau tunnel. Cela est valable sauf bien sûr si l'on n'a plus la connaissance de cette belle ligne ; le chemin de fer a évolué depuis l'ouverture du GBT.

Les exigences linguistiques ont été renforcées et depuis déjà un certain temps seuls certains groupes sont encore en mesure de se rendre au Tessin. C'est aussi grâce à l'engagement du VSLF qu'au moins certaines prestations ont pu être maintenues par la

ligne de faite. La situation actuelle montre à quel point ce serait nécessaire et urgent. Le dépôt de Goldau emprunte actuellement une autre voie. Certains mécaniciens de locomotive qui connaissent la Re420, qui ont passé l'examen lié aux fortes pentes, qui ont passé l'examen de langue et qui connaissent Chiasso, se voient offrir la possibilité de conduire quelques trains déviés par la ligne de faite. Donc, à part pour ces quelques-uns, pas plus de travail « passionnant » alors même que de nombreux convois empruntent à nouveau l'ancienne ligne. Cela montre que les erreurs du passé ne servent pas nécessairement de leçon. Ainsi, alors que les collègues des groupes allant au Tessin ne font plus guère d'autres prestations, ceux qui ne possèdent pas ces compétences se réjouissent de pouvoir effectuer encore plus de tâches dans le cadre habituel.

Après avoir loué, il y a une année encore, les compléments judicieux apportés à la connaissance des véhicules et des lignes, je suis actuellement frappé de constater à quel point nous sommes encore prisonniers des anciens schémas. Il est étonnant de constater à quel point le personnel des locomotives est toujours prêt à servir de bouche-trou dans les situations de crise et à maintenir l'exploitation en état de marche. C'est en principe notre travail, mais le fait que de soi-disant « beaux tours » soient proposés pour obtenir plus facilement la reddition de jours de congé n'est malheureusement pas une simple rumeur. Nous avons donc envie d'optimiser nos comptes de temps

ou d'échanger des jours de congé pour de belles prestations. En pensant toujours que quelqu'un d'autre devra faire un tour moins beau à la place, n'est-ce pas ?

Ce sont surtout des thèmes interpersonnels, d'harmonie et de solidarité qui m'ont suscité des réflexions récurrentes cette année. D'où vient l'écart entre les conversations dans la salle de pause et la volonté de répondre à presque chaque SMS ou mail de la répartition ? Pourquoi le besoin d'une répartition annuelle constante est-il si grand, alors que Sopre est consulté en permanence et que beaucoup réagissent presque avec bienveillance à chaque changement ? Sommes-nous trop subtils pour défendre nos problèmes ou n'osons-nous pas prendre le téléphone et défendre nos droits ? Ne savons-nous pas du tout ce que nous voulons ou aspirons-nous seulement à un travail agréable sans en mesurer les conséquences ? Est-ce que ce n'est pas un sujet sérieux et ne suis-je qu'un « râleur » ?

C'est en effet une période très calme actuellement et, à vrai dire, j'ai un peu de mal à faire la part des choses, car je ne peux ou ne veux pas déterminer si je suis effectivement très satisfait, si je me suis résigné ou si je suis encore trop « nouveau » pour pouvoir évaluer la situation de manière circonstanciée. Le fait est que je ne reçois guère de réactions ou d'avis. Dans l'ensemble, je considère cela comme une satisfaction et je vis avec. Les problèmes que j'identifie ne sont peut-être que des différences et des divergences personnelles.

Mon avis personnel, mais aussi celui du

comité central, est que malgré la hausse des sillons actuelle sur la ligne de faîte du Gothard, son importance pour nos activités quotidiennes a atteint un niveau très bas. Nous n'avons plus (à l'exception d'un seul groupe lucernois) de dépôt capable de franchir le bastion du Gothard (je ne pense pas non plus que le feu de paille de Goldau soit en mesure de persister à long terme). C'est pourquoi le comité de section a formulé la demande de rebaptiser la « section Lucerne-Gothard » par un nom plus général, plus représentatif et plus actuel : « section Suisse centrale ».

Rapport du dépôt de Lucerne

Cette année, il y a relativement peu de choses à signaler au dépôt de Lucerne. Seule la fermeture du tunnel de base du Gothard a provoqué une grande agitation, ce qui a une fois de plus mis en évidence la répartition peu pratique des compétences. Comme seuls les mécaniciens de locomotives les plus âgés sont encore autorisés à franchir la montagne avec des trains tractés par des locomotives, ils ne font guère d'autre travail en ce moment et conduisent beaucoup de RE. Les plus jeunes font aussi le même travail répétitif, mais pas dans la même région. On ne peut pas faire mieux pour générer un conflit de générations.

Rapport du dépôt de Zoug

Le dépôt de Zoug est actuellement très calme. L'extension du rayon de l'année dernière a été diversement appréciée. Il y a des gens qui sont très contents d'avoir plus de diversité, d'autres qui regrettent les tours détendus sur la S5.

Rapport du dépôt de Goldau P

Après avoir constaté avec un certain étonnement l'année dernière que Goldau était formé sur l'ICN, nous avons constaté avec un peu moins d'étonnement que celui-ci était retiré après seulement un an. Mais comme, honnêtement, plus rien n'est vraiment étonnant, nous en prenons acte. Comme le dépôt de Goldau ne travaille de toute façon que rarement dans la région de Goldau, nous allons très probablement conduire l'ICN ailleurs. D'un point de vue économique, les CFF se voient contraints de prendre cette mesure. Sinon, les rotations des véhicules Domino dans le Freiamt seront probablement modifiées, ce qui aura pour conséquence qu'au lieu d'Oltén, c'est Zurich qui sera desservi le matin. Il est très réjouissant de constater que les locaux du dépôt vont enfin être revalorisés. Cela fait déjà six ans que j'y travaille, cette fois-ci, dans le meilleur des cas, ce sera fait... ➔

Rotkreuz épisode 3

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF P

Après la parution dans les éditions 2/20 et 1/22 du LocoFolio de deux articles qui faisaient clairement état du potentiel danger dans cette gare, la situation a été désamorcée de manière inattendue et sans commentaire par CFF Infrastructure au printemps 2023.

Après un cas de signal avec une mise en danger de la circulation des trains, le VSLF a exigé avec insistance que la situation dangereuse qui y régnait soit corrigée. Il l'a fait par le biais de séances, de possibilités d'annonces, « d'ESQ », d'experts d'examen ou encore à travers les groupes de coordination sécurité et les unités PP-SQU et I-SQU de même que par des contacts internes personnels. Bien qu'une analyse des événements ait révélé un faible potentiel de danger, le VSLF était d'un autre avis en raison des incidents déjà survenus dans cette gare. De plus, la situation a continué à être planifiée quotidiennement, ce qui a donc favorisé chaque jour le risque d'une prise en écharpe ou de la destruction intempestive d'un itinéraire. Les annonces ESQ sont restées en grande partie sans réponse. Les experts d'examen se sont rapidement désintéressés de la situation et l'ont classée de manière lapidaire avec le commentaire « quand quelque chose se passe, il faut savoir le gérer ». Comme, en outre, les responsables de la sécurité n'y consacraient plus aucune activité en dehors de l'analyse des événements, nous avons été quelque peu surpris lorsqu'au printemps 2023 (après quatre ans de demandes !), un panneau de point d'arrêt a été installé sur la voie 645 à Rotkreuz pour définir un lieu d'arrêt.

Nous avons également été surpris par le fait que les deux « solutions gratuites » proposées par le VSLF aux unités précitées n'étaient manifestement pas susceptibles d'être retenues pour des raisons d'exploitation ou de procédure. Un panneau a donc été installé pour un certain budget, ce dont nous sommes reconnaissants. Cela détermine le lieu d'arrêt du train de manière à ce que l'endroit critique entre les aiguilles soit occupé et qu'aucun itinéraire ne puisse ainsi être établi dans ce secteur. Une prise en écharpe n'est donc en principe plus possible si le point d'arrêt est correctement respecté à cet endroit. Malheureusement, le panneau n'a été que peu déplacé par rapport à la situation précédente, de sorte qu'il ne devrait certes plus y avoir de prise en écharpe possible, mais

la visibilité sur le signal est toujours aussi mauvaise. Le risque de confusion avec un autre signal a même plutôt augmenté, de sorte que le danger de rechute du signal est toujours présent. Les deux « solutions gratuites » du VSLF auraient au contraire fortement réduit ce risque. ➔



LESERBRIEF

Hans Baer, donateur

Une fois de plus, le dernier LocoFolio 2023/1 est une grande réussite.

L'éditorial intitulé « Sans l'homme, le chemin de fer est à l'arrêt » incite déjà à lire le magazine d'un bout à l'autre : des articles et des contributions intéressantes et passionnantes, dont le fond est malheureusement parfois affligeant. Une fois de plus, la voix du président s'exprime clairement, manifestement à juste titre, et du point de vue du mécanicien et de la pratique.

En tant que lecteur, on ne peut souvent se défaire de l'impression que des études et des clarifications pertinentes, dûment documentées par la base et poussant dans la direction de projets ferroviaires économiquement judicieux n'arrivent guère « en haut » et ne valent manifestement pas la peine d'être discutées. La réponse négative à l'étude « Modèle de coopération à plusieurs entreprises de chemin de fer » en est un exemple. C'est dommage, car il y aurait peut-être là un grand potentiel d'économies. Cette thématique serait-elle politiquement inopportune ? En tout cas, une réponse négative n'a aucun effet motivant ; la motivation (qui doit venir d'en haut) des collaborateurs contribue en règle générale de manière essentielle à une exploitation ferroviaire optimale et, en fin de compte, économique.

Cela nous amène au thème « management et direction ». Le management, dans le sens d'une forme d'organisation, règle essentiellement les processus dans une unité organisationnelle. On y parle entre autres de facteurs de coûts. C'est compréhensible, dans la mesure où ces facteurs de coûts sont des appareils, des automates, des ordinateurs et même de l'intelligence artificielle (IA). Ces objets sont sans doute utilisables à l'aide de la technique numérique pour la plupart. Contrairement aux êtres humains, ils ne manifestent pas d'émotions, n'ont pas de volonté intrinsèque et n'ont pas de personnalité. Et dans la cabine de conduite, ils restent des assistants de conduite qui soutiennent le mécanicien dans son activité et face aux responsabilités qui y sont liées.

Il en va autrement de l'humain dans l'entreprise qui, en tant que collaborateur, est généralement

un maillon dans l'organisation. Ces collaborateurs réagissent aux ordres avec leurs émotions, mais ils sont également en mesure de donner des feedbacks concrets et positifs. Plus un collaborateur est motivé, plus ce feed-back est riche et précieux. Le qualifier de facteur de coût est donc tout simplement incorrect.

Ce qui nous amène à la culture de direction. Diriger signifie aussi prendre le collaborateur au sérieux, l'écouter, le traiter objectivement sur un pied d'égalité, investir dans la confiance.

Je souhaite que cette culture de direction – celle qui est digne de ce nom – revienne dans le secteur ferroviaire, dans un esprit de coopération. Il est possible que d'éventuels avantages ou autres augmentations de bénéfices ne puissent pas être exprimés en argent, mais il est certain qu'une forte motivation des collaborateurs par une culture de direction adéquate apporte plus d'efficacité et donc moins de coûts inutiles. Espérons que cela ne reste pas un simple souhait. Les résultats obtenus avec le nouvel ADL, où l'on a manifestement travaillé et communiqué de manière transversale dans l'esprit de OneCFF, suscitent l'espoir.

Les thèmes « développement de l'horaire » et « ETCS » sont des chapitres sombres, également pour moi en tant que passager. Il n'est guère possible de concevoir un horaire raisonnable en faisant circuler des trains simples pour satisfaire à l'ETCS et sans développer à long terme la technique pendulaire.

Le VSLF, avec tous ses responsables et ses membres actifs, fait beaucoup du point de vue de la base, amène toujours des propositions pertinentes et offre la possibilité de trouver des solutions consensuelles. Une fois de plus, merci et bravo ! S'il vous plaît, continuez à travailler aussi dur.

*Cordiales salutations,
Hans Baer*

Cher Hubi,

Merci pour ton éditorial dans le Loco Folio 1/2023. Tes paroles me parlent tout à fait.

En ce qui concerne le manque de mécaniciens de locomotives : même si, officiellement, chez eux, il n'y a pas de pénurie de mécaniciens de locomotives, les RhB en ressentent les effets et ont déjà dû supprimer des trains, entre autres à destination d'Arosa. Le SOB s'en réjouit, il peut remplir des classes sans jamais faire de grande publicité et reçoit des mécaniciens déjà formés sur un plateau d'argent. (De nombreux mécaniciens des chemins de fers rhétiques quittent l'entreprise pour s'engager au SOB, ndt.) Que peut-on souhaiter de plus en tant qu'entreprise ferroviaire ?

Je suis convaincu qu'avec le temps, la pression deviendra trop forte et que les ETF seront contraintes de créer un pool commun de mécaniciens (ou de grands dépôts), ce qui serait la seule chose durable à faire du point de vue de l'économie d'entreprise et que vous avez déjà clairement démontré en 2011 dans le cadre de la planification ombre effectuée à l'époque. Seulement, parmi les personnes présentes il y a plus de dix ans, il n'y en a plus beaucoup qui exerceront la même fonction. Chez nous, dans l'est de la Suisse, ce serait plus que souhaitable avec l'expansion croissante du SOB.

Pour terminer, j'aimerais encore ajouter quelque chose à propos des doubles contrats : je travaille depuis longtemps aux CFF dans un autre service, à côté de mon métier de mécanicien de locomotive, et déjà à l'époque, l'une des raisons était la santé. Personne ne sait combien de temps il/elle sera en bonne santé et nous ne pouvons que nous réjouir de pouvoir exercer notre cher métier jusqu'à la retraite. Bien sûr, il y a aussi le manque de variété et l'impossibilité d'introduire des souhaits fixes de congés sur lesquels on peut compter très tôt.

D'un autre côté, aux postes de direction (personnel des locomotives et à la régulation des locomotives régional et grandes lignes), nous sommes tributaires de collègues qui connaissent l'entreprise et le travail/les procédures. Ce n'est tout simplement pas possible avec du personnel étranger aux chemins de fer, car le travail est trop complexe et la pression et les instructions nécessaires pour les nouveaux venus ou les personnes qui changent d'orientation sont trop importantes.

*Je te souhaite tout de bon !
Meilleures salutations,*

(Un mécanicien CFF de l'est de la Suisse, le nom est connu de la rédaction.)

Le blanc avant le rouge, la forme avant la couleur.

L'évolution de la signalisation ferroviaire au fil du temps

Benjamin Spielmann, Historien et mécanicien de locomotive CFF

Aujourd'hui, grâce aux techniques de sécurité modernes, le personnel des locomotives sait exactement quand et où il doit s'arrêter, continuer à rouler ou réduire la vitesse. Mais comment ces informations pouvaient-elles être transmises à temps et sans équivoque à un mécanicien de locomotive au milieu du XIXe siècle ? Et ce à une époque où les messages ne se déplaçaient guère plus vite que les coursiers ou les chevaux. En outre, pourquoi les signaux avancés et principaux n'utilisent-ils pas de points lumineux blancs, et qu'est-ce qui influence la forme d'un signal ? L'article suivant traite de ces aspects et d'autres aspects fondamentaux de l'évolution de la signalisation.

Dans les premières années : signaux à main et à disque

Les tout premiers chemins de fer circulaient sans signaux. Le seul point de repère opérationnel était l'horaire. Après des accidents, il a fallu créer la possibilité d'informer les mécaniciens de locomotive si un tronçon de ligne ne pouvait pas être emprunté. En Angleterre en 1834 – neuf ans après la circulation du premier train – des gardes-barrières équipés de signaux manuels étaient postés devant les gares, les embranchements et les sections de ligne sans visibilité. Il s'agissait de disques circulaires en tôle fixés sur des piquets verticaux. Si la section de voie située derrière n'était pas praticable, les gardes-barrières tournaient le disque vers le mécanicien de locomotive, ce qui signifiait l'arrêt. Au contraire, s'il pouvait passer sans encombre, le garde-barrière tournait le signal de nonante degrés, parallèlement à la voie, de sorte que le mécanicien ne voyait que la tranche depuis la cabine. Il n'existait pas de signal spécifique pour la voie libre.

Avec l'apparition des trains de nuit et de fin de journée, des feux de couleur ont été utilisés. Un feu rouge signifiait l'arrêt. Alors qu'en service de jour, la marche libre n'était pas spécialement signalée, on utilisait pour cela une lumière blanche la nuit. Plus tard, des signaux dits à distance ont été installés, rendant le garde-barrière sur place superflu. Les signaux à distance pouvaient être actionnés de plus loin par des câbles ou directement par le passage des trains à l'aide d'un mécanisme à pédale.



Figure 2 : Appareil pour la télégraphie optique de l'armée prussienne, 1894 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Semaphoren-Apparat_der_preussischen_Armee.jpg, 29.09.2023).

Les signaux circulaires à disque ou à clapet présentaient le problème de n'être qu'à peine visibles à une certaine distance. Selon les conditions météorologiques, les mécaniciens de locomotive ne pouvaient pas non plus déchiffrer à temps les indications de signalisation peintes, même si celles-ci étaient éclairées. Les connaissances acquises grâce à la télégraphie optique ont permis de remédier à cette situation. Cette technologie a permis, dès la fin du XVIIIe siècle, de transmettre des informations en peu de temps et sur de longues distances. Pour ce

faire, de grands mâts ont été installés à des endroits précis, sur lesquels étaient fixés des bras de signalisation pivotants. Ceux-ci avaient une forme allongée et étaient actionnés par un mécanisme à manivelle. Il s'est avéré que les formes allongées étaient plus facilement reconnaissables à grande distance que les formes rondes ou carrées. Des essais réalisés en France vers 1800 avaient démontré qu'un objet de 1,75 x 0,40 mètre projeté sur l'horizon était visible à l'œil nu à une distance de 7,6 kilomètres. Une telle visibilité était impensable avec les anciens signaux à disque !

Sémaphore

C'est pourquoi les signaux à ailettes – aussi appelés sémaphores – ont rapidement fait leur entrée dans le domaine ferroviaire et ont concurrencé les signaux à disques. En 1886, les prescriptions suisses en matière

de signalisation les plaçaient sur un pied d'égalité. Alors qu'à l'étranger, on utilisait des signaux à plusieurs ailettes, en Suisse, à quelques exceptions près, on utilisait surtout des sémaphores à une ailette : la position oblique vers le haut était la position de voie libre, la position horizontale signifiait l'arrêt.

Après la nationalisation des premiers chemins de fer privés et la création des CFF en 1902, la notion de signal de voie libre avec déviation a été introduite dans les prescriptions, en plus de la marche et de l'arrêt. Ceci était signalé au moyen de deux ailes inclinées vers le haut. Des sémaphores à trois ailes ont été installés de manière isolée dans certaines gares. Leur signification n'était pas réglée de manière uniforme et pouvait varier d'une gare à l'autre. Cela exigeait du personnel des locomotives une connaissance précise des particularités locales.

Le dernier signal à trois ailettes a été mis hors service en 1967 à Stein-Säckingen. Plus tard, des signaux lumineux sont apparus (voir ci-dessous) qui, d'une part, pouvaient afficher davantage de possibilités de signalisation et, d'autre part, nécessitaient moins d'entretien en raison de l'absence de pièces mobiles. Le remplacement des signaux mécaniques par des signaux lumineux s'est généralement fait en parallèle à l'électrification du réseau ferroviaire, qui a connu son apogée dans les années 1930.

Signaux avancés, principaux et de fermeture

Avec des vitesses de circulation initialement basses et des distances de freinage relativement courtes, les mécaniciens de locomotive pouvaient, à la vue d'un signal indiquant l'arrêt, arrêter le train devant ce signal. En cas de mauvaise visibilité, de dé-

clivités, de mauvais état des rails et d'autres difficultés, ils étaient invités à rouler à vitesse réduite à l'approche des gares, de sorte à pouvoir s'arrêter avant un signal indiquant l'arrêt. Les mécaniciens devaient donc en quelque sorte toujours s'attendre à l'arrêt. Il pouvait arriver que la tête du train dépasse le signal d'arrêt. Mais cela n'avait rien d'inhabituel, car il ne s'agissait pas encore de signaux d'arrêt absolu. Ils couvraient en premier lieu des obstacles ou des dangers qui pouvaient potentiellement se trouver sur le tronçon suivant.

Avec l'augmentation de la densité et de la vitesse des trains, ce système a atteint ses limites. En 1867, la Schweizerische Nordostbahn a installé des signaux avancés à distance de freinage, environ 400 à 600 mètres avant les signaux principaux d'entrée. Si les signaux avancés indiquaient un avertissement, le train pouvait être arrêté avant le signal principal suivant indiquant l'arrêt. Le signal avancé était alors solidaire du signal principal.

Les signaux d'entrée étaient initialement appelés signaux de fermeture. En effet, ils étaient considérés comme une sorte de porte d'entrée qui permettait de fermer la gare en cas de besoin, de sorte qu'aucun train ne pouvait plus y entrer. L'idée de « fermeture » des gares est à prendre au sens propre. Jusqu'au début du XIXe siècle, de nombreuses villes étaient encore entourées de remparts, construits au Moyen-Âge pour les protéger et les défendre. L'accès à la ville était contrôlé à la porte, qui pouvait être fermée à clé. Il n'est donc pas anodin que la première gare sur le sol suisse en 1844, la gare française de Bâle (aujourd'hui gare SNCF de Bâle), se trouvait à l'intérieur des murs de fortification de la ville. Avec l'augmentation de la population, les villes s'étendaient de plus en plus vers la périphérie et c'est la raison pour laquelle les remparts ont été peu à peu démantelés. Des gares ont été construites en dehors des fortifications historiques des villes. L'idée de fermer les gares par des signaux semblait toutefois perdurer.

Les signaux avancés ont été officiellement introduits dans le règlement de signalisation des chemins de fer à écartement normal en 1886. Ils étaient cependant rares au 19e siècle. La Nordostbahn en comptait 96, la Jura-Simplon-Bahn sept en 1902, et les Chemins de fer suisses réunis ne comptaient que trois signaux avancés sur leurs réseaux respectifs en 1899. Lors de la création des CFF, il manquait encore de nombreux signaux avancés devant les plus de mille stations de l'époque. Le personnel des locomotives s'est ainsi mis à réclamer la mise en place de signaux avancés.

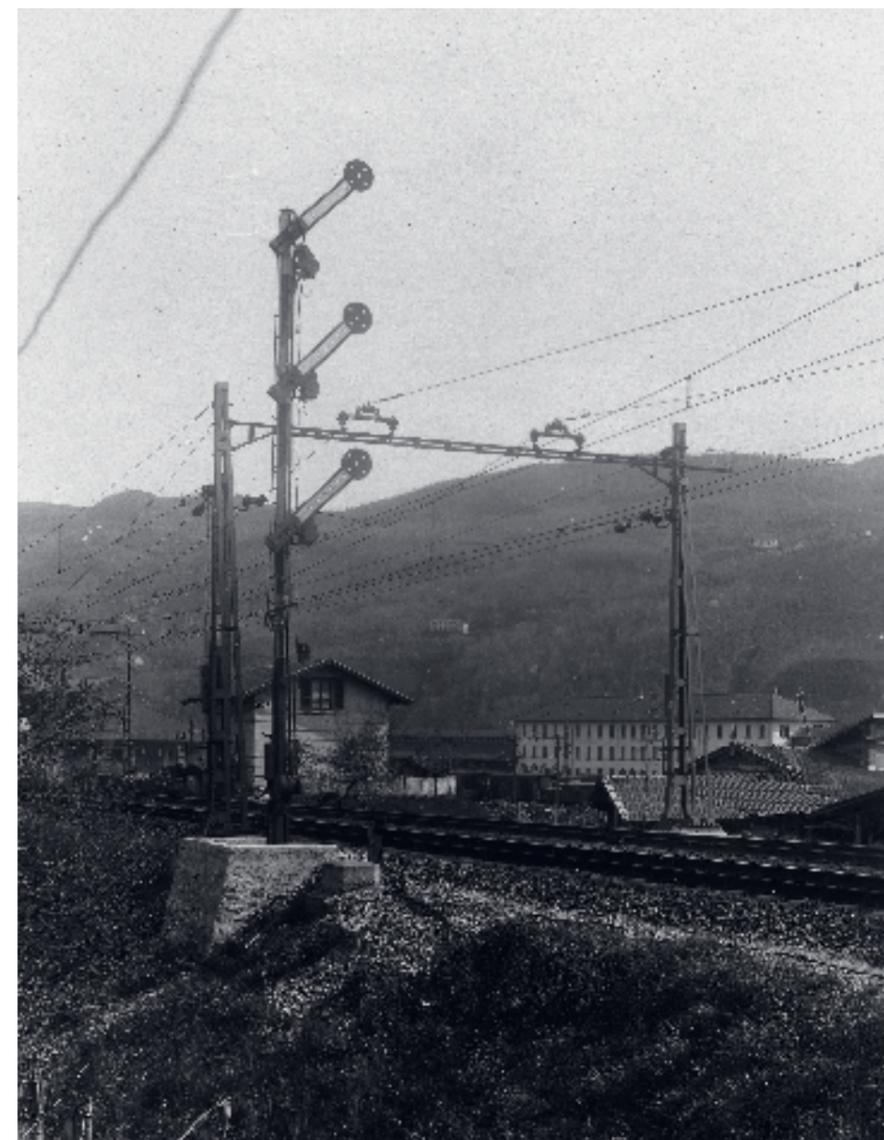


Image 3 : Sémaphore à trois ailettes à Chiasso, 1930 (https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:SBB_Historic_-_F_103_00010_012_Stellwerk_Chiasso.tif.jpg, 29.09.2023)



Image 1 : signal à disque indiquant l'arrêt. Aujourd'hui encore, ces signaux de la première heure sont utilisés pour protéger des voies interdites, des obstacles, etc. La diagonale blanche sert à mieux les distinguer de l'environnement (PCT 2020 R 300.2, ch. 2.2.1).



Les signaux avancés étaient conçus comme des disques rabattables et recevaient une plaquette rectangulaire pour une meilleure visibilité. Celle-ci était pourvue d'un bord noir et d'une croix diagonale noire sur fond blanc. Lorsque les signaux lumineux plus visibles (connus aujourd'hui sous le nom de système de signalisation L) ont fait leur apparition de manière croissante, ces « annonces de deuil » ont été démontées.

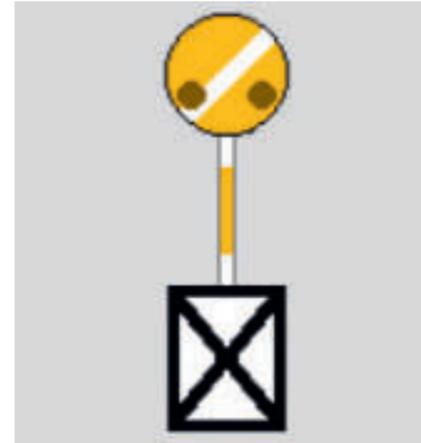


Figure 4 : signal avancé à disque d'avertissement avec « annonce de deuil ». A voie libre, la vitre était simplement rabattue de sorte que seul la tranche était visible pour le mécanicien de locomotive (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Scheibe_Vorsg_Tag_0.png, 29.9.2023).

Signaux lumineux

Comme nous l'avons mentionné, les signaux devaient être équipés de lumières la nuit afin d'être visibles pour les mécaniciens de locomotive, leur permettant d'arrêter le train si nécessaire. Mais quelles couleurs convenaient le mieux ? On savait que la lumière blanche était celle qui traversait le mieux l'espace et offrait donc la meilleure visibilité. C'est pourquoi un signal lumineux blanc a initialement été défini comme image de « voie libre », car il annonçait de loin au mécanicien de locomotive que tout était en ordre et qu'il pouvait poursuivre sa route sans encombre. Le rouge possédait encore un tiers de l'intensité du blanc et le vert seulement un cinquième. Le vert devait se distinguer du blanc par une irrégularité, et le mécanicien devait freiner sa course ou s'attendre à un arrêt. Le rouge devait être inconsciemment associé au sang et au feu et donc au respect, au danger et à la peur. En conséquence, le rouge incitait à l'arrêt. Bien que les indications de signalisation aient été indiquées par des points lumineux et non plus par des ailettes pivotantes, la forme des signaux lumineux est restée un signe distinctif essentiel : ainsi, le signal principal du système de signalisation L a jusqu'à présent une forme allongée, ce qui rappelle les anciens sémaphores.

Les couleurs de signalisation ci-dessus (blanc, vert et rouge) ont d'abord été utilisées en Angleterre et ont ensuite été adoptées par les compagnies ferroviaires d'autres pays, y compris en Suisse. Le blanc a rapidement posé des problèmes d'exploitation. Avec l'utilisation croissante du courant électrique vers la fin du XIXe siècle, l'éclairage artificiel s'est étendu. Les places, les rues et les bâtiments étaient nouvellement éclairés la nuit. Avec l'éclairage artificiel ainsi que l'apparition des automobiles et de leurs phares, le personnel des locomotives risquait d'une part de confondre ces lumières avec les signaux des trains. D'autre part, en cas de bris des verres de signalisation, la lumière blanche écliprait les autres couleurs, le rouge et le vert. Dans le pire des cas, les mécaniciens de locomotive interprétaient un signal indiquant l'arrêt (rouge) avec un verre coloré cassé comme une voie libre (blanc).

En 1877, le Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive, fondé l'année précédente, a attiré l'attention du Conseil fédéral sur cette anomalie et a demandé dans une requête que le blanc soit remplacé par le vert comme couleur de signalisation. Il fut alors décidé qu'à partir de 1886, les signaux de fermeture ouverts ne devaient plus être blancs, mais verts. Le feu vert a ainsi acquis une double signification : au signal avancé, il signalait l'avertissement alors qu'au signal de fermeture, il indiquait une image de voie libre. En 1899, la disposition selon laquelle un signal avancé indiquant un avertissement devait montrer deux points lumineux verts entrant en vigueur, ce qui permettait de distinguer le type de signal aux signaux avancés et aux signaux principaux par le nombre de points lumineux.

D'autres pays connaissaient également cette situation insatisfaisante et dangereuse pour la sécurité. Vers 1900, les compagnies de chemin de fer italiennes, américaines, allemandes et danoises ont expérimenté des feux de signalisation jaunes et oranges pour signaler l'avertissement au signal avancé. La Suisse était à la traîne – ce n'est qu'en 1935 que les lampes vertes des signaux avancés ont été remplacées par des lampes jaune orangé. Après presque un demi-siècle, l'anomalie selon laquelle le vert pouvait signaler aussi bien l'avertissement que la voie libre a été supprimée ! Les travaux de transformation furent bientôt terminés, de sorte que le vert signifiait sans équivoque la libre circulation sur l'ensemble du réseau CFF ; l'avertissement était indiqué par le jaune vif. Avec l'ajout de cette troisième couleur de signalisation (jaune orangé), d'autres combinaisons de feux et donc de nouvelles images de signalisation étaient possibles : un point lumineux vert

et un jaune au signal signifiait la marche à vitesse réduite sur des aiguillages en déviation, au signal avancé comme annonce et au signal principal comme exécution.

Les trains atteignaient des vitesses de plus en plus élevées. Dans les années 1980, les CFF possédaient des locomotives pouvant atteindre des vitesses de pointe de 160 km/h. Cependant, la vitesse maximale pouvant être signalée était de 90 km/h, raison pour laquelle le potentiel du système de signalisation L a été considéré comme épuisé. En 1986, les premiers signaux du système de signalisation N ont été installés sur la ligne Viège-Loèche. Ceux-ci avaient l'avantage de pouvoir signaler des vitesses d'une part dans des plages plus élevées et d'autre part de manière plus fine par paliers de 10 km/h. Les mécaniciens devaient ainsi freiner et accélérer moins fortement, ce qui rendait la circulation des trains plus efficace. Le remplacement à grande échelle des signaux du système de signalisation L par ceux du système de signalisation N n'a toutefois pas eu lieu pour des raisons de coûts.

Pour terminer, il convient de rappeler les principes énoncés en 1853 par Edwin Clarke, chef technique du London and North-Western-Railway, concernant la construction et la manipulation des signaux ferroviaires. Ces principes ont survécu au cours du temps et sont toujours valables aujourd'hui. Elles joueront certainement un rôle central dans le développement futur de la signalisation ferroviaire.

1. La construction [des signaux] doit être la plus simple et la plus évidente possible. Elle doit être peu sensible aux dérangements et facile à réparer.
2. Les signaux doivent être simples, peu nombreux et suffisamment distinctifs pour qu'aucune erreur ne soit possible.
3. Les signaux doivent être installés de manière permanente et non temporaire. La sécurité doit être garantie même en cas d'installation défectueuse ou d'utilisation incorrecte, voire de non-utilisation.
4. Le plus important : une panne de signalisation doit tout au plus entraîner un retard, mais jamais un accident.

Littérature

Hans G. Wägli : Hebel, Riegel und Signale. Eisenbahnsicherungsstechnik in der Schweiz. Entwicklungen der mechanischen Einrichtungen, Grafenried 2018.
 Hans Pottgiesser : Sicher auf den Schienen. Fragen zur Sicherheitsstrategie der Eisenbahn 1825 bis heute, Basel 1988. Grafenried 2018.



IN MEMORIAM



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

Hermann Bebie

extern

+ 22.8.23

Stephan Gut

Sektionspräsident Ostschweiz

*1964

+ 30.7.23

François L'Epée

Sektion BLS

*1959

+ 18.9.23

Alfred Walker

Sektion Ostschweiz

*1950

+ 28.7.23

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues