

LocoFOLIO

2024/2 REVUE DU SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS VSLF





Europe du Sud-Est – Grand circuit dans les Balkans

du 6 au 17 mai 2025 (12 jours)

- La Bulgarie avec le train des Rhodopes
- Voyage à travers de l'Albanie et de la Macédoine du Nord
- Des lignes de montagne fascinants au Monténégro et en Serbie

Prix forfaitaire CHF 3950.–



Vénétie – Venise, croisière sur la Brenta et Prosecco

du 12 au 16 mai 2025 (5 jours)

- Venise, la fascinante ville dans la lagune
- Bassano del Grappa et le vignoble du Prosecco
- Croisière sur la Brenta et villas impressionnantes

Prix forfaitaire CHF 1550.–



Mecklembourg – La région des lacs

du 14 au 19 juin 2025 (6 jours)

- Le plus beau paysage de lacs d'Allemagne
- Hôtel idyllique « Seehotel Schloss Klink »
- Expérience de train à vapeur « Molli »

Prix forfaitaire CHF 1880.–

Autres voyages ferroviaires spéciaux et croisières fluviales en 2025

Voyages en Europe

12. 03. – 26. 03. 2025	Îles Canaries – Voyage en train et en bateau
03. 04. – 12. 04. 2025	Sicile – Baroque, nature et délices culinaires
24. 04. – 30. 04. 2025	Sylt – Semaine de randonnée
25. 04. – 02. 05. 2025	Danemark en train et en ferry
17. 05. – 24. 05. 2025	Dordogne-Périgord – avec le Truffadou
19. 05. – 30. 05. 2025	Sardaigne – Paysages grandioses et délices culinaires
21. 06. – 05. 07. 2025	Norvege – Route côtière – Tromsø – Lofoten
14. 08. – 20. 08. 2025	Perles de la forêt de Bohême – des trains et de la bière
14. 08. – 23. 08. 2025	Le Pays de Galles et les petits trains
20. 08. – 02. 09. 2025	Hurtigrute avec MS Havila et Finlande
22. 09. – 27. 09. 2025	Slovénie – Les Alpes Juliennes et la Riviera
29. 09. – 03. 10. 2025	Salzkammergut – Bad Ischl
29. 09. – 08. 10. 2025	Dalmatie – Paradis côtier et insulaire
11. 10. – 18. 10. 2025	Valence – Alicante – Île Ibiza
02. 12. – 07. 12. 2025	Oslo – Sous la magie de l'hiver
09. 12. – 14. 12. 2025	Harz – Voyage de l'avent

Croisières fluviales

14. 05. – 20. 05. 2025	Moselle-Rhin-Main – Trèves-Wurtzbourg
10. 09. – 16. 09. 2025	Main-Rhin-Moselle – Wurtzbourg-Trèves



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

SERVRAIL S.à.r.l
case postale 335 | 3027 Berne
031 311 89 51 | info@servrail.ch | www.servrail.ch

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

5	Éditorial	62	Un téléphone portable au lieu d'un tour de service fixe
6	Brève interview de Raoul Fassbind	63	IN MEMORIAM
8	Entretien avec Hubert Giger		
12	Rétrospective de vingt ans de VSLF		
22	AFAS - une simple étape ?		
22	Distance de glissement		
23	Signalisation de queue en trafic international		
24	L'installation est conforme		
26	Problèmes croissants avec l'ETCS		
28	Surveillance d'une vitesse maximale trop basse		
28	Réflexions sur le rapport sur la sécurité 2023		
28	Indicateurs de déclivité		
29	Signaux CFF Infrastructure		
30	Mise en place des signaux		
32	Que fait un mécano Cargo ?		
40	Et si on osait... la semaine de 32 heures		
41	LEX 24/24		
42	24 heures sur 24		
43	Le mécanicien dans une entreprise favorable à la famille ...		
44	Le travail à temps partiel pour le personnel des locomotives		
46	Le personnel des locomotives est-il vraiment responsable de tout ?		
48	WC		
50	Lettres de Lecteur		
51	Sections		
52	Ferrovita		
54	Protection de la personnalité des employés		
56	Railcube chez BLS Cargo		
56	ADL inutilisable		
57	Marche à vue en présence de personnes aux abords de la voie		
58	La folie des économies de Keller-Sutter		
60	Grandes promesses théoriques		
60	Le bruit		
61	Exigences relatives au travail en horaires irréguliers		
61	Porte ouverte pendant le trajet		
61	Théorie et pratique		



Markus Leutwyler
Rédaction



Stefan T. Gall
Artdirector

Édition française: 765 expl. / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

© VSLF Tous droits réservés.

Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

LocoFolio 24/2 : 5.12.2024 | Clôture rédaction LocoFolio 25/1 : 1.4.2025

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



Éditorial

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio



Chères lectrices, chers lecteurs,
Chères et chers collègues,

Qu'est-ce qui nous préoccupe vraiment dans notre travail et nos loisirs ? Étonnamment, ce ne sont pas les gros problèmes en premier lieu, c'est-à-dire le travail proprement dit, les dérangements ou les véhicules. Ce sont des petits détails mais toujours pénibles, comme des signaux peu visibles, des processus ou des instructions incompréhensibles, des courbes de surveillance inadaptées à la pratique, etc. Cela semble être une histoire sans fin et on se demande pourquoi il est si difficile de résoudre ces petites choses. Pourquoi en est-il ainsi ? Nous sommes à l'écoute et quiconque – même à un niveau supérieur – souhaite faire bouger les choses est cordialement invité à le faire.

Il y a bien sûr aussi les gros thèmes. L'augmentation du travail de nuit devient une charge de plus en plus lourde, qui n'est pas suffisamment contrebalancée par des mesures de compensation.

Les appels en faveur d'indemnités pour

le travail du samedi et d'une augmentation des indemnités existantes se font de plus en plus pressants.

C'est également un point central pour Raoul Fassbind, qui est candidat à la succession de Hubert Giger en mars prochain. En outre, les fenêtres horaires prévues dans le cadre de la planification intégrée (IPP) sont un souci pour le futur. Vous découvrirez dans sa courte interview, non dénuée d'humour, les autres points sur lesquels il souhaite mettre l'accent.

Hubert Giger a assuré avec succès la présidence du VSLF pendant près de dix-neuf ans. Il quittera son poste en 2025. Durant cette période, il a vécu beaucoup de choses et a donc beaucoup d'histoires intéressantes à raconter.

Il nous révèle également ce à quoi il s'attaquera en premier lieu après sa «petite retraite», comme il l'appelle.

Beaucoup d'entre nous travaillent dans le transport de voyageurs et n'ont jamais conduit de train de marchandises. Moi aussi, j'ai dû constater que je n'avais pas de grandes connaissances en matière de cargo. Pour y remédier, j'ai accompagné Beda Breu de Landquart à Bülach. C'était intéressant, instructif et même divertissant. Beda nous révèle également quel animal a failli manger ses protections auditives !

C'est l'hiver, il fait sombre, mais les chauffages dans les cabines de conduite fonctionnent généralement de manière fiable. Ainsi, un trajet dans le brouillard, dans la neige brillante ou sous le scintillement d'Orion a tout de même quelque chose d'apaisant et de méditatif.

Je vous souhaite à tous de joyeuses Fêtes, une bonne année et une bonne santé !

Markus Leutwyler,
rédacteur LocoFolio et mécanicien au dépôt de Zoug

Brève interview de Raoul Fassbind

Candidat à la présidence du VSLF

2 octobre 2024 Interview réalisée par Markus Leutwyler, rédacteur du LocoFolio

Markus : Raoul, qui es-tu ?

Raoul: Je suis Raoul Fassbind, 37 ans, j'ai grandi dans la région du lac de Zurich à Horgen. J'ai ensuite habité en Allemagne entre l'âge de quatre et quinze ans. Mes parents m'ont ensuite envoyé à Schwyz et je suis maintenant enraciné dans cette région. Je suis mécanicien de locomotive CFF depuis quinze ans. J'ai fait ma formation à Zoug et je travaille maintenant au dépôt de Goldau.

Markus : Depuis quand t'engages-tu dans le VSLF ?

Raoul : A un moment donné, j'ai eu l'impression qu'il avait désespérément besoin de moi... ;-) J'ai d'abord assumé quelques fonctions au sein de la section : responsable de dépôt, délégué, vice-président, puis président de la section Lucerne-Gothard, devenue entre-temps la section Suisse centrale. Je me suis rapidement intéressé au travail au sein du comité, car j'avais envie de m'y investir. Depuis cinq ans, je suis principalement responsable du trafic voyageurs des CFF et des questions d'infrastructure au sein du comité central. La collaboration avec ses membres est formidable. Je peux m'investir et m'imposer. Avec toutes ces expériences, je me considère comme le candidat idéal pour succéder à Hubert Giger.

Markus : Quelle est ta motivation ? De quoi te réjouis-tu ?

Raoul : Les défis sont grands, mais aussi intéressants. Ce qui est nouveau pour moi, c'est le renforcement du travail de «relations publiques». C'est quelque chose qui ne correspond pas vraiment à mon tempérament. Je me perçois comme quelqu'un de plutôt introverti, c'est pourquoi je préférerais jusqu'à présent tirer les ficelles en arrière-plan.

Markus : Comment concilieras-tu les tâches familiales et le travail pour le VSLF ?

Raoul : Entre-temps, je vis séparé de ma femme et je peux me réserver certaines plages horaires. A l'inverse, je ne serai pas disponible le lundi pour le VSLF. Je suis certes employé à 100% par les CFF,



mais le lundi, je garde mes enfants. Les autres jours sont toutefois planifiés avec précision, en étroite concertation avec mon ex-femme.

Markus : Qu'est-ce qui t'inspire le respect ?

Raoul : Quand je vois l'énorme charge de travail qu'Hubert a assumée, je dois me demander si je peux continuer ainsi. Où puis-je être plus efficace ? A quoi dois-je renoncer ? Où ai-je besoin de soutien ?

Mais ce sont des questions fondamentales que le comité central doit de toute façon toujours se poser.

Markus : Quelles sont les choses que tu aimerais changer au sein du VSLF, et quelles sont celles que tu vas conserver ?

Raoul : Il est possible que la première chose à faire soit de supprimer la croix suisse du logo. :-) C'est beaucoup trop de patriotisme pour moi, ce n'est pas dans ma nature. La fierté nationale n'est pas quelque chose qui repose sur une performance personnelle. On naît par hasard à un endroit, ce n'est pas une valeur à laquelle on devrait trop s'attacher. Mais trêve de plaisanterie, ce n'est qu'une question secondaire. J'aimerais conserver cette bonne cohésion, ce «faire quelque chose ensemble». Le VSLF offre une occasion unique de s'engager directement pour les conditions de travail du personnel des locomotives. Il y a actuellement deux employés qui peuvent directement négocier et développer la CCT des CFF : ce sont pour l'instant Marc Engelberger et moi-même. Je considère cela comme un bien très précieux qu'il faut entretenir. Que devons-nous changer ? Actuellement, ce sont plutôt des petites choses. En général, beaucoup de choses fonctionnent bien. Nous allons probablement structurer et débattre différemment de certains thèmes lors des réunions du comité central et trouver d'autres solutions. Il y a eu un certain rajeunissement ces derniers temps. Nous souhaitons également maintenir la bonne collaboration avec les CFF et les autres chemins de fer. Ces derniers temps, nous avons également pu nous rapprocher des autres partenaires sociaux et la collaboration est nettement moins conflictuelle qu'auparavant. Nous avons pu développer un esprit de collaboration pour élaborer des solutions et les défendre ensemble.

Markus : Quels sont les objectifs que tu souhaites atteindre ?

Raoul : Le plus grand facteur de motivation actuel, ce sont les indemnités, qui n'ont pas été adaptées depuis des années ; ni au renchérissement, ni aux changements par rapport aux horaires irréguliers ces derniers temps. Je vais en outre m'engager fortement pour que nous ne re-

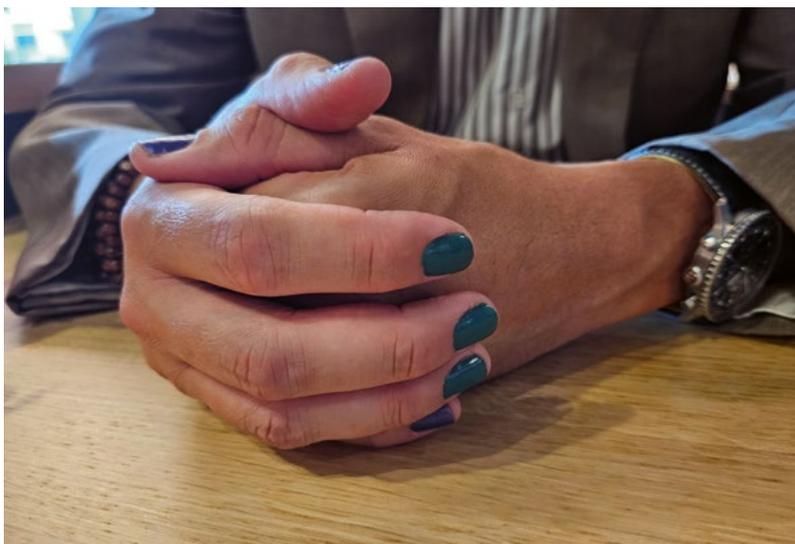
cevions pas de plages horaires au lieu de tours sous IPP. L'introduction d'indemnités pour le samedi est également un sujet important. Je considère que la situation de départ est plutôt confortable. Les chemins de fer eux-mêmes sont ici dans une certaine nécessité de couvrir les tours du samedi. C'est certainement un levier à actionner. De manière générale, la tendance selon laquelle les horaires de travail moins attractifs entraînent directement un manque de personnel joue en notre faveur. Dans le contexte financier actuel, cela reste toutefois des revendications exigeantes.

Markus : Une toute autre question : qu'est-ce que c'est que ces ongles colorés ?

Raoul : En fait, ce n'est pas du tout flamboyant. J'aime simplement les couleurs, la diversité, l'individualité. Les ongles colorés sont une petite tache de couleur

et intéressants.

Mes ongles colorés déclenchent souvent quelque chose chez mon interlocuteur, il ou elle l'interprète et je perçois souvent une réflexion. Cela a ses côtés amusants



et intéressants.

Combien de temps te faut-il pour te coiffer ?

Environ 12 secondes. Se doucher, se sécher, mettre du gel, brosser. Terminé.

Qu'est-ce qui te préoccupe par ailleurs ?

Je suis toujours en train de m'adapter à mon nouveau rôle.

Les affaires courantes occupent actuellement le devant de la scène. Nous avons actuellement des négociations CCT, des négociations salariales et de nombreux autres projets. Cela prend beaucoup de temps.

Mais il est important pour moi d'exprimer ma gratitude envers l'institution VSLF. J'aimerais aussi remercier tout particulièrement l'ancien comité central. Au cours des vingt dernières années, il a fait du VSLF un syndicat fort, grand, indépendant et efficace. Nous sommes bien perçus et pris au sérieux. La situation de départ est très bonne et je suis sûr que nous pouvons continuer sans interruption.

Markus : Les membres et le comité central te remercient certainement aussi de te mettre à disposition pour cette fonction exigeante. Merci pour cet entretien.

Allocations: En principe, les allocations sont des rémunérations versées pour des prestations spéciales ou des charges de travail spécifiques, comme le travail de nuit. Elles sont versées sous forme d'argent ou de majorations de temps. Actuellement, les CFF accordent par exemple six francs par heure pour le travail de nuit en plus des majorations de temps, et seize francs par heure pour le travail du dimanche. Depuis de nombreuses années, ces valeurs n'ont pas été adaptées au renchérissement récent ni à la demande croissante en personnel. Cela réduit l'indemnisation du travail en horaires irréguliers dans des situations horaires extrêmes, qui ont tendance à augmenter. D'une part en raison de l'augmentation du trafic de nuit et de week-end, d'autre part en raison de l'augmentation des activités annexes pour les professions dans les bureaux. Les chemins de fer passent ici à côté d'une possibilité de recruter plus facilement du personnel prêt à travailler à des horaires peu attractifs. La question se pose de savoir comment remédier à cette situation. D'une part, il est urgent d'obtenir des compensations monétaires plus élevées. D'autre part, l'augmentation du travail de nuit entraîne une augmentation des majorations de temps et donc des comptes d'heures élevés. Il faut donc encore plus de personnel pour compenser ces comptes d'heure. Mais ce personnel doit

à son tour travailler à des horaires peu attractifs. Il est donc nécessaire de rendre ces heures de travail plus attrayantes, soit en raccourcissant les tours de service, soit en augmentant considérablement les primes. En outre, le travail dans les bureaux doit redevenir moins intéressant. Cela nécessite soit des horaires de travail plus équilibrés dans les tours de conduite, soit des approches sans doute impopulaires comme le renoncement à des temps de transition minimaux avec les tours de bureau, si les activités ne sont pas liées à la sécurité. Ainsi, il serait par exemple possible de travailler dans de la gestion de projet après un service de nuit. Cependant, les chemins de fer eux-mêmes sont tenus de résoudre ces problèmes. Les efforts actuels au moyen de répartitions automatisées, spontanées et dépendantes des besoins ne résoudront pas ces problèmes, ou du moins seulement pour ceux qui savent exploiter les nouvelles possibilités de la manière la plus efficace.

Fenêtre de temps : Des efforts sont faits pour remplacer, dans le nouvel outil de répartition IPP, la rotation annuelle fixe des tours avec des horaires de travail précis par un calendrier libre ne contenant que les congés et des créneaux horaires approximatifs. Les chemins de fer espèrent ainsi pouvoir réagir de manière

plus flexible aux fluctuations de la demande et aux modifications dues aux chantiers. Cette solution est toutefois un leurre. La garantie de la durée du travail inscrite dans la CCT oblige les chemins de fer à faire travailler leur personnel. Le fait de créer ou de supprimer à court terme des tours supplémentaires en fonction des conditions météorologiques, par exemple, continue de mener à ce que le personnel doive d'abord être trouvé et ensuite payé que cela roule ou non. La coordination des employés qui prennent volontairement des jours de congé devra toujours être effectuée manuellement. La diminution de la fiabilité des horaires de travail déterminants entraîne une diminution de l'intérêt du personnel à vouloir déroger à ces horaires. Fenêtre horaire ou pas. Le temps libre est planifié et la prise de conscience semble commencer. Si les chemins de fer souhaitent employer du personnel prêt à apporter son soutien dans des situations exceptionnelles et flexibles, ils doivent créer une structure de base fiable et solide et non pas développer les situations exceptionnelles et flexibles en tant que principe. La tendance actuelle ne fait que conduire à ce que le personnel impose à l'avenir ses horaires de travail aux chemins de fer et que ceux-ci tombent de plus en plus dans des mesures réactionnelles qui ne font qu'aggraver les problèmes. ➤



Entretien avec Hubert Giger

L'interview a été réalisée par Markus Leutwyler
26.9.2024, Zurich

Markus : C'est alors qu'est née la fameuse newsletter.

Hubi : En effet, nous n'avons pas toujours été sages. On nous a par exemple des fois demandé de ne donner les informations qu'à partir de 8 heures le lendemain matin. Mais nous l'avons fait parfois la veille au soir, à 19 heures, après la réunion. Il était inapproprié que toute l'entreprise s'informe le matin sur la base de notre newsletter. J'ai alors expliqué que nous travaillions toujours rapidement et efficacement et que les CFF étaient également libres de publier les newsletters plus tôt. La qualité l'emporte.

Markus : Comment es-tu devenu président du VSLF ?

Hubi : Mon prédécesseur, Theo Marti, a dirigé l'association de manière calme et stable. Puis est arrivée la jeune génération avec Stephan Gut, Dani Ruf et Andreas Jost. En 2001, c'était l'époque de la séparation du trafic voyageurs et du trafic marchandises et de la fin des CFF en tant qu'entreprise fédérale. C'est là que les premiers gros problèmes sont apparus, avec une forte pression sur le personnel des locomotives. Nous avons compris que nous devions nous y opposer et nous avons pris en charge des tâches au sein du comité. Theo a estimé qu'il était préférable de passer le flambeau à la génération suivante.

Markus : Quelle a été ta première tâche au sein du comité central ?

Hubi : J'étais le coordinateur de la communication (KoKo). Nous avons introduit l'informatique avec Word et le courrier électronique. C'était révolutionnaire ! J'aimais beaucoup les ordinateurs et je veillais à ce que le design soit cohérent. Le courrier électronique a permis de créer un réseau de communication efficace et nous avons lancé un site Internet. Autrefois, il y avait encore des affiches dans les dépôts, qui étaient envoyées par la poste. Le slogan était : «Le VSLF est présent»... Plus tard, nous les avons envoyées par e-mail et les responsables de dépôt les imprimaient. A partir de là, nous sommes allés encore plus vite. Cela s'est poursuivi ensuite par l'envoi direct d'e-mails à d'autres destinataires.

Markus : Combien de collègues environ étaient membres du VSLF à l'époque ?

Hubi : Probablement autour de mille. Aujourd'hui, nous en sommes à plus de 2800.

Hubi ouvre un tableau sur son ordinateur portable. Il s'avère qu'il a enregistré chaque aspect de sa vie et du VSLF dans des tableaux. Et à mon grand étonnement, ces tableaux sont disponibles à tout moment.

Hubi : Attends... Oui, environ 1000. Ah, intéressant. Le 1er août 1992, à 8h25, j'ai conduit seul mon premier train en tant que mécanicien de locomotive de Ziegelbrücke à Linthal. C'était cool.

Markus : Aujourd'hui, tu pourrais aussi simplement consulter le relevé des comptes de temps.

Hubi : Oui, mais ici, tous les cas d'erreurs sont aussi encore enregistrés.

Markus : Ah oui, ça existe ?

Hubi : Hmm, oui, voilà : «modification non prise en compte». Intéressant.

Markus : Qu'est-ce qui s'est passé ensuite au sein du comité directeur ? Quand es-tu devenu président du VSLF ?

Hubi : C'était à l'AG de Twann en 2006. Ma première tâche a été d'enterrer la section de Bienne. La seule chose qui restait de cette section était une boîte à chaussures remplie de pièces de monnaie. Un bien triste début !

Markus : Qu'est-ce qui s'est passé ensuite ?

Hubi : Le directeur général des CFF de l'époque, Benedikt Weibel, voulait des négociations sur la CCT. Il avait dénoncé la CCT face aux partenaires sociaux. Pour ces négociations, il avait besoin de conditions stables. Les tensions au sein des fédérations sont mauvaises pour les négociations. C'était un cas d'école intéressant : les chemins de fer ont besoin de partenariats sociaux solides !

Markus : C'était un sacré saut dans le vide ?

Hubi : Dani Ruf était chez nous le professionnel en matière de temps de travail et de CCT. Il participait aux négociations avec Stephan Gut. Dani connaissait la LDT et le droit de l'administration publique par cœur et il s'y connaissait en finances.

Markus : Quelle était l'ambiance, l'environnement de tes premières années ?

Hubi : J'ai trouvé que c'était un environnement génial. Tout était encore très militaire. On était convoqué pour le service comme à l'école de recrues. Tout était clairement réglé, les promotions, les services, la hiérarchie. Et le chemin de fer était vraiment une famille. On connaissait le personnel des trains et de la manœuvre. La veille à 10 heures, on savait ce que l'on allait faire le lendemain. A part les jours de congé, on ne savait rien à l'avance. On était à mille lieues d'un temps libre planifiable. En revanche, on était intégré dans un groupe à un moment donné et la répartition était alors obligatoire. C'était une étape de carrière. De la réserve au groupe, il fallait compter dix à quinze ans. Il était également important d'habiter à proximité du dépôt. La vie s'organisait en fonction du travail. Les amis aussi étaient des collègues de travail. Le métier était la vie.

Markus : Comment cela se passe-t-il si tu compares avec aujourd'hui ?

Hubi : Mécanicien de locomotive est toujours un métier spécial et formidable. Certains aspects sont restés : l'indépendance, la responsabilité personnelle, le service irrégulier. On est relativement tranquille et on n'a pas de supérieur hiérarchique sur le dos. On se déplace en Suisse, on voit le temps qui défile et

les saisons. Je trouve cela gratifiant. Il n'est pas non plus nécessaire de travailler en permanence en équipe. Mais pour beaucoup, c'est presque une menace aujourd'hui. (...) Aujourd'hui encore, il est nécessaire de pouvoir se concentrer toute la journée. Le mélange est passionnant. A l'inverse, cela peut avoir un effet très négatif sur la vie sociale.

Ce problème s'est plutôt aggravé avec le temps. Autrefois, on travaillait davantage avec des gens. Que ce soit à la manœuvre, au poste d'aiguillage, avec le personnel des trains. Aujourd'hui, je suis seul toute la journée. Quand je vais à Genève, je ne vois presque personne.

Markus : Revenons à ton travail en tant que président du VSLF. Quelles ont été les étapes importantes ?

Hubi : J'étais relativement jeune et naïf lorsque j'ai pris mes fonctions. Il m'a fallu un certain temps pour trouver mon rôle. Je n'avais ni pouvoir de commandement ni autorité, mais tout le monde voulait quelque chose de moi... Au début, le fait que j'étais considéré ailleurs comme le représentant du personnel des locomotives était également pesant. Les deux premières années ont plutôt été consacrées à la mise en place des bases puis à leur consolidation. Il a d'abord fallu nouer les contacts et trouver les interlocuteurs. Au début, nous étions simplement perçus comme la « mafia zurichoise », mais notre souhait était d'agir en tant qu'association nationale. Dani Ruf, Stephan Gut et moi nous sommes toujours bien entendus, il n'y avait pas de rivalité. Nous faisons notre travail avec plaisir et profitons de la possibilité de faire valoir nos intérêts à la table des négociations. Cela nous rendait assez inattaquables. Nous avons également surmonté notre instinct zurichois, car il y avait tout simplement des circonstances qui concernaient toute la Suisse, par exemple « Vision 2010 ». Pour des raisons politiques, les grands dépôts se sont vus attribuer l'échelon de salaire 15. La répartition des échelons salariaux était totalement arbitraire. Saint-Gall l'avait, Romanshorn non, Lucerne et Zurich l'avaient, Fribourg non, Bâle oui, Olten non plus... Personne ne pouvait le justifier. Vision 2010 est l'une des plus grandes catastrophes que les syndicats n'avaient pas seulement signé, mais même initié ! L'idée est venue du personnel des locomotives, des noms sont encore connus.

Avant Vision 2010, tous les mécaniciens de locomotive étaient classés dans le même échelon salarial 14. Un syndicat a eu l'idée de donner à certains mécaniciens l'échelon de salaire 15, en échange du classement d'autres dans les échelons

11 et 12. Quelques sites avec quelques anciens mécaniciens ont été avantagés et les autres se sont fait avoir. D'une manière générale, les mécaniciens de locomotive se trouvaient maintenant à l'échelon 11, ce qui est inférieur au contrôleur. L'avancement n'avait rien à voir avec l'ancienneté ou la performance, mais il y avait une répartition interne sur les différents niveaux de salaire en fonction d'un pourcentage de personnes. C'était un énorme arbitraire. Le VSLF a malheureusement aussi signé cela. C'est l'une des raisons qui m'ont poussé à adhérer au syndicat. Soudain, tous les nouveaux mécaniciens se sont retrouvés dans l'échelon salarial 11. En revanche, quelques anciens sont passés à l'échelon 15. C'est ainsi que l'on a soudain vu d'où venait la proposition. Les syndicats ont ensuite vendu cela comme une mesure visant à réduire les prix du trafic régional, ce qui était absolument nécessaire. Du côté des CFF, on n'avait bien sûr rien contre.

Markus : J'ai aussi ressenti les syndicats de cette manière lorsque je suis devenu mécanicien de locomotive : il s'agissait surtout de collègues proches de la retraite. Ils essayaient de s'assurer une rente aussi élevée que possible. Ce que nous, les jeunes, aurions alors comme conditions, ils s'en moquaient éperdument. Mon salaire de départ et la progression salariale étaient également inférieurs à la réalité. Le VSLF a ensuite résilié Vision 2010. Comment cela s'est-il passé ?

Hubi : Il y a eu une petite révolte chez ceux qui ont subi cela, qui ont vu leurs conditions écornées. Il avait été facile de signer la Vision 2010 parce que les personnes concernées n'étaient pas encore en face de soi. Ce n'est que petit à petit que les visages sont apparus. Le mécontentement des jeunes collègues était grand et plusieurs démissions ont suivi ainsi que des départs pour d'autres chemins de fer. La situation était globalement intenable et des plaintes salariales pour inégalité de traitement auraient eu de bonnes chances d'aboutir. Le VSLF a résilié Vision 2010, ce qui, rétrospectivement, doit avoir été dans l'intérêt des CFF. Les salaires ont alors été transférés dans un nouveau système salarial. Nous avons obtenu notre propre courbe salariale pour les mécaniciens de locomotive.

Markus : Comment les autres syndicats ont-ils réagi ?

Hubi : Nous avons clairement fait savoir que nous n'accepterions pas que les autres syndicats nous prennent ne serait-ce qu'un franc. Le fait qu'il n'y ait plus qu'une seule catégorie n'a pas fait

l'unanimité. Mais nous avons pu le justifier par notre situation professionnelle particulière. Vision 2010 était aussi une chose unique qui n'existait que pour le personnel des locomotives. Le personnel des locomotives est de toute façon toujours le premier visé lorsqu'il s'agit d'économies. D'une part, nous sommes une grande catégorie professionnelle, d'autre part, nous ne sommes pas très bien connectés au sein de l'entreprise et nous n'avons pas de lobby.

Markus : Désormais, le salaire a également été harmonisé pour que ce creux dans la courbe salariale disparaisse enfin.

Hubi : La raison de cette stagnation était que la courbe salariale dépendait de l'engagement de nouveaux mécaniciens. Ce n'est que lorsque les jeunes arrivaient qu'une promotion était possible pour les anciens.

Markus : On nous avait promis une progression en douze ans à l'embauche, mais de facto, sans ajustement, cela aurait été plus de vingt-cinq ans.

Hubi : Nous avons effectivement pu faire passer des améliorations, notamment dans le cas de différences entre classes de même année. Le sujet était délicat, et là aussi, il y avait encore de petites injustices qui n'ont pas pu être corrigées.

Markus : Nous avons maintenant une progression salariale en dix ans. Cela n'a pas été gratuit non plus. Comment le VSLF y est-il parvenu ?

Hubi : Un train ne roule pas avec 0,9 mécanicien. A l'époque d'Andreas Meyer, la branche était convaincue que quelques années plus tard, les trains rouleraient automatiquement et que l'irritant personnel des locomotives dans sa forme actuelle deviendrait superflu. C'est une cause importante de la pénurie massive de mécaniciens de locomotives au début des années 2020. Cette pénurie a culminé avec des trains supprimés et la suspension de l'exploitation de certaines lignes ! Je n'ai eu que peu d'échanges avec Andreas Meyer. Mais je me souviens bien d'une rencontre. C'était à Zurich. Meyer m'a parlé du manque de personnel des locomotives et a cherché des solutions. Mais à ce moment-là, le train était déjà parti. Je lui ai conseillé de réduire l'exploitation de manière ordonnée, sinon cela se ferait spontanément et de manière incontrôlée. Une solution avec le personnel existant n'était plus possible. Tout le monde avait accumulé des heures supplémentaires, l'ambiance était au plus bas, de même que la volonté de faire encore plus d'heures supplémen-

taires. C'est exactement ce qui s'est passé récemment aux RhB. Je n'avais rien à proposer à la direction non plus. La semaine de 50 heures pour les mécaniciens ? Pourquoi ? Parce que la direction n'a pas vu les signaux d'alerte ? Elle avait alors l'air un peu triste... Personne n'a dû prendre de responsabilité pour cela, merci le covid !

Cette situation a conduit à un changement de mentalité au sein de l'entreprise. Il n'était pas possible de renoncer aussi rapidement au personnel des locomotives et il était important de garder les jeunes. La revendication d'une progression salariale définie a donc fini par trouver une oreille attentive. Il semble maintenant que le calme soit revenu sur cette question. Un autre sujet est certainement le salaire maximum, qui est toujours 30% trop bas. En comparaison avec les autres entreprises ferroviaires, nous sommes clairement sous-payés.

Outre les CFF, il y a aussi les autres compagnies de chemins de fer et les filiales. Elles sont aussi très importantes. Je me suis occupé du dossier Thurbo. Lorsque la société a été créée, on parlait d'une progression en vingt ans. Passé ce délai, les gens n'en étaient qu'à la moitié. Concrètement, cela signifie que l'on n'a jamais respecté les directives, que l'on n'a jamais



mis suffisamment d'argent de côté et que l'on a trompé les gens de moitié. Aujourd'hui, j'aborderais ces affaires différemment, mais en résumé, quel que soit le système salarial, sans l'argent nécessaire, rien ne va. Les anciens gardent le pognon et les jeunes n'ont pas d'avancement.

Markus : Qu'est-ce que tu ferais différemment aujourd'hui ?

Hubi : Constatons que s'il le faut, l'argent est disponible. Les CFF ont aussi réussi la mise en place de la progression en dix ans. L'argent vient des pouvoirs publics, par exemple des départements de mobilité. Il faut simplement dire très clairement que le travail en cabine coûte tant et tant. Calculée par kilomètre parcouru, notre part est relativement faible, mais on cherche bien sûr partout à faire des

économies. Chez Thurbo, nous avons tout de même pu fixer la progression à dix-huit ans. Cela a montré que beaucoup de choses sont possibles dans un bon partenariat social.

Markus : Comment fais-tu pour entrer en contact avec les gens, comment te construis-tu un réseau ?

Hubi : Le réseau est important, mais ce n'est pas le seul point. Nous devons aussi exercer une certaine pression et rendre nos positions publiques, par exemple avec les newsletters et le LocoFolio. Cela implique aussi un peu de «drama». Les mécaniciennes et mécaniciens sont dans l'ensemble très corrects et réservés, il est donc d'autant plus important d'extérioriser leur colère lorsqu'elle est présente. Viennent ensuite les discussions, où il faut présenter des arguments justifiés. En Suisse, les revendications justifiées ont toujours de bonnes chances d'aboutir.

Markus : Comment fais-tu pour savoir quelles sont les exigences ?

Hubi : Sur ce point, nous avons un avantage décisif au VSLF par rapport à d'autres organisations : nous sommes tous des mécaniciens de locomotive. Nous savons exactement où se situent nos pro-

blèmes, car nous les vivons au quotidien. Il y a trois éléments clés importants : le salaire, le temps de travail (répartition, pauses, temps de travail annuel, etc.) et l'organisation du travail (ergonomie, diversité ou encore des choses comme les WC dans les gares). Actuellement, après vingt ans de lutte, le salaire est un peu sorti du creux de la vague. Ce qui a été détruit en relativement peu de temps a été nettoyé.

Markus : La concurrence entre les chemins de fer est aussi un phénomène apparu récemment.

Hubi : Avant, on ne pouvait guère sortir du cercle des CFF. La concurrence est une épée à double tranchant. Les gens quittent une mauvaise entreprise pour aller dans une meilleure, parce qu'elle a peut-être des trains de plus. Mais l'autre phénomène est la fuite de la cabine de conduite. Celui qui est encore dans la ca-

bine de conduite à 50 ans semble avoir fait quelque chose de mal. D'une certaine manière, je regrette que nous n'ayons pas pu rendre le métier plus attractif, de sorte que davantage de gens lui restent fidèles. Les éléments comme l'imprévisibilité et l'irrégularité sont bien sûr restés, ce qui en décourage beaucoup à long terme. Beaucoup se cherchent encore un emploi de bureau, au moins à temps partiel. Pourquoi tout le monde veut-il travailler à la régulation, à la répartition, chez Infra ou dans un projet quelconque ? Probablement pour échapper, du moins en partie, à cette irrégularité et à la monotonie du travail. Manifestement, l'irrégularité des horaires n'est pas suffisamment rémunérée. A cela s'ajoute le risque pour la santé, qui peut vous faire quitter votre poste de conduite d'un jour à l'autre. La visite médicale rôde au-dessus de nous tous comme une épée de Damoclès, de manière de plus en plus forte avec l'âge. Les examens périodiques, en vue desquels il faut apprendre des montagnes de prescriptions de manière totalement gratuite et pendant son temps libre, ne sont pas non plus une sinécure. En résumé, le métier n'est tout simplement pas assez

attractif. Au sein de la branche, il

existe des emplois si bien rémunérés qu'il est souvent plus intéressant de changer de métier. Qu'est-ce qui se passe ? Tous les cheminots devraient absolument vouloir devenir mécaniciens de locomotive, mais c'est le contraire qui se produit !

Nous compensons aussi tacitement d'autres circonstances pénibles qui ne jouent pas un rôle aussi important dans d'autres emplois. Par exemple, c'est à nous d'arriver à l'heure au travail. Le fait que les routes soient de plus en plus chargées et le trafic imprévisible est entièrement à notre charge.

Alors que certains encombrant les routes le samedi pour aller faire du shopping, nous n'arrivons plus guère à nous rendre sur notre lieu de travail. Et qui plus est, sans indemnité du samedi.

Markus : Tel que je te connais, tu as aussi certainement des idées concrètes pour rendre la profession plus attrayante.

Hubi : Les réponses se trouvent dans les

LocoFolios des vingt dernières années... Cela devient ennuyeux. Il me semble n'y avoir aucun intérêt de la part des employeurs à s'occuper de ce sujet. Il ne faut tout simplement pas s'étonner si le métier de mécanicien de locomotive est relégué au rang de porteur d'eau. La question est de savoir si les pouvoirs publics peuvent vraiment se le permettre. Je trouve tout simplement stupide qu'on ne puisse pas garder les gens ayant effectué une formation d'un an et demi. On devrait tout de même prendre soin de ces personnes formées à grands frais. Cela concerne toute la branche, et c'est encore plus extrême dans les entreprises de bus. Les travailleurs ne se trouvent plus aussi facilement à l'étranger et les reconversions ne se déroulent pas toujours aussi bien qu'on le souhaiterait.

Markus : Revenons dans le présent. Tu passes désormais le flambeau. Pourquoi maintenant ?

Hubi : Les quatre premières années ont été consacrées à la consolidation, puis à la phase

qu'une semelle se détachait d'une chaussure de sécurité et que quelqu'un voulait extérioriser la colère. Comment as-tu géré les bagatelles ?

Hubi : Même si tous les membres connaissent mon numéro et mon adresse, je n'ai pas eu beaucoup de contacts directs pour ce genre de choses. Les collègues s'adressent plutôt au président de section. J'ai été beaucoup plus souvent contacté par les entreprises de chemin de fer. Je devais faire attention. Car j'étais aussi perçu comme un partenaire social et une simple demande me concernant était alors interprétée comme «en accord avec les partenaires sociaux». Je devais clairement faire le tri. Mes occupations quotidiennes consistaient à préparer les réunions du comité directeur, à envoyer des cartes de vœux et de condoléances, à transmettre des mails à la personne compétente. Je pense que je n'ai pas beaucoup délégué. A l'inverse, j'étais bien sûr toujours au courant de toutes les affaires, ce

Markus : As-tu des hobbies ?

Hubi : Des tableaux dans Excel !

Markus : On peut même en faire de l'art !

Hubi : Non, sérieusement, je dois vraiment apprendre à passer mon temps à faire quelque chose d'épanouissant. Je ressens cela comme une petite retraite. J'aime toujours autant conduire. Si on arrive à se détacher un peu des tracas quotidiens du travail, on est relativement à l'aise.

Markus : Le thème des hobbies n'est pas très productif.

Hubi : Je n'ai pas vraiment de grands hobbies !

Markus : Et tu n'as pas non plus de vision pour 2025 ?

Hubi : Je vais construire un nouveau poulailler. En outre, j'aimerais abor-



de mise en place, ensuite à la phase où tout était installé et tout s'est bien passé. Les quatre dernières années ont été un peu difficiles et j'ai réalisé que je voulais passer le flambeau. Puis est survenue la coupure brutale avec le décès de Stephan Gut. Depuis, tout a changé. C'est pourquoi je n'ai pas besoin d'atteindre les vingt ans. Ce n'est pas une question de nombre. J'ai également annoncé mon départ depuis longtemps. Dans l'ensemble, le moment choisi est une décision prise par le ventre.

Markus : Est-ce que la présidence du VSLF était un travail à plein temps ?

Hubi : C'était ma vie, mon deuxième métier, mon bébé... C'était aussi ma joie et mon défi. En effet, j'étais encore à 70% dans la cabine de conduite. Je travaillais trois à quatre heures par jour pour le VSLF. J'avais besoin des week-ends pour coordonner et des vacances pour ranger.

Markus : A côté des gros sujets comme les négociations CCT, il y a certainement eu aussi des petites choses qui t'ont été remontées. Par exemple, lors-

un président.

Markus : Tu auras bientôt plus de temps pour toi. Que vas-tu faire de ce temps libre ?

Hubi : Pour moi, c'est déjà un grand processus. Le comité central rajeuni a également signalé qu'il souhaitait plutôt prendre les choses en main. Je l'accepte bien sûr et je pense que c'est une bonne chose. Cela me permet de lâcher prise. Je me réjouis de pouvoir prendre un café le matin et de lire la NZZ. Je m'imagine que c'est incroyablement libérateur. J'aurai certainement plus de temps pour la randonnée et le jardin.

Markus : Si je te comprends bien, nous ne devons pas nous attendre à ce que tu donnes ton avis sur tout et n'importe quoi après ta démission. C'est un peu plus difficile pour d'autres anciens directeurs qui ont démissionné...

Hubi : Je me suis demandé si je ne devrais pas faire une chronique «Le vieux sans filtre» quelque part. Jusqu'à présent, je n'avais pas le droit de dire certaines choses en tant que représentant du VSLF.

der les choses quotidiennes de manière plus consciente. Par exemple, je veux prendre mon temps pour cuisiner. Je dois vraiment réapprendre à le faire. Depuis vingt ans, pour moi, c'est VSLF du matin au soir... Je me réjouis aussi de passer plus de temps avec ma compagne et mes amis.

Markus : Quels conseils donnes-tu à ta succession ?

Hubi : Restez authentiques. Pour moi, c'est le système de milice qui fait le VSLF. J'ai envisagé plusieurs fois d'engager des professionnels. Mais cela a beaucoup trop d'inconvénients. Comme nous exerçons vraiment tous ce métier, nous sommes très crédibles. Nous savons de quoi nous parlons. Et les règles que nous négocions nous concernent ensuite au quotidien. C'est formidable que nous trouvions toujours une relève suffisante.

Markus : Écrire un livre ?

Hubi : Non, c'est ressasser le passé. Le temps passe incroyablement vite. Le bon vieux temps n'apporte pas grand-chose.

Markus : Hubi, nous avons passé de bons moments avec toi ! Merci pour tout et pour ton soutien toujours motivant au LocoFolio. ➔

Rétrospective de vingt ans de VSLF

La fin de mon mandat en tant que président du VSLF représente une bonne occasion de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur. Cette rétrospective de vingt ans de VSLF rend hommage au travail de l'ensemble de celui-ci et de toutes les personnes qui s'y engagent. J'ai résumé ce que je considère comme les étapes les plus importantes, mais il y en aurait bien d'autres à mentionner.

Hubert Giger, président du VSLF

Développement du VSLF

Lors de la reprise des travaux au sein du comité central nouvellement constitué après son élection à l'assemblée générale du 18 mars 2006 à Twann (BE), une première phase de restructuration a commencé. L'organisation de l'affichage dans les dépôts, la présence sur Internet, les cours de formation continue et les processus et contacts internes ont été clairement structurés et en partie remis à zéro. Kay Rudolf (dépôt de Coire) a fait preuve d'un grand engagement dans sa fonction de secrétaire. Nous avons pu maintenir nos structures simples et peu complexes jusqu'à aujourd'hui.

Comme auparavant, le VSLF fonctionne sans exception sur un système de milice, ce qui signifie que tous les responsables travaillent comme mécaniciens et que le travail au sein du VSLF n'est que partiellement indemnisé. La seule exception est le bureau des mutations.

Il y a toujours eu des réflexions sur la professionnalisation du VSLF. Mais ces idées ont toujours été abandonnées, car la prise en charge du travail par des «professionnels» ne promettait pas plus de succès, mais ferait du VSLF un employeur et les connaissances du travail quotidien ne pourraient plus être directement mises à profit. Pour de l'aide externe, nous avons pu faire appel à tout moment à des spécialistes par le biais de la CAP. Ainsi, Serge Flury, avocat spécialisé dans le droit du travail, nous a activement soutenus à de nombreuses reprises. Il convient à ce titre de mentionner la «décision orange» (indemnités pendant les vacances) et diverses procédures d'arbitrage. Actuellement, la décision de continuer à effectuer soi-même le travail au sein du VSLF est certainement encore la bonne. Nous verrons ce qui fera sens à l'avenir.

Le LocoFolio, en particulier, est passé d'un petit journal paraissant tous les deux mois à un solide cahier A4, publié d'abord quatre fois par an, puis deux fois par an depuis 2006. Le LocoFolio est devenu un regard transversal largement lu sur le travail de notre association et sur la profession de mécanicien de locomotive. Le mélange d'un travail rédactionnel solide et d'un ton mordant a fait ses preuves. La parution du LocoFolio avant les vacances

d'été et avant les Fêtes est également idéale pour les responsables des chemins de fer, ainsi que la politique et la presse.

Après la période de Roland Hurni (dépôt de Bâle), le graphiste Stephan Gut (dépôt de Zürich) a repris la rédaction en 2006. Daniel Hurter et Richard Widmer (dépôt de Zurich) lui ont succédé en 2009, puis Markus Leutwyler (dépôt de Zoug) à partir de 2016. Markus a également publié la vidéo «Fischer Bettwaren» comme parodie des CFF lors de l'AG de mars 2018 à Bâle, ce qui a fait rire loin à la ronde.

Parallèlement, toute la communication a été reconstruite à partir de 2004. Un système de distribution d'e-mails aux responsables des dépôts garantissait des affiches à jour dans tous les dépôts. Le rythme des informations s'est intensifié et a atteint plus de 85 newsletters en trois langues jusqu'à mi-2024, soit environ 85 newsletters par an. Les newsletters ont été largement diffusées et ont permis de transmettre les informations de manière transparente, même lorsqu'elles n'étaient que régionales ou sans grande importance.

Un site Internet entièrement nouveau et au contenu considérablement étendu a été mis en ligne en 2005. Il a été créé par notre webmaster de longue date Roland Brunner (dépôt de Ziegelbrücke). Le site vslf.com est rapidement devenu un soutien important pour l'ensemble de l'association. En 2016, le site a été entièrement renouvelé et adapté à l'informatique actuel. Le site est géré par le coordinateur de la communication (Koko), une fonction importante pour la coordination de toutes les informations au sein du VSLF, qui a été occupée par différentes personnes selon les moments.

Le travail avec la presse a été constant et particulièrement intensif dans les années 2010. En raison d'accidents et d'un sous-effectif important de personnel de locomotive par endroits, le VSLF a toujours été sollicité. Les contacts du VSLF avec la presse n'ont pas toujours été mémorables et la presse n'a pas toujours été d'une grande aide dans le cadre de l'échange avec les employeurs.

Développement du comité central du VSLF

Après l'ère Hans-Georg Wiget (dépôt de St-Gall, CFF P), qui a présidé le VSLF de

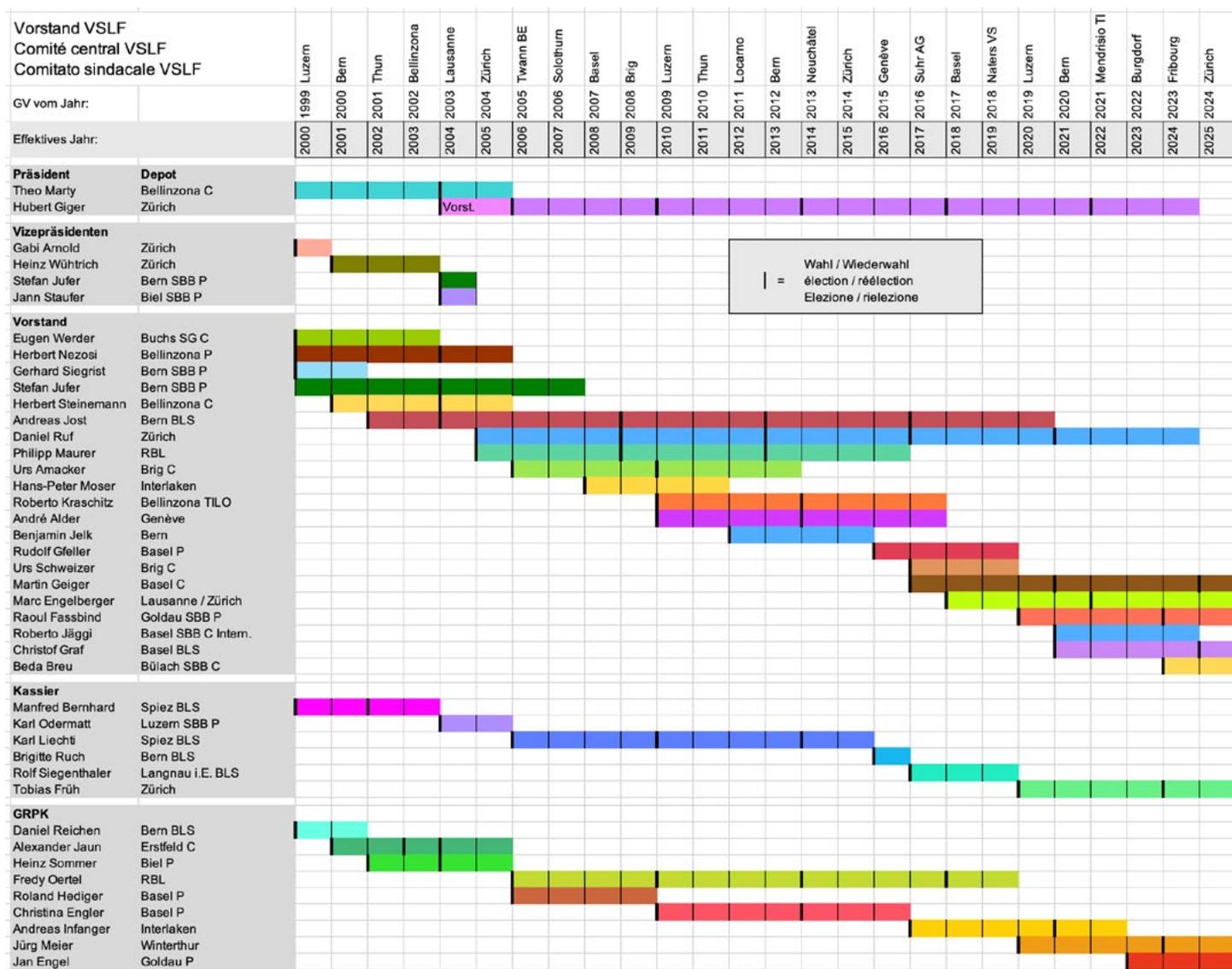
1994 à 1997, Theo Marty (dépôt de Bellinzona, CFF Cargo) lui a succédé de 1998 à 2005. C'était l'époque où l'on tentait de négocier une CCT des mécaniciens de locomotives en vue de la création de la SA CFF et de la future nouvelle convention collective de travail (CCT). Le VSLF n'a pas obtenu gain de cause avec cette demande, car tous les autres syndicats et les CFF ne voulaient pas entrer en matière.

Le comité central a toujours compté jusqu'à neuf personnes. En 2005, lors de l'AG, la place de vice-président du VSLF a été supprimée par une modification des statuts. L'élément déclencheur a été une proposition faite lors de l'AG 2003 à Bellinzona, lors de laquelle un une place de deuxième vice-président avait été refusée.

Lors de l'assemblée des délégués de 2004 à Nottwil, il a été décidé que la fonction de président serait élue directement et que le nombre de membres du comité directeur serait fixé par rapport à la quantité de fonctions à pourvoir. Le comité doit ensuite se constituer lui-même et désigner également lui-même le comité de gestion parmi ses membres.

L'association devenant de plus en plus grande, le travail du caissier a également pris de l'ampleur. Après les dix ans d'activité de Karl Liechti (dépôt Spiez du BLS) en tant que caissier, Brigitte Ruch (BLS) a pris le relais en 2016. Malheureusement, pour des raisons de santé, elle a dû remettre son mandat à Rolf Siegenthaler (BLS) après seulement un an. Rolf a amélioré les choses, notamment dans les décomptes des charges sociales et avec les certificats de salaire. Il s'agissait là d'une étape importante pour passer d'une petite association à une association professionnelle.

En raison de la charge de travail résultant du changement de trésorier à deux reprises en l'espace de deux ans et des nombreuses discussions sur le sujet lors des assemblées générales, le comité a décidé de gérer la trésorerie par l'intermédiaire de deux personnes en parallèle afin de pouvoir garantir de la stabilité et de pouvoir pallier à d'éventuelles défaillances. En 2020, Tobias Früh (dépôt de Zurich) a repris le poste de caissier. Claudio Vanoli (dépôt de Zoug) a été le premier à occuper la nouvelle fonction



comité central

de «caissier suppléant» qui ne fait pas directement partie du comité. Le caissier adjoint décharge le caissier, traite les notes de frais et pourrait prendre en charge le reste si cela s'avérait nécessaire.

Depuis 1998 environ, les réunions du comité central du VSLF se tenaient au restaurant Gotthard à Arth-Goldau. A partir de 2006, Zofingen et Herzogenbuchsee ont rejoint les lieux de séance. Cela dépendait surtout de la distance à parcourir par les membres du comité.

Développement des sections

En 2006, la section de Bienne a dû être dissoute, car il n'y avait plus de comité. Les membres de la section ont été attribués à la section de Lausanne ou de Berne en fonction de leur langue. Sous la direction d'André Alder (Dédé) (dépot de Genève), la section Genève a été créée en 2009 et détachée de la section Romandie. La nouvelle section s'est considérablement développée et rapide-

ment, près de 90% des mécaniciens de locomotives du dépôt étaient syndiqués au VSLF.

Il y a également eu des changements de nom, ainsi la section «Hauenstein» est devenue «Hauenstein-Bözberg», «Lucerne» est devenue «Lucerne/Gothard» puis finalement «Suisse centrale». Il y a également eu des changements de section parmi les dépôts. Par exemple, le dépôt de Brugg (AG) est passé de la section Ostschweiz à la section Hauenstein-Bözberg.

Dans les sections, il a presque toujours été possible de trouver de la relève et, en règle générale, d'occuper toutes les fonctions. Le fonctionnement des sections est important pour la gestion et la représentation des membres sur place ainsi que pour la présence du VSLF dans les dépôts. Malheureusement, le travail des sections et des dépôts est toujours un peu dans l'ombre et peu reconnu. Ceci à tort, car les accompagnements de membres lors d'entretiens et les visites de classes sont des contacts

personnels importants qui durent longtemps. Avec un peu d'engagement et d'imagination, les mécaniciens de locomotive peuvent être facilement mobilisés.

Dans la mesure du possible, le président (du comité central) participe aux assemblées générales annuelles des sections vers la fin de l'année en tant que représentant de l'ensemble du comité central. Lors des assemblées de section, il est ainsi possible de discuter des thèmes d'actualité d'autres chemins de fer et des affaires internes du VSLF tout en prenant connaissance des problèmes et des revendications sur place. Le contact avec la base lors des AG de section est plus intense et plus direct que lors de l'AG nationale au printemps.

Les «sous-sections» SOB et Turbo sont une particularité au sein des sections. Elles ne sont pas des sections à proprement parler, mais ont leurs propres structures et leurs propres assemblées. Statutairement, elles sont rattachées à la section Ostschweiz et à son assemblée

de section. Les collègues du SOB et de Turbo ne ressentent pas le besoin de créer leur propre section et se sentent en de bonnes mains au sein de la section Ostschweiz.

Collaboration avec les partenaires

Depuis plus de vingt-cinq ans, le VSLF collabore avec la CAP (Compagnie d'assurance de protection juridique). La CAP couvre la protection juridique professionnelle pour tous les membres actifs.

De plus, nous avons pu obtenir pour les membres des réductions sur l'assurance protection juridique privée et circulation de la CAP, sur les assurances générales d'Allianz et avec la caisse maladie CPT.

La collaboration fonctionne très bien et, en particulier avec la protection juridique professionnelle, nous offrons un service de qualité et important pour nos membres.

Développement de la coopération internationale

Le VSLF a été membre fondateur des syndicats autonomes de mécaniciens de locomotives en Europe (ALE) en 1989. Jusqu'à la chute du rideau de fer, les membres étaient les syndicats de mécaniciens de locomotive d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, de Suisse, d'Espagne et du Portugal. Après 1990, ils ont été rejoints par la Hongrie, la République tchèque, la Slovaquie, la Bulgarie, la Serbie, la Roumanie, la Grèce, la Pologne, la Croatie et plus tard par la Belgique et le Danemark.

Des divergences sur l'opportunité pour l'ALE d'adhérer à l'European Transport Workers' Federation ont créé des tensions internes. En conséquence, les syndicats GDL (Allemagne), VVMC (Pays-Bas), DJF (Danemark) et le VSLF ont quitté l'ALE en 2018 et ont formé un nouveau réseau de contacts informel.

Nous avons notamment toujours maintenu le contact avec le syndicat GDL en Allemagne, qui est de loin le syndicat (de mécaniciens) le plus important et le plus actif d'Europe. Les sections Genève et Ticino entretiennent des contacts directs avec les syndicats voisins en France et en Italie.

Le VSLF a établi des cartes de visite avec les numéros d'urgence respectifs pour les mécaniciens qui se rendent à l'étranger.

Generalversammlungen VSLF

	Geschäftsjahr:	Datum	Lokalität:	Ort:	Anzahl Besucher:	Mitglieder:	Gäste:
1. Generalversammlung	1958	30. Nov. 1958	Rest. Waid	Zürich			
2. Generalversammlung	1959	8. Nov. 1959	Rest. Urania	Zürich			
3. Generalversammlung	1960	27. Nov. 1960	Rest. Urania	Zürich			
4. Generalversammlung	1961	5. Nov. 1961	Rest. Du Pont	Zürich			
5. Generalversammlung	1962	25. Nov. 1962	Rest. Du Pont	Zürich			
6. Generalversammlung	1963	24. Nov. 1963	Rest. Du Pont	Zürich			
7. Generalversammlung	1964	31. Jan. 1965	Rest. Du Pont	Zürich			
8. Generalversammlung	1965	30. Jan. 1966	Hotel Le Château	Lausanne-Ouchy			
9. Generalversammlung	1966	29. Jan. 1967	Municipio	Lugano			
10. Generalversammlung	1967	25. Feb. 1968	Hotel Hirschen	Zürich			
11. Generalversammlung	1968	2. Feb. 1969	Hotel de la gare	Biel			
12. Generalversammlung	1969	1. Feb. 1970	Rest. Schützenburg	Zürich			
13. Generalversammlung	1970	6. März 1971	Municipio	Lugano			
14. Generalversammlung	1971	5. März 1972	Rest. Du Pont	Zürich			
15. Generalversammlung	1972	4. März 1973	Salle communale	Lausanne-Paudex			
16. Generalversammlung	1973	3. März 1974	Hotel Mittenza	Muttenz			
17. Generalversammlung	1974	2. März 1975	Hotel International	Zürich			
18. Generalversammlung	1975	7. März 1976	Hotel International	Zürich			
19. Generalversammlung	1976	13. März 1977	Palazzo die Congressi	Lugano			
20. Generalversammlung	1977	5. März 1978	Hotel International	Zürich			
23. Generalversammlung	1978	4. März 1979	Hotel International	Zürich			
22. Generalversammlung	1979	2. März 1980	Hotel International	Zürich			
23. Generalversammlung	1980	8. März 1981	Hotel Rialto	Basel			
24. Generalversammlung	1981	7. März 1982	Hotel International	Zürich			
25. Generalversammlung	1982	6. März 1983	Hotel Cereda	Sementina TI			
26. Generalversammlung	1983	25. Feb. 1984	Hotel Elite	Brig			
27. Generalversammlung	1984	23. März 1985	Hotel Hilton	Basel			
28. Generalversammlung	1985	15. März 1986	Hotel International	Zürich			
29. Generalversammlung	1986	21. März 1987	Palazzo Municipio	Bellinzona			
30. Generalversammlung	1987	5. März 1988	Salle Communale	Lausanne-Paudex	95	93	2
31. Generalversammlung	1988	4. März 1989	Hilton	Basel	108	107	1
32. Generalversammlung	1989	17. März 1990	Pfarrheim	Brig	114	113	1
33. Generalversammlung	1990	2. März 1991	Hotel Union	Luzern	156	152	4
34. Generalversammlung	1991	21. März 1992	Hotel Ekkehard	St. Gallen	155	152	3
35. Generalversammlung	1992	13. März 1993	Hotel Alfa	Bern	157	149	8
36. Generalversammlung	1993	12. März 1994	Hotel Unione Bellinzona	Ticino	154	143	11
37. Generalversammlung	1994	25. März 1995	Uni	Lausanne	112	98	14
38. Generalversammlung	1995	23. März 1996	Swisshotel	Zürich	174	161	13
39. Generalversammlung	1996	22. März 1997	Hotel Bären	Twann	146	136	10
40. Generalversammlung	1997	28. März 1998	Hotel Hilton	Basel	161	243	18
41. Generalversammlung	1998	13. März 1999	Simplonhalle	Brig	181	168	13
42. Generalversammlung	1999	18. März 2000	Casino	Luzern	167	156	11
43. Generalversammlung	2000	24. März 2001	Kursaal	Bern	194	147	47
44. Generalversammlung	2001	23. März 2002	Hotel Seepark	Thun	126	115	11
45. Generalversammlung	2002	15. März 2003	Castelgrande	Bellinzona	118	109	9
46. Generalversammlung	2003	20. März 2004	Alpha Palmisr	Lausanne	156	146	10
47. Generalversammlung	2004	19. März 2005	Swisshotel	Zürich	135	122	13
48. Generalversammlung	2005	18. März 2006	Hotel Bären	Twann	111	109	2
49. Generalversammlung	2006	17. März 2007	Landhaus	Solothurn	138	120	18
50. Generalversammlung	2007	15. März 2008	Hotel Hilton	Basel	166	142	24
51. Generalversammlung	2008	28. März 2009	Simplonhalle	Brig	165	147	18
52. Generalversammlung	2009	13. März 2010	Hotel Schweizerhof	Luzern	173	150	23
53. Generalversammlung	2010	12. März 2011	Restaurant Freienhof	Thun	161	130	31
54. Generalversammlung	2011	24. März 2012	Teatro di Locarno	Locarno	204	175	29
55. Generalversammlung	2012	23. März 2013	Weltpostverein	Bern	197	157	40
56. Generalversammlung	2013	22. März 2014	Aula des Jeunes-Rives, Université	Neuchâtel	189	150	39
57. Generalversammlung	2014	21. März 2015	Papierfabrik Sihlcity	Zürich	220	175	45
58. Generalversammlung	2015	19. März 2016	Uptown Geneva	Genève	142	111	31
59. Generalversammlung	2016	18. März 2017	Bärenmattensaal	Suhr AG	203	152	51
60. Generalversammlung	2017	17. März 2018	Volkshaus	Basel	183	137	46
61. Generalversammlung	2018	16. März 2019	Zentrum Missionne	Naters VS	181	130	51
62. Generalversammlung	2019	21. März 2020	Verkehrshaus Luzern	Luzern	ABGESAGT		
63. Generalversammlung	2020	20. März 2021	Eventfabrik	Bern	ABGESAGT		
64. Generalversammlung	2021	19. März 2022	Hotel Coronado	Mendrisio TI	137	89	48
65. Generalversammlung	2022	25. März 2023	Markthalle	Burgdorf BE	233	165	68
66. Generalversammlung	2023	16. März 2024	Salle communale Saint-Léonard	Fribourg Poja	208	158	50

Assemblées générales

Formation VSLF

La formation au sein du VSLF a été développée de manière ciblée dès 2006 par Matthias Oppliger (dépôt Olten). Après des décennies de cours de formation pour l'examen périodique en Suisse alémanique au Bürgenstock, le transfert à Sigriswil dans l'Oberland bernois a eu lieu en 2010. Les cours de formation que nous proposons également en Suisse romande et au Tessin sont très demandés et nous avons de bons retours. Il a également toujours été possible de recruter de nouveaux intervenants et de maintenir la documentation à jour. C'est l'une des raisons pour lesquelles le VSLF n'a pas encore acheté de prestations externes pour des formations et de soutien à celle-ci.

A partir de 2018, un résumé en français et en allemand des PCT ont été envoyés à tous les membres, avec une mise en page pratique et attrayante. En 2023, le VSLF a pu reprendre le programme d'appren-

tissage «Phönix» (malheureusement uniquement en allemand jusqu'à présent) de son créateur parti à la retraite et l'exploite désormais lui-même. Les cahiers PCT et «Phönix» sont de bons supports publicitaires pour le VSLF.

L'ensemble de la formation est un pilier important du VSLF et est largement apprécié. L'équipe de la formation s'est donc agrandie et la charge de travail a augmenté. Cela s'explique notamment par le nombre croissant de visites de classes.

Assemblées générales

Au fil du temps, les assemblées générales du VSLF sont devenues de véritables événements de la scène ferroviaire suisse. Grâce au choix des invités et des intervenants, la partie publique de l'assemblée est devenue de plus en plus intéressante pour tous. Les échanges voulus lors du café de bienvenue et de l'apéritif dînatoire à la fin ont garanti des rencontres intéressantes.

Si, lors de l'assemblée générale 2005 de mars 2006 à Twann (BE), nous avions alors seulement deux invités externes (dont un discours), nous avons pu accueillir fièrement 68 invités lors de l'AG 2022 du 25 mars 2023 à Burgdorf. Le nombre de membres présents à ces assemblées générales est passé de 109 à 165. Il faut noter ici qu'environ 70% de tous les mécaniciens sont toujours en train de dormir ou de travailler, et que la plus grande partie de nos membres ne peut donc pas assister à l'AG.

Les assemblées générales ont également toujours été un indicateur de la qualité du partenariat social avec les employeurs respectifs, puisque notre invitation et notre participation témoignent d'un respect et d'une estime mutuels.

et expliquée. Le comité central témoignait ainsi de son travail.

Assemblées des délégués

Des assemblées de délégués pouvaient être organisées lorsque le comité ne voulait pas prendre seul des décisions importantes et que les délégués de la section devaient être impliqués. Depuis les années 2000, cet instrument n'est plus que rarement utilisé.

Lors des deux assemblées générales de 2020 et 2021, qui ont dû être annulées en raison de la pandémie de coronavirus, les affaires statutaires ont été traitées par voie de circulaire, garantissant ainsi un contrôle minimal et la participation

personnel des locomotives entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises le 31 mai

000, qui représente un des plus grands séismes dans le profil professionnel du personnel des locomotives depuis la suppression du service à deux, la déception a été grande pour les syndicats. La répartition du personnel dans les nouvelles filiales des CFF (en particulier Turbo, Zentralbahn et Tilo) a encore contribué à cette déception.

Pendant de longues années, le nombre de membres actifs a ainsi stagné à un peu plus de 1'000. Ce nombre n'a cessé d'augmenter pour atteindre aujourd'hui 2'635 actifs, 221 retraités, 66 membres d'honneur et 73 donateurs (septembre 2024).

Le fait que tant de jeunes collègues nous fassent confiance et que les anciens restent au VSLF montre que la voie du VSLF, résultat du travail de tous ses membres actifs, va dans la bonne direction. Merci à tous !

Il est intéressant de constater que certains mécaniciens de locomotive quittent le VSLF après leur retraite. Cela pourrait être un indice que de nombreux membres considèrent le VSLF comme un véritable syndicat professionnel et moins comme un club social de cheminots.

Les visites professionnelles des classes durant toutes ces années ont certainement contribué à ce succès. Nos arguments en faveur du VSLF sont convaincants et la confiance des mécaniciens est notre base de travail.

Delegiertenversammlungen des VSLF			
	Datum:	Lokalität:	Ort:
1. Delegiertenversammlung	9. Nov. 1964	Rest. Wilerhof	Olten
2. Delegiertenversammlung	30. Sept. 1966	Hotel Rothaus	Luzern
3. Delegiertenversammlung	31. Okt. 1968	Hotel Gütsch	Luzern
4. Delegiertenversammlung	30. Aug. 1986	Rest. Du Nord	Zürich
5. Delegiertenversammlung	22. Nov. 1989	Hotel Flora	Luzern
6. Delegiertenversammlung	26. Nov. 1990		Luzern
7. Delegiertenversammlung		Hotel Flora	Luzern
8. Delegiertenversammlung	19. Jan. 1998	Hauptpost	Luzern
9. Delegiertenversammlung	11. Sept. 2001	Restaurant Gotthard	Goldau
10. Delegiertenversammlung	13. Sept. 2004	Seminarhotel	Nottwil
11. Delegiertenversammlung	10. April 2020	Zirkularweg	Ersatz für absagte GV Lz
12. Delegiertenversammlung	10. Feb. 2021	Zirkularweg	Ersatz für absagte GV Bn

Assemblées des délégués

Parmi les moments forts des assemblées générales, on peut citer en premier lieu la visite des conseillers fédéraux et chefs de département du DETEC, Madame Doris Leuthard le 24 mars 2012 à Locarno et Monsieur Albert Rösti le 16 mars 2024 à Fribourg. Monsieur Rösti a reçu en cadeau une balise ETCS, ce qui a suscité des sourires et des mines interrogatives dans la Berne fédérale.

Un événement qui n'a pas été oublié a été l'AG de 2015 dans la Papiersaal de Sihlcity à Zurich, lorsque le CEO d'alors des CFF Andreas Meyer a rencontré le chef du syndicat GDL Claus Weselsky. La déclaration de Meyer dans son discours, selon laquelle Weselsky devrait poursuivre «son combat en Allemagne», a donné lieu à des discussions animées et houleuses.

Les rapports d'activité de chaque exercice dans le cahier interne de l'AG (cahier 2 de l'AG) sont toujours très détaillés et donc informatifs. Déjà lors de l'AG 2007 à Bâle en mars 2008, un point de résumé a été introduit dans la partie interne de l'assemblée, où la mise en œuvre des propositions des années précédentes était à chaque fois commentée

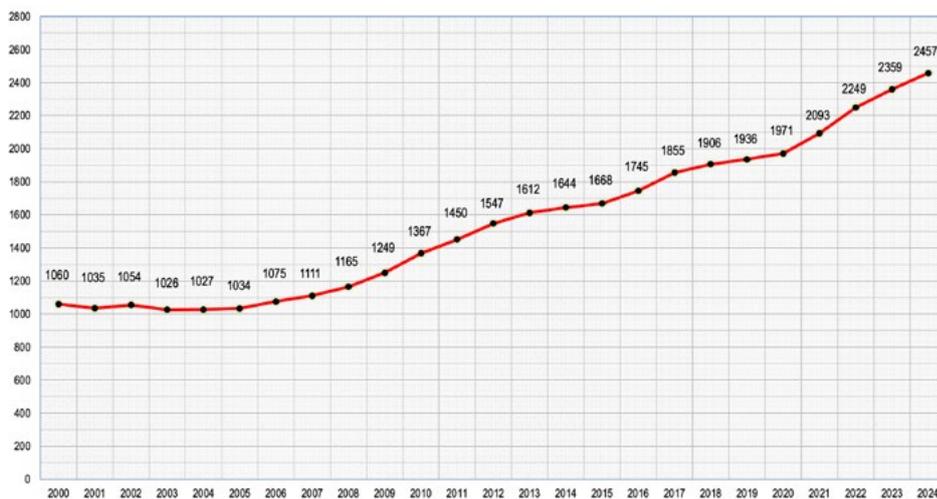
démocratique des membres. Le GRPK (contrôle) s'est vu confier une tâche importante de manière inattendue et a accompagné et contrôlé étroitement ce processus.

Évolution du nombre de membres

Après la négociation de la première CCT aux CFF SA et la répartition du

Succès et échecs

En tant qu'association professionnelle et partenaire social, on a en général peu de succès évidents à vendre. Et quand on le fait, on partage souvent les lauriers avec d'autres..



Nombre de membres actifs du VSLF au 1er janvier de chaque année

Évolution des chemins de fer à voie normale en Suisse

Le grand changement pour le personnel des locomotives des CFF, et plus tard d'autres chemins de fer, a été la transformation en une société anonyme de droit spécial. La première CCT a été négociée et s'est ensuite «développée». Les filiales des CFF Thurbo, TILO, RegionAlps et Zentralbahn, dans les faits en partie des entreprises de location de mécaniciens de locomotives, ont vu le jour. Au sein de la maison mère CFF, le personnel des locomotives a été réparti entre CFF et CFF Cargo. En 2012, CFF Cargo International en a aussi été séparé.

Parallèlement, les structures éprouvées au sein de l'ancienne «Conduite des trains et entretien», qui étaient responsables depuis la création des chemins de fer de la mise à disposition d'une locomotive en état de marche et de personnel compétent pour chaque train, ont été démantelées. Cette unité fonctionnait parfaitement, de la formation au service des rapports, d'un seul tenant.

Divide et impera (diviser pour mieux régner) s'appliquait aussi au personnel des locomotives. Les nouvelles filiales régionales ont permis d'introduire des salaires plus bas et, tout compte fait, de nombreux nouveaux emplois ont également été créés dans les bureaux toujours plus nombreux pour la gestion administrative.

Avec l'augmentation des prestations de trains, en particulier dans le trafic régional, on cherchait plus de personnel pour la cabine de conduite, et cela coûtait cher. Rétrospectivement, la division du personnel des locomotives et l'abaissement du niveau des salaires ont été les éléments majeurs d'une stratégie réussie du point de vue des CFF.

Vers les années 2000, le VSLF a tenté d'enrayer cette évolution, en grande partie sans succès. Cela est aussi dû au fait que les autres partenaires n'ont pas suivi. Grâce au travail du VSLF et à la situation du marché, quelques améliorations ont pu être obtenues.

Malheureusement, cela a pris du temps. Nous avons toujours essayé de rendre possible l'utilisation mixte du personnel des locomotives et donc de créer des économies pour les chemins de fer. Que ce soit au sein d'une même entreprise ou même entre les différentes ETF. Il manque fondamentalement la volonté des chemins de fer, car les responsables mettraient en danger leurs propres postes. Et la pression pour faire des économies n'est pas encore assez forte.

CCT des mécaniciens de locomotive

L'idée d'une CCT propre aux mécaniciens de locomotives n'a pas pu être atteinte lors de la création de la SA et n'est pas (encore) à l'ordre du jour chez les chemins de fer.

En raison du fait que les ateliers et l'entretien en général sont de véritables postes de travail industriels, que l'infrastructure peut en partie être attribuée au secteur de la construction et que la partie restante du chemin de fer est constituée de postes de nettoyage, de bureau et d'administration, il serait tout à fait envisageable qu'une CCT pour le «personnel roulant» ait un jour un sens. Le VSLF serait alors une voix importante et précieuse à la table des négociations.

Une «CCT-cadre pour les chemins de fer à voie normale du trafic régional de voyageurs» est entrée en vigueur en 2009. Elle devait garantir les principales conditions de travail et d'emploi ainsi que leurs normes minimales pour la branche «trafic voyageurs régional». Elle ne contient toutefois que des conditions minimales et il n'a pas été possible de l'étendre au trafic international de marchandises ou au trafic longue distance. Des réglementations pour d'éventuelles reprises de personnel en cas de rachat d'entreprises ou de changements de concession ont tout leur sens. Une commission paritaire permanente pour le maintien de la convention n'a jamais vu le jour, c'est pourquoi l'actuelle CCT-cadre est probablement hors-jeu.

CCT BLS

Le BLS a négocié sa première CCT en 2005. Du point de vue du VSLF, les détériorations par rapport aux réglementations précédentes n'étaient pas acceptables et il a refusé de la signer. Après que le reste de la communauté de négociation ait communiqué que cette première CCT était une bonne CCT, le chef des CFF Benedikt Weibel a dénoncé la CCT des CFF et voulait également une aussi «bonne» CCT avec des conditions de travail détériorées. Plus tard, le VSLF a tout de même signé la CCT BLS, sans que les

pertes de membres attendues ne se produisent. Le VSLF a gagné en crédibilité et a montré qu'il était engagé envers les mécaniciens de tous les chemins de fer. Tout ce qui s'est passé peut être consulté sur Internet.

Commission LDT

Le VSLF a toujours essayé d'obtenir un siège à la Commission fédérale de la Loi sur la durée du travail. On nous a dit en coulisses que si nous avions une femme du Tessin, nous en ferions partie. Les sièges au sein de la commission du côté des travailleurs sont répartis et fermement défendus. Nous pensons qu'au VSLF, où tous les mécaniciens sont actifs, nous pourrions apporter des contributions importantes aux problèmes du service irrégulier et du quotidien des transports publics. Nous restons à l'écoute.

Le fait que la LDT soit en grande partie une loi datant de 1971 laisse présager qu'elle n'est plus compatible avec les conceptions actuelles de la protection de la santé et des travailleurs.

CFF Voyageurs «Vision 2010»

Un des grands désastres pour l'ensemble du personnel des locomotives de CFF Voyageurs a été provoqué en 2005 avec l'aide active des partenaires sociaux. Alors que tous les mécaniciens étaient jusqu'alors classés dans l'échelon de fonction (EF) 14, les EF 11, 12, 14 et 15 devaient désormais être considérés comme la progression de carrière du personnel des locomotives. On a accepté que tous les futurs mécaniciens de locomotive soient classés aux EF 11 et 12, avec l'objectif déclaré d'ouvrir l'EF 15 au personnel des locomotives. Simplement, cela ne concernait que les personnes en service et seulement la moitié des dépôts.

Dans le préambule de «Vision 2010», il est mentionné : «à partir de 2007, de nombreuses concessions du trafic régional arriveront à échéance. Les réseaux peuvent être mis au concours. L'objectif de CFF Voyageurs est de soumettre des offres concurrentielles pour le trafic régional afin de pouvoir continuer à fournir l'étendue des prestations». Sans nécessité, on a abaissé le niveau salarial du personnel des locomotives de l'EF 14 à l'EF 11 comme nouvelle base. La masse salariale pour le personnel des locomotives a baissé avec chaque futur mécanicien, mais quelques anciens mécaniciens ont pu accéder à l'EF 15 sur de grands sites. Un exemple classique d'incitation à la peur, de promesses pour une pré-



tendue carrière et d'abandon de l'avenir pour quelques intérêts particuliers (de certains responsables). Au sein du VSLF, il y avait une grande résistance à cette «Vision 2010». La signature du VSLF n'a pas pu être empêchée à l'époque. Reste à savoir si le VSLF aurait pu empêcher du tout l'entrée en vigueur de «Vision 2010». Au fil des années, cette affaire s'est avérée catastrophique non seulement pour le revenu des nouveaux collègues, mais est aussi devenue une bombe à retardement en matière de politique du personnel pour les CFF. Et ce fut une des raisons principales de l'entrée du «black bloc de Zurich» au comité central et à la présidence du VSLF lors de l'AG de Twann au printemps 2006.

Abrogation de la «Vision 2010»

En 2009, le temps était venu pour le VSLF de résilier l'accord «Vision 2010». Tout le monde nous le déconseillait, car cela pourrait être encore pire. Nous étions d'avis qu'il était impossible que les choses puissent encore empirer. Et nous avions raison.

Avec CFF Voyageurs et les RH, nous

avons, pendant près d'une année, remis sur les rails et réglé convenablement tous les points concernant le personnel des locomotives : la formation de base, le salaire de formation et le salaire initial, le respect des fourchettes de temps de travail, les lieux de travail et les services à l'extérieur, les indemnités pour l'étranger, le respect des conventions (3x24h) et bien d'autres choses encore. Un peu d'ordre a été rétabli et une rémunération décente a de nouveau été obtenue.

Ce qui n'a pas pu être corrigé, c'est l'octroi rétroactif des salaires non perçus.

En 2015, des négociations initiées par de jeunes mécaniciens de locomotive en service ont donné lieu à une adaptation unique des salaires des mécaniciens engagés sous «Vision 2010». Un pas important, mais l'octroi rétroactif des pertes n'a malheureusement pas pu être obtenu non plus. Aujourd'hui encore, cette lacune dans le salaire reçu et dans la caisse de pension génère de l'amertume. Cette blessure, que les partenaires sociaux ont contribué à créer, reste ouverte.

En 2020, le souhait de longue date d'une augmentation significative des

nir en 2013 que la somme de toutes les pauses non payées d'un tour de service soit limitée à 60 minutes au maximum. Un grand succès, car le personnel des locomotives avait souvent des pauses non payées allant jusqu'à deux ou trois heures.

Augmentation fixe des salaires CFF

Dans les modifications de la CCT CFF entrées en vigueur en juin 2022, une augmentation accélérée des salaires de 4,5% par an a pu être obtenue pour le personnel des locomotives de la catégorie B. Cela correspond à une progression en dix ans vers le salaire maximal. C'est un succès important, même si cela correspond à peu près à l'augmentation aux CFF à l'époque des fonctionnaires. Par la suite, d'autres chemins de fer ont également obtenu des augmentations salariales fixes, ce qui avait longtemps été qualifié d'impossible. Ici aussi, aucun versement de salaire rétroactif n'est possible, ce qui ne fait pas que des heureux parmi les mécaniciens de locomotive en place. Les succès génèrent toujours des perdants réels ou supposés.

AFSM - examen professionnel

Les mécanicien-ne-s de locomotive peuvent désormais passer un examen professionnel fédéral et obtenir ainsi le titre de «mécanicien-ne de locomotive avec brevet fédéral».

Le nouvel examen professionnel fédéral de mécanicien-ne de locomotive offrira une qualification reconnue au sein du système de formation. Le diplôme de formation obtenu, à savoir le brevet fédéral, possèdera une durée de validité illimitée, contrairement au permis de conduire de véhicules moteurs délivré par l'OFT.

Il présente en particulier un intérêt pour les mécanicien-nes déclaré-es inaptes à la conduite pour des raisons médicales. La possession d'un diplôme de formation professionnelle supérieure leur permettra en effet d'accéder à un plus grand nombre de formations continues et de passerelles.

C'est le VSLF qui a, en 2011 déjà, poussé afin qu'un projet pour la reconnaissance du métier de mécanicien de locomotive au niveau fédéral soit mis sur pied. Ce projet a pu voir le jour grâce au soutien de CFF HR ainsi que grâce à l'immense implication de nos collègues mécaniciens Benjamin Jelk et Felix Traber (tous deux membres du VSLF). Puisque dans le passé toutes les tentatives pour une

salaires des aspirants a pu être réalisé.

Plus d'informations sur «Vision 2010»

Indemnités pour l'étranger / pauses

Parmi les succès importants, on peut citer l'octroi en 2011 d'indemnités de CHF 2'500.-, respectivement CHF 5'000.- pour le personnel des locomotives CFF en trafic transfrontalier. L'initiative est venue de la section genevoise du VSLF.

Dans les BAR de CFF Voyageurs, il a été possible de conve-



(Résiliation de Vision 2010) Confirmation des CFF concernant la résiliation de Vision 2010 par le VSLF

reconnaissance de notre métier avaient échoué, nous sommes fiers du succès de notre démarche et souhaitons remercier toutes les parties nous ayant aidé à atteindre ce but.

Technique / Sécurité

Le VSLF s'est également toujours investi dans la sécurité et la technique.

Wimmis BE

En 2009, à Wimmis, une personne a été blessée au départ d'un train parce que les portes étaient encore ouvertes. L'audience devant la Cour supérieure de Berne a eu lieu en 2013 et le VSLF s'est engagé activement et directement avec l'avocat de la défense en faveur du collègue inculpé. Au BLS, l'engagement du VSLF est resté longtemps un bon souvenir.

Vauderens FR

La vitesse de la sortie de la gare de Vauderens (FR) en direction de Lausanne est de 95 km/h à partir du milieu de la gare et de 140 km/h avant. La marche en gare est surveillée par le ZUB depuis 2007 environ, mais la balise ZUB était mal pro-



Vauderens (Google Earth)

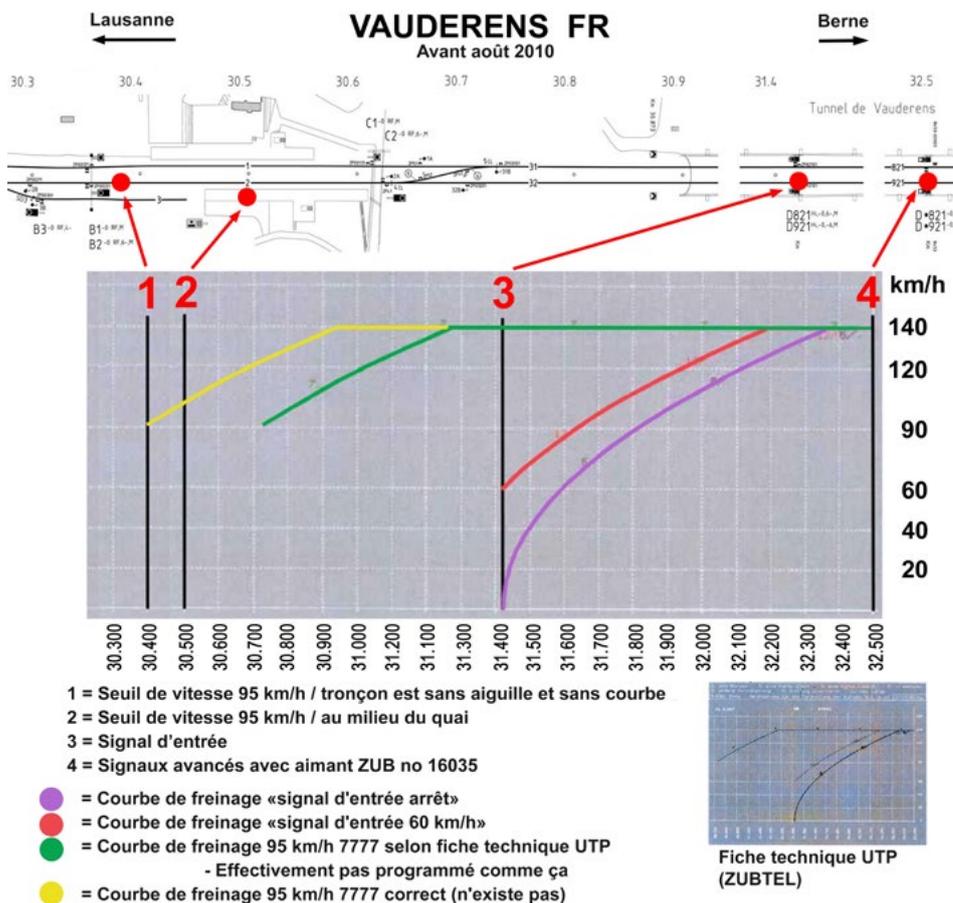
grammée et il est arrivé qu'il n'y ait pas eu de surveillance correcte ni de freinage d'urgence.

Le personnel des locomotives avait signalé ce danger depuis 2005 par divers rapports. Et même lors d'un cercle «PAC» avec les supérieurs présents en avril 2009, la situation avait été dénoncée. Rien ne s'est passé durant toutes ces années et les réponses officielles étaient que tout était en ordre et que le personnel des locomotives ne pouvait pas constater, sur la base de l'affichage dans la cabine de conduite, quelle était la programmation effective du ZUB. C'était malheureusement faux.

Le 19 août 2010, un IC2000 St. Gallen - Genève a pris la courbe à Vauderens FR à 140 km/h, alors que la vitesse autorisée était de 95 km/h. Il n'en aurait sans doute pas fallu beaucoup plus pour que les voitures à deux étages se renversent.

Tous les processus d'annonce et les procédures internes ont échoué. Le cas n'a jamais été traité, les noms de toutes les personnes impliquées à l'époque le laissaient présager. Depuis la dissolution de l'ancienne division de la traction, le personnel des locomotives n'était trop souvent pas pris au sérieux, ce qui influence négativement la culture d'annonce encore aujourd'hui. Des processus déficients ont remplacé des décideurs responsables. Nous n'avons pas pu corriger cela jusqu'à aujourd'hui.

Grâce à la collecte des déclarations, le VSLF a une bonne vue d'ensemble des incidents dans tous les domaines.



Granges-Marnand VD

Le 29 juillet 2013, notre collègue Jonathan du dépôt de Payerne est décédé de manière tragique lors de l'accident de Granges-Marnand (VD). La ligne secondaire à voie unique était exploitée avec départ à agent seul par le mécanicien, alors que les installations de sécurité n'étaient nullement équipées pour un tel trafic. En l'honneur de Jonathan, un appel a été lancé au moment de ses funérailles pour un «sifflement d'adieu» dans toute la Suisse, qui a eu un grand retentissement.

Après l'accident, les CFF ont fait établir des expertises externes «Environnement de travail des mécaniciens» et «Contrôle de la marche des trains». Le VSLF a pris position de manière détaillée et a constaté que les entretiens réalisés pour l'expertise sur les mécaniciens de locomotive n'étaient pas représentatifs. Des points précieux ont été

abordés, mais ils n'ont pas été résolus. Après de longues années de revendications et suite à cette expertise, les CFF se sont attaqués en interne à l'avalanche de prescriptions. Le résultat a été une application de prescriptions, c'est-à-dire un système de classement numérique, mais pas une réduction de la masse de prescriptions.

Plus d'informations sur Wimmis, Granges-Marnand et le rapport d'expertise «Environnement de travail des mécaniciens de locomotive» sous



Lors de l'accident entre deux trains de CFF Voyageurs à Rafz (ZH) le 20 février 2015, un collègue mécanicien de locomotive a été grièvement blessé et six autres personnes ont subi des blessures légères. De l'avis du VSLF, la disposition non idéale des signaux à Rafz était en partie responsable de la confusion des signaux. Sur notre proposition, afin de remplacer l'absence de surveillance ZUB au départ, la vitesse au départ a été limitée à 40 km/h via une prescription.

Le VSLF s'est toujours engagé au sein de différentes commissions pour une disposition correcte des signaux. La mise en place des signaux à gauche ou à droite a notamment été critiquée à maintes reprises et le respect des directives a été exigé.

Le VSLF a toujours accompagné de manière très critique l'ensemble de la digitalisation des chemins de fer avec les systèmes ETCS et ATO (Automatic Train Operation). Au fil des années, il est apparu de plus en plus clairement que ces systèmes posaient des problèmes et, en particulier, qu'ils ne remplissaient aucunement les promesses d'augmentation des capacités. De plus, ils sont très chers et génèrent tout au plus des économies minimes. Ainsi, la newsletter du VSLF de janvier 2020, selon laquelle il faudrait entrer dans les gares à 15 km/h avec l'ETCS Level 1, a provoqué un véritable séisme dans la branche. Chaque mécanicien de locomotive connaît parfaitement tous ces problèmes dans son quotidien. L'évolution actuelle vers des systèmes ATO, où le train roule lui-même mais où le mécanicien est responsable, est une perversion de la responsabilité, n'apporte aucune valeur ajoutée sur le plan économique et le manque d'at-

tractivité du métier va augmenter.

Développement du partenariat social

Le VSLF s'est établi comme un partenaire social fiable. Les critiques et les revendications étaient toujours fondées et jamais idéologiques. Nous avons toujours essayé d'obtenir ce qui était possible et de reconnaître aussi les problèmes des employeurs.

Du temps des chemins de fer étatiques, le VSLF a été automatiquement impliqué dans les premières négociations CCT et reconnu comme partenaire social à part entière. A l'origine actifs uniquement auprès des CFF et du BLS, les nouveaux partenariats sociaux se sont imposés automatiquement auprès des filiales nouvellement créées, d'autant plus qu'il n'est pas possible de négocier sans partenaire social.

Au SOB, le VSLF n'était pas partenaire social et après que de nombreux collègues du SOB se soient organisés au sein du VSLF, ce dernier a déposé en 2007 une demande d'admission en tant que partenaire social. Il a fallu une année pour que nous puissions cosigner la CCT.

Le VSLF est ouvert à de nouveaux partenariats sociaux, comme par exemple pour les chemins de fer à voie étroite. L'initiative doit cependant venir de la base, car les collègues sur place doivent alors aussi concevoir et assumer en grande partie leur partenariat social avec leur employeur.

L'assainissement de la caisse de pensions des CFF à partir de 2008 a été une affaire importante et extrêmement difficile. Sur ce sujet, les CFF et nous, les partenaires sociaux, avons tiré à la même corde. Une caisse de pension a été créée en 2000 et les conséquences ont été graves en raison de la sous-couverture chronique qui en a résulté. La Confédération, les CFF et les assurés actifs ont fait de gros sacrifices pendant de nombreuses années pour assainir la situation.

Ce n'est qu'à deux reprises que des conventions collectives de travail ont été résiliées par les employeurs. Une fois au printemps 2006 par Benedikt Weibel, président de la direction des CFF SA et cela pendant des négociations sur la CCT 3 des CFF (2007).

La deuxième résiliation a été effectuée par CFF Cargo International en 2022, après des négociations CCT qui, de notre point de vue, ont complètement échoué. Le VSLF n'a pas accepté des détériora-

tions unilatérales pour le personnel travaillant de manière irrégulière, ce qui a conduit à la résiliation de la CCT. Toutes les parties ont refusé les nouvelles négociations demandées par le VSLF et ont préféré signer une nouvelle CCT avec le résultat des négociations précédentes. Comme une procédure de conciliation engagée par le VSLF n'a pas abouti, le VSLF s'est vu contraint, après de longues hésitations, de signer la nouvelle CCT.

Ce cas a clairement démontré que même de mauvais contrats sont signés sans nécessité et que le VSLF est exclu sans hésitation en tant que partenaire social. L'exclusion du VSLF aurait été la voie vers «l'opposition» pure et simple, qui peut avoir des conséquences très négatives pour tous. Le manque de mécaniciens de locomotive a toujours constitué une charge importante pour le partenariat social. A tel point qu'en 2020, le trafic a dû être réduit sur des lignes entières aux CFF. Le rêve des trains automatiques s'était envolé.

Le VSLF a toujours insisté sur le fait que les réglementations concernant les horaires et les rotations devaient être respectées et que nous n'étions pas prêts à fournir des prestations supplémentaires en raison d'erreurs manifestes de gestion. Le jugement du tribunal arbitral de 2010 pour violation des limites de temps de travail chez CFF Voyageurs a certainement eu une influence. Nous l'avons gagné et cela a été un grand succès et un cas d'école pour les responsabilités internes erronées. De nombreux collègues ont alors pu se faire payer leurs heures supplémentaires à 125%.

Les tribunaux arbitraux ont été saisis à maintes reprises par le VSLF – avec plus ou moins de succès, mais jamais de manière injustifiée.

Développement de la communauté de négociation

Avec les autres représentants des salariés du «Syndicat du personnel des transports» (SEV), de «l'Association des cadres des transports publics» (ACTP) et de «l'Association du personnel transfair», nous avons formé une communauté de négociation (CN) pour pratiquement tous les chemins de fer. L'objectif est de présenter un front uni face à l'employeur et de coordonner autant que possible les objectifs de négociation. La collaboration a toujours été marquée par des hauts et des bas. Les objectifs sont parfois divergents et il s'agit parfois aussi tout simplement du nombre de membres et des possibilités qui en découlent. Pen-

dant longtemps, le VSLF a été considéré comme un partenaire junior plutôt gênant. Aujourd'hui, nous jouons un rôle actif au sein de la communauté de négociations et faisons partie des décideurs dans les négociations.

Contacts du VSLF

Outre le partenariat social proprement dit, le VSLF a également établi de précieux contacts dans le monde politique, avec les conseils d'administration, le DETEC, l'OFT, le SESE et l'industrie.

Points négatifs

Un creux dans le partenariat social, qui révèle explicitement des modèles de pensée et de comportement, a été enregistré au début de la pandémie de coronavirus. Début mars 2020, nous avons eu une dernière réunion en présentiel avec la communauté de négociations et la direction des chemins de fer avant que tout le pays ne soit plongé dans un confinement sans précédent le 19 mars 2020. Seule la moitié des représentants des employeurs étaient présents à cette réunion chaotique, car en arrière-plan, on discutait avec le Conseil fédéral et

d'autres décideurs de la marche à suivre pour le trafic ferroviaire.

A la toute fin de la réunion, nous, les partenaires sociaux, avons été invités à donner notre accord pour la suspension des règles relatives au temps de travail, jusqu'aux règles de la LDT. Ceci en vue des conséquences totalement inconnues de la pandémie pour le pays et des mesures à prendre en conséquence. Les trains doivent circuler dans tous les cas. Cela se traduisait par : «vous, les cheminots au front, devez maintenir le trafic dans tous les cas, en contournant toutes les règles, et l'administration se retire dans son bureau à domicile pour une longue période et pour protéger sa propre santé». En fait, on a commencé à négocier les conditions sans nous. Le vrai visage se révèle souvent dans les situations d'urgence.

Points forts

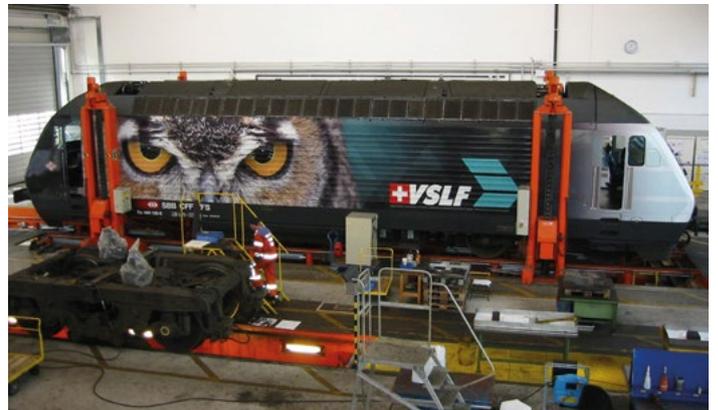
La possibilité de concevoir une locomotive publicitaire Re 460 a été une action réjouissante. Elle a circulé pendant près de cinq ans à partir de 2013. Design : Stephan Gut.

Avenir

C'était et cela reste un fait que l'on exige toujours plus du personnel des locomotives, car nous sommes la plus grande catégorie de personnel dans la plupart des chemins de fer, nous gagnons le plus sur le terrain et nous générons aussi le plus d'indemnités en raison de nos horaires de travail extrêmes. C'est pour cela que le VSLF existe.

Le personnel des locomotives devrait, du moins en comparaison avec d'autres salaires dans les entreprises ferroviaires, recevoir une rémunération nettement plus élevée. Un autre fait est que, depuis toujours, le personnel des locomotives n'est que relativement peu aimé. Et donc aussi le VSLF. Cela est probablement dû au fait que peu de gens savent ce que représente vraiment ce métier dans la pratique. La base du VSLF a toujours été la confiance mutuelle au sein du syndicat, le but commun et aussi la collégialité. C'est sur cette base qu'il sera possible, à l'avenir également, d'assurer de manière professionnelle la défense des intérêts du personnel des locomotives dans le cadre du système de milice. Les fondations sont bonnes et solides. Et le plus important : la confiance de la base est là.

Le VSLF peut donc continuer à envisager un avenir radieux. ➡



Offre exclusive de protection juridique pour les membres du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF)

En cas de litige, les bons conseils sont précieux. Les frais de justice et d'expertise dépassent rapidement le montant du litige, sauf si vous disposez d'une assurance de protection juridique. Avec la CAP, vous avez à vos côtés des spécialistes chevronnés qui s'engagent pour vos droits.

Notre protection juridique privée et circulation privaLex® vous permet de miser sur la sécurité. Vous pouvez par ailleurs conclure le module Multi Risk. Vous serez ainsi également protégé contre les cyberrisques, les problèmes liés au recouvrement, au droit de la construction, au droit scolaire, au décès ou au droit de la protection de l'enfant et de l'adulte. Mieux vaut prévenir que guérir.

Nous prenons en charge les frais suivants:

- honoraires d'avocats
- indemnités de procès
- frais de justice et d'enquête
- cautions pénales
- frais d'expertise
- frais de médiation
- frais de déplacement pour audiences
- frais de traduction

Inscription à la protection juridique privée et circulation privaLex®

Assurance individuelle

<input type="checkbox"/> Locataire	CHF 184.70 au lieu de 369.50/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 165.50/an
<input type="checkbox"/> Propriétaire dans un immeuble occupé par une personne assurée à l'adresse du domicile*	CHF 222.50 au lieu de 416.80/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 203.30/an

Assurance pour plusieurs personnes

<input type="checkbox"/> Locataire	CHF 220.60 au lieu de 441.20/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 196.50/an
<input type="checkbox"/> Propriétaire dans un immeuble occupé par une personne assurée à l'adresse du domicile*	CHF 258.40 au lieu de 488.50/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 234.30/an

Vos avantages

- ✓ Primes attractives: jusqu'à 50% de rabais spécial
- ✓ Prestations pécuniaires jusqu'à CHF 750 000.- par sinistre
- ✓ Couverture mondiale

* Vous êtes propriétaire d'autres biens immobiliers (p.ex. maison de vacances, résidence secondaire, bien immobilier non occupé par une personne assurée)? Dans ce cas, veuillez vous adresser directement à la CAP Protection Juridique (T 058 358 09 00, underwriting@cap.ch) afin que nous puissions vous soumettre une offre correspondante.

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

Payable: annuellement d'avance

0000410

Valable dès le (au plus tôt un jour après réception par voie postale par la CAP) N° de membre

Nom / prénom	Date de naissance
Rue / n°	NPA / ville
Téléphone / 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 pour particuliers, pour indépendants et petits entrepreneurs, les Conditions générales Protection juridique immeubles ainsi que les informations clients correspondantes sur cap.ch.

Les CG privaLex® Protection juridique pour particuliers, pour indépendants et petits entrepreneurs, édition 09.2023, ainsi que les CG Protection juridique immeubles, édition 09.2021, sont applicables. 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 de manière strictement confidentielle. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous tenons compte des dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement utilisées aux fins pour lesquelles 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 traiter vos données dans le cadre d'optimisations de produits et à des fins 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. Vous trouverez de plus amples informations, y compris sur d'autres utilisations et destinataires de vos données et sur vos droits dans notre déclaration relative à la protection des données (cap.ch/protection-des-donnees).

Lieu / date	Signature
-------------	-----------

Envoyer à: CAP Protection Juridique | Case postale | 8010 Zurich
Contact: T 058 358 09 00 | underwriting@cap.ch

AFAS - une simple étape ?

AFAS : Le SOB veut jouer un rôle de pionnier dans la conduite automatique. Les économies d'énergie et de temps sont censées en être les gains, mais en y regardant de plus près, il est possible d'en douter.

Michael Däscher, mécanicien de locomotive

À partir de l'automne 2024, le SOB commencera à tester pendant une année le système d'assistance automatique à la conduite AFAS sur des marches de train commerciales, sur la ligne de la S31 entre Arth-Goldau et Biberbrugg. La newsletter du VSLF du 17 juillet 2024 s'en est fait l'écho.

Ce qui est censé être bon pour les économies d'énergie et de temps me laisse quelques questions sans réponse en ce qui concerne mon avenir professionnel. En effet, l'argument de l'économie d'énergie et de temps ne me semble être qu'une demi-vérité.

En 2019, à l'occasion de la 45e foire des véhicules ferroviaires à Graz, la «Eisenbahn Revue» 6/2019 avait annoncé avec euphorie, au sujet de l'ATO GoA2 : «une nouvelle catégorie de mécaniciens de locomotive, ne nécessitant plus quatorze mois de formation mais seulement deux, va voir le jour».

Dans une présentation (librement accessible sur Internet) faite lors de ce même congrès, on peut en outre lire ce qui suit : «à moyen terme, un très haut niveau d'automatisation peut être atteint. Des

gains d'efficacité supplémentaires pourront être réalisés».

Nous sommes aujourd'hui en 2024, l'ATO est devenu AFAS et les économies d'énergie et de temps sont un sujet d'actualité. Les déclarations faites en 2019 au sujet de la nouvelle catégorie de mécaniciens de locomotive me laissent toutefois un arrière-goût amer.

La version de l'époque avec le «mécanicien light» a-t-elle vraiment été rejetée, ou nous cache-t-on simplement la moitié de la vérité ?

D'une part, notre métier est devenu plus monotone ces dernières années, notamment en raison de la diminution de la diversité des véhicules. Mais d'autre part, il est aussi plus fatigant, par exemple en raison des horaires de travail pouvant aller jusqu'à cinq heures sans pause.

Une activité de surveillance comme notre rôle avec AFAS ne contribue certainement pas à augmenter la diversité. Le sentiment de scier sa propre branche est également tenace.

Compte tenu de ces aspects, ma motivation à assumer la responsabilité de la

conduite de ce système est très limitée. De même, nous sommes peu nombreux à souhaiter rendre des jours de congé, tant que c'est pour remplacer d'autres mécaniciens qui sont dédiés pour les tours de service avec les essais AFAS.

Le projet AFAS au nom de l'économie d'énergie et de temps est une chose.

Mais tout mécanicien de locomotive ayant une once de fierté professionnelle conduit déjà de lui-même de la manière la plus efficace et la plus ponctuelle possible, pour autant que la sécurité le permette. Nous utilisons déjà les outils nécessaires à cet effet ! Mais l'idée d'être le précurseur de la catégorie de mécanicien de locomotive mentionnée en 2019 est mauvaise pour la motivation et on a l'impression d'être pris pour un imbécile. Quelles seront les prochaines étapes ? Un nouveau projet suivra-t-il, avec un nouveau nom et de nouveaux objectifs ? Serons-nous un jour confrontés à la décision de travailler pour un salaire inférieur ou de changer de profession ?

Ce n'est vraiment pas une idée rassurante. Pas seulement quand on est au milieu de la vie active et que l'on a des obligations familiales. ➤

Distance de glissement

Groupe technique

Plus il y a de trains et plus les distances entre les blocs sont courtes, plus on se retrouve dans des situations comme celle de la photo. Comme il n'y a qu'un seul compteur d'essieux, l'ICE pourrait facilement dépasser de trois ou quatre mètres dans la zone située avant le signal à l'arrêt.

Malgré les distances de glissement, la surveillance des trains est de plus en plus restrictive. En revanche, avec les signaux de block comme sur la photo, on n'a pas de distance de glissement.

Mais il y a encore un mécanicien de locomotive sur chaque train, qui respecte les signaux et travaille de manière prudente et responsable. Cela contribue à la sécurité.

Entrée de Berne depuis Wankdorf. ➤



Dans le trafic international de marchandises, différents pays ont encore leurs propres règles en ce qui concerne la signalisation de queue des trains de marchandises. *Christof Graf comité central du VSLF, responsable BLS*

Pendant longtemps, une seule plaque ou une seule lampe de queue suffisait en Suisse. Depuis quelque temps, il en faut deux. En Allemagne, deux signaux de signalisation de queue des trains ont toujours été la norme sur les trains de marchandises. Aujourd'hui, Crossrail fait déjà circuler certains trains à travers l'Europe avec deux lampes de fin de convoi.

Toutefois, si un train en provenance de France traverse la Suisse en transit, les deux feux rouges dans des boîtiers jaunes en queue de train conformes aux prescriptions françaises doivent être remplacés à Muttenz par deux plaques de queue de train conformes aux prescriptions suisses. Celles-ci restent alors sur le train jusqu'à la frontière sud à Chiasso, Luino ou Domodossola. Là, elles sont à nouveau remplacées par deux lampes de fin de convoi conformes aux prescriptions italiennes. En outre, les trains de marchandises en provenance de France circulent généralement en position de freinage «M», quel que soit leur poids. Ainsi, pour tous les trains en provenance de France qui continuent à circuler en Suisse, la signalisation de queue du convoi français et, selon le poids, tous les freins doivent être modifiés dans les

gares frontières. Cette opération est effectuée par un visiteur ou par le personnel des locomotives.

Des éléments aussi simples que les signaux de queue des trains montrent que la réglementation du trafic international de marchandises n'est pas toujours simple, même à notre époque marquée par la numérisation et l'automatisation. D'une certaine manière, il reste un peu de romantisme ferroviaire d'autrefois, comme la clé carrée, qui est de plus en plus remplacée par d'autres systèmes de fermeture. ➡



Schweizer Eisenbahnkalender 2025

- Format XXL 50cm x 34cm
- Offsetdruck mit bester Bildqualität
- Spiralbindung mit Wandaufhängung
- 13 farbige Bilder aus der Schweiz
- 12 verschiedene Fahrzeugtypen
- 12 verschiedene Bahnunternehmen
- 1 Zusatzblatt mit detaillierten Hintergrundinformationen
- Preis inkl. Versand innerhalb der Schweiz 36.50 SFr
- Versand in weitere Länder auf Anfrage möglich

Zu bestellen bei:
Daniel Schärer
079 800 67 33
dani_e189@sunrise.ch

L'installation est conforme - Une digression sur le fonctionnement de l'infrastructure des CFF

Auteurs : Simon Steinmann, coprésident du VSLF Ostschweiz
Hubert Giger, président du VSLF

De plus en plus, les diverses réglementations traditionnelles entre les postes d'enclenchement, la géométrie des voies, les signaux et les documents horaires RADN sont mélangées et associées de manière hétéroclite. Il en résulte de nombreux cas particuliers. Une erreur signifie généralement pour le mécanicien de locomotive un serrage imposé par le dispositif de contrôle de la marche des trains jusqu'à l'arrêt complet et, dans certaines circonstances, une procédure disciplinaire de la part du supérieur. Le résultat est, comme pour beaucoup de problèmes, une manière de conduire de plus en plus défensive. Les secondes et les minutes ne sont pas gagnées, mais perdues. La possibilité d'une conduite optimale et respectueuse des règlements n'existe pas.

Depuis la modification du RADN du 19.11.2023, la gare d'Olten a une vitesse échelonnée d'entrée de 125 à 90 km/h en provenance de Dulliken.

Figure 1 : on reçoit un «avertissement 90» au signal d'entrée, où le signal avancé pour le prochain tronçon d'entrée signale comme jusqu'à présent au maximum l'image 5 / 90 km/h. On franchit la première aiguille à 125 km/h à «voie libre». À ce stade, en tant que mécanicien de locomotive, on s'attend logiquement à avoir le temps d'atteindre la vitesse signalée de 90 km/h d'ici au prochain signal principal.

Figure 2 : à environ la moitié de la distance qui nous sépare du signal de tronçon d'entrée, suit un panneau de modification de la vitesse maximale, où commence la vitesse échelonnée de 90 km/h selon le RADN.

Figure 3 : ce n'est qu'environ 200 m plus

tard que suit, comme prévu, le signal de tronçon d'entrée, qui indique comme annoncé auparavant «exécution 90».

La situation est représentée ci-dessous sur un extrait du plan d'ensemble d'Olten. Le problème n'existe que lors-

qu'on roule vers Olten. Pour le trajet via la ligne de jonction (VL), la signalisation limite déjà à 90 km/h dès le signal d'entrée.

Cela est gênant du point de vue du personnel des locomotives. C'est une com-



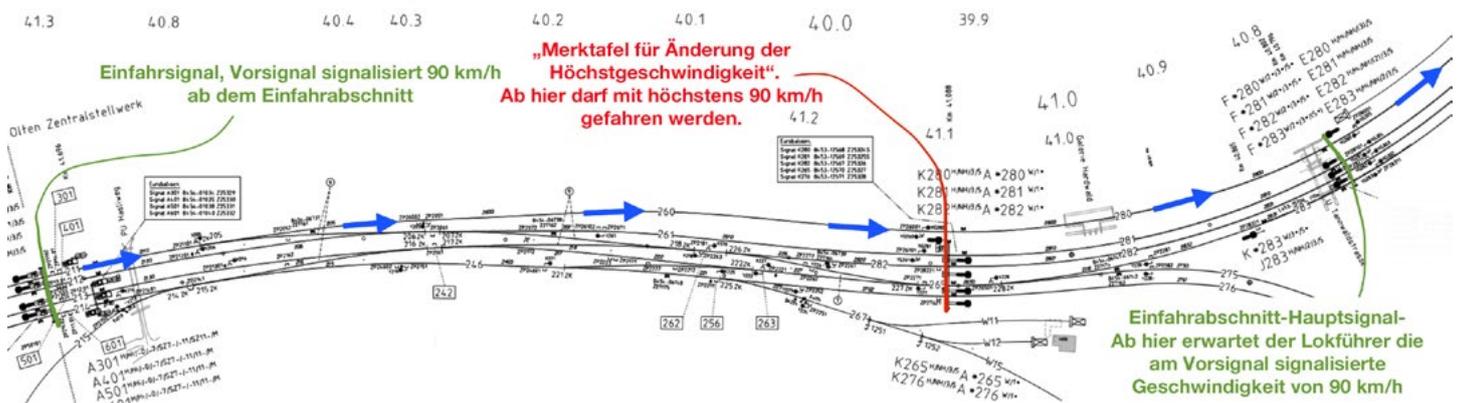
Signal d'entrée, signal avancé annonce 90 km/h à partir du tronçon d'entrée



«Indicateur de modification de la vitesse maximale». À partir de là, la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.



Signal principal de tronçon d'entrée en gare. À partir d'ici, le mécanicien de locomotive respecte la vitesse de 90 km/h annoncée au signal avancé.



plication supplémentaire et un piège potentiel. On mélange ici deux systèmes d'indication «extérieur» et «intérieur», qui ne devraient en principe pas être mélangés. Normalement, l'indication à l'intérieur de la cabine (RADN) est toujours égale ou plus élevée que les indications extérieures (signaux).

Soit on signale «voie libre» et on abaisse la vitesse avec des panneaux kilométriques. Soit on donne une vitesse maximale possible et on indique une vitesse plus basse avec les signaux si nécessaire. Une constellation dans laquelle on signale une vitesse plus basse à un signal avancé, mais où l'on doit déjà atteindre à la moitié de la distance du signal principal correspondant cette vitesse en raison d'un «panneau d'information pour modification de la vitesse maximale» n'est pas une solution intelligente.

Une fois de plus, un piège à mécanicien a été installé. Nous avons demandé à CFF Infrastructure de corriger cette situation.

Nous avons reçu une réponse des responsables de CFF Infrastructure le 20 décembre 2023 :

«Nous avons discuté de la situation à l'entrée d'Olten depuis Dulliken au sein de la plateforme Signalisation PlaSi. Du point de vue de l'infrastructure et de PlaSi, la signalisation est conforme.»

- *Sur la base des résultats des contrôles de routine de la géométrie des voies, la vitesse a été adaptée via une vitesse de gare échelonnée.*
- *Le signal d'entrée indique l'image 1 et le signal avancé peut annoncer W, Im2*, Im3* ou Im5*.*
- *Le signal principal indique «voie libre» et le mécanicien doit respecter la vitesse indiquée dans le RADN, c'est-à-dire, par exemple, la vitesse de gare étiquetée de 120 km/h pour la catégorie R à partir de la première aiguille, puis de 90 km/h à partir du panneau kilométrique.*
- *Le prochain signal au km 40.796 signale tout au plus l'image Im5. Bien que signal se trouve déjà dans la zone à 90 km/h, la vitesse de 90 km/h est annoncée au signal avancé, ce qui est correct.*
- *Avec le remplacement du poste d'enclenchement (mise en service 2031), la signalisation sera en système de signalisation N. Comme la situation actuelle est conforme à la réglementation, elle sera maintenue telle quelle jusqu'à la mise en service du nouvel enclenchement”.*

Appréciation du VSLF :

nous regrettons que les réserves que nous avons formulées n'aient pas été prises en compte. Lorsque l'on arrive à un signal où la vitesse est fixée selon l'indication intérieure (Im1 = RADN), on a le «droit» d'effectuer la décélération jusqu'au signal principal correspondant. Le fait que, dans cette situation, un deuxième seuil de vitesse soit simplement placé en amont n'est certes explicitement interdit nulle part, mais il est contraire à une hygiène de travail propre et à des processus de travail clairs qui veut que l'on n'exécute toujours qu'un seul ordre et que l'on n'en combine pas deux. Malheureusement, cela fait longtemps que les indications intérieures et extérieures sont mélangées et forment des nœuds.

Il est mentionné que la signalisation est conforme. Elle est également décrite comme spéciale par d'autres instances. Nous la qualifions de «non-propre». Et non, elle n'est pas conforme, elle n'est simplement «pas interdite». (Nous laissons ici ouverte la question de savoir si elle est nécessaire). Nous constatons que les clients concernés de l'infrastructure, c'est-à-dire les mécaniciens, ne sont pas représentés à la PlaSi (la CoPe n'était pas présente lors de la décision). Le point de vue d'Infra, qui fournit le plus grand nombre de personnes, est probablement déterminant. Tous les participants ont en commun le fait qu'ils n'ont pas d'intérêt direct à des directives simples, claires et simples pour des processus de travail clairs dans la cabine de conduite. Cela concerne directement la sécurité. Nous ne voyons pas les choses de la même manière avec OneCFF.

Eh bien, nous devons vivre avec, nous n'avons pas le choix. De tels cas spéciaux vont à l'encontre de l'opérabilité souhaitée de l'infrastructure. En tant que personnel roulant, nous avons appris à nous prémunir contre les «goals» (serrages imposés). En présence de plusieurs seuils de vitesse, nous choisissons non seulement le seuil le plus bas, mais aussi le premier, même s'il est possible de rouler vite à cet endroit. L'objectif de l'infrastructure, qui est d'accélérer la conduite en multipliant les seuils de vitesse, n'aboutira pas. Au contraire.

En cas d'intérêt, nous sommes volontiers disposés à expliquer les problèmes de manière approfondie et à présenter des solutions. Nous sommes également d'avis que le personnel des locomotives doit avoir un droit de veto direct sur de telles décisions.

Commentaire

Il est choquant de voir comment la procédure de création d'infrastructures critiques pour la sécurité est réglementée. À l'époque des anciens «Chemins de fer fédéraux», il existait encore des chefs-mécaniciens. Des études d'ingénieur (en électricité ou en construction mécanique) étaient obligatoires pour occuper cette fonction. Ces chefs-mécaniciens avaient un droit de veto étendu en ce qui concerne la mise en place des signaux. Au dépôt de Romanshorn, on trouve encore un ancien modèle de signal en bois qui servait à vérifier la visibilité des signaux sur place. L'infrastructure ne pouvait pas être construite sans l'accord des chefs-mécaniciens

Et aujourd'hui ? On a l'impression que les CFF veulent vraiment tout mettre en œuvre pour que les images de signaux calculées et les «seuils de vitesse» en tôle soient mis en place dans tous les cas. La conduite des trains CFF ZFR est impliquée au minimum, la décision est prise par consensus et une décision négative est simplement transmise à l'échelon supérieur, qui a encore moins intérêt à un retard dans la construction que la PlaSi elle-même et où l'influence de ZFR n'existe plus du tout.

Toutes les règles sont toujours respectées, car ce sont les règles introduites par l'infrastructure elle-même et approuvées par l'organe de la réglementation technique RTE lui-même. Nous ne savons pas si un représentant direct du personnel des locomotives a un droit de veto.

Le personnel des locomotives continue de compenser, par sa prudence et son expérience, les spécialités et les insuffisances les plus diverses de l'exploitation ferroviaire quotidienne. Si cela ne devait pas suffire à un moment donné... Le VSLF te soutiendra.

Lettre du VSLF à CFF Infrastructure

En février 2024, le VSLF a écrit à la direction de l'infrastructure CFF pour lui faire part de son insatisfaction quant à la signalisation sur l'ensemble du réseau et a demandé à être intégré dans la plateforme de signalisation PlaSi. Cela concerne en premier lieu la mise en place de la signalisation ainsi que les directives qui en découlent concernant les vitesses de circulation et leur représentation.

Depuis 2001, les rencontres avec CFF Infrastructure dans le cadre des «séances de coordination sur la signalisation» ne sont

guère l'occasion de discuter de questions de fond, tout au plus d'en être informé indirectement.

Nous constatons que le point de vue du personnel de conduite qui devrait appliquer et exécuter une méthode de travail logique, uniforme et praticable n'a pas de poids dans la signalisation et n'est pas pris en compte.

Apparemment, la direction technique ZFR (CFF PP), les spécialistes de la signalisation (CFF PP) ainsi que les représentants de la CoPe ZFR n'ont pas non plus la possibilité de faire valoir le point de vue du personnel des locomotives de manière conséquente et de le représenter de manière adéquate.

Pour cette raison, le VSLF a exigé de CFF Infrastructure l'intégration du personnel des locomotives par le VSLF dans PlaSi avec un droit de veto en cas de décision unilatérale.

Cela donnerait plus de poids à une signalisation logique, uniforme et gérable sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'à des consignes de vitesse, afin de garantir une conduite prévoyante et sûre.

Nous avons fait remarquer que les mauvaises prescriptions de signalisation et les serrages imposés qui en découlent mènent fortement à une conduite très défensive et plus lente. Ainsi, les gains de temps minimes calculés sont négativement compensés, voire même annulés.

C'est d'autant plus problématique que cela va à l'encontre d'un mode de conduite uniforme et donc planifiable du personnel des locomotives par I-B.

Réponse de CFF Infrastructure

CFF Infrastructure a indiqué dans sa réponse de mars 2024 que six ETF, la commission du personnel CoPe et Infrastructure sont représentées dans la plate-forme Signalisation PlaSi et que les décisions sont en principe prises par consensus.

Les représentants ne sont pas désignés par Infrastructure et il est de la responsabilité de chaque ETF et de la commission du personnel d'élire leurs représentants.

Nous, VSLF, regrettons que l'implication n'ait pas été rendue possible et que le VSLF, en tant qu'organisation indépendante, ne puisse pas faire valoir des positions importantes et neutres. ➡

Problèmes croissants avec l'ETCS L1 LS (1)

Absence d'affichage à l'écran dans l'ETCS L1 LS et ses conséquences

Groupe technique VSLF

Dans la newsletter VSLF n° 812 du 17 mai 2024, le VSLF a informé sur la programmation erronée de balises dans l'ETCS L1 concernant la commutation des signaux.

Le 22.07.2024 à 7 h 28, les CFF nous ont écrit :

Bonjour Raoul,

Le VSLF s'est adressé à SP concernant la programmation des balises dans l'ETCS L1. Entre-temps, nous avons clarifié la situation avec I-NAT-BST.

Lors du déploiement de l'ETCS sur le réseau, les balises ont été programmées de manière à ce que, lors d'un abaissement de la vitesse, la surveillance existante ne soit pas affichée sur les véhicules ETCS BL3.

Ce problème a été identifié en 2021 et sera corrigé dans le projet «Rollout Optimisation ETCS L1 LS en Suisse». Le problème concret à Killwangen a été priorisé et sera corrigé d'ici fin juillet 2024 pour les signaux 93R, F**83 et E*88. Ensuite, l'abaissement y sera à nouveau affiché sur le DMI. L'information aux mécaniciens de locomotive se fera par le biais de la direction ZFR en accord avec I-NAT.

Meilleures salutations,
Sécurité de l'exploitation

Production Voyageurs / Sécurité, qualité et environnement

Le 22.07.2024 à 7 h 28, le VSLF a écrit :

Bonjour,

Merci beaucoup pour ces informations.

Comme le personnel des locomotives ne peut pas se fier à l'affichage ou non de la libération de la surveillance dans l'ETCS Level 1 LS en cas de commutation des signaux lors d'un abaissement de vitesse, il optera pour la variante la plus sûre et la plus prudente pour des raisons d'autoprotection contre des conséquences liées au droit du travail.

Les pertes de temps lors de la marche sont désormais compensées par un allongement des temps de trajet dans toute la Suisse. Nous n'avons donc aucun problème avec cela.

Comme l'affichage des vitesses dans la colonne de gauche de l'ETCS L1 LS répond trop souvent à une logique incompréhensible et ne constitue finalement pas une information fiable, il est en principe recommandé de ne pas en tenir compte afin de se protéger. Ce n'est pas le personnel des locomotives qui pourra être tenu responsable de la perte de temps sur les parcours.

Meilleures salutations.

Problèmes croissants avec l'ETCS L1 LS (2)

Projet d'optimisation de l'ETCS L1 LS par CFF Infra

Groupe technique VSLF

Objectif du projet :

Le projet «Optimisation de l'ETCS L1 LS» vise à optimiser la surveillance de la vitesse des trains circulant avec le système de contrôle de la marche des trains ETCS L1 LS. Le projet comprend principalement l'adaptation des données ETCS à environ 11'000 balises. Comme la mise en œuvre se fait sur l'ensemble du réseau en signalisation extérieure des CFF, la surveillance en arrière-plan se comportera partout de la même manière à la fin du projet. Une conduite défensive ne sera alors plus nécessaire. Cela aura un effet positif sur les performances

d'exploitation tout en maintenant le niveau de sécurité actuel.

Durée : le projet de CFF Infrastructure optimisera tous les points de contrôle des trains concernés (balises) d'ici fin 2028.

Groupe technique VSLF

Nous résumons ce qui précède : en raison de la programmation restrictive des courbes de freinage et des affichages non adaptés à la pratique, il faut parfois rouler plus lentement. Les collègues dans

les centres d'exploitation peuvent en témoigner et indiquer quelles en sont les conséquences. On essaie maintenant, sur une durée de quatre ans, de réduire les problèmes dans l'espoir d'atteindre une situation qui restera pire qu'auparavant. Les coûts seront élevés et les bénéfices

modestes. La Suisse ne gère manifestement pas les paramètres de manière autonome. D'ici un an ou deux, le personnel des locomotives se sera habitué à une conduite très défensive, car les serrages imposés sont toujours à charge du personnel et sont sanctionnés par les supé-

rieurs. Par conséquent, la seule solution est d'allonger les temps de parcours des trains et de construire des voies supplémentaires sans faire circuler plus de trains. Des coûts très élevés pour une capacité réduite et aucune sécurité supplémentaire. ➤

Problèmes croissants avec l'ETCS L1 LS (3)

Hubert Giger, mécanicien de locomotive CFF Voyageurs, Zurich

La problématique de l'affichage confus dans la colonne de gauche de l'écran ETCS, qui est parfois valable, parfois informatif et qui, sinon, n'apparaît pas du tout,

est connue (voir les premières parties de nos articles sur ce thème). Et de là à ce que le mécanicien de locomotive n'ait plus aucune vue d'ensemble sur ce qui est surveillé et sur la manière de conduire, il n'y a qu'un pas. Une étape supplémentaire a été franchie début août 2024 : l'information selon laquelle la vitesse de libération impérativement nécessaire à respecter

Ausgangslage 2:

- Restriktivste überwachte Geschwindigkeit innerhalb der Fahrerlaubnis (LSSMA) «0»
- Am DMI wird keine Befreiungsgeschwindigkeit (RS) angezeigt

→ Fahrt erlaubt mit v_{max} 15 km/h



7 A1

P 20462766
Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS

1 Befreiungsgeschwindigkeit (RS) mit BL3 SRS 3.6.0

1.1 Ausgangslage

Ab Mitte August 2024 werden die ersten RABe 512 mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell zum Einsatz kommen.

Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber der ETCS BL3 SRS 3.4.0 eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt.

Die Übergänge zwischen Überwachung der Höchstgeschwindigkeit (Ceiling Speed Monitoring «CSM»), Überwachung der Zielgeschwindigkeit (Target Speed Monitoring «TSM») und Überwachung der Befreiungsgeschwindigkeit (Release Speed Monitoring «RSM») hängen nicht mehr hauptsächlich von der Distanz zu einem Ziel ab, sondern von der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit.

Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird.

n'est désormais plus affichée pour tous les signaux indiquant l'arrêt. Donc, autrement dit : parfois oui et parfois non. En conséquence, il y a une nouvelle prescription selon laquelle il faut toujours rouler à 15 km/h à proximité d'un signal indiquant l'arrêt. Comme l'affichage n'apparaît plus, on ne sait pas non plus quand on doit freiner et on commence donc à atteindre 15 km/h directement après le signal avancé, indépendamment de la distance. Pour les entrées longues, cela peut être vu comme désastreux ou on peut y rester indifférent, selon le point

de vue. Cela entraîne en tout cas une perte massive de temps de parcours. Le problème est d'ores et déjà si important que les ETF ne répondent même plus aux annonces de l'infrastructure concernant les pertes de temps de parcours des véhicules concernés. Il semblerait que ce soit les Français qui ont exigé que cette nouveauté soit intégrée dans la dernière

version du logiciel, sans être affichée à l'écran. En Suisse, on n'a apparemment pas anticipé les problèmes auxquels il fallait s'attendre. Les problèmes sont maintenant entrés dans le quotidien et il s'avère une fois de plus que les aspects pratiques du travail du personnel des locomotives sur le terrain sont inconnus dans les instances supérieures.

En fait, on devrait parler d'un super échec, si tous les utilisateurs n'y étaient pas désormais indifférents dans la pratique. Résignés et contraints. On ne peut pas s'opposer à de la technique programmée et, en fin de compte, il y a plus de temps de travail. L'infrastructure se cache derrière l'OFT et l'OFT se cache derrière l'Europe. Conclusion : personne n'est responsable. Les nouveaux systèmes de sécurité européens ne tiennent pas le moins du monde leurs promesses. Si tu constates que tu montes un cheval mort, il faut en descendre ! Il est temps de prendre des décisions pour l'avenir.

Ceux qui croient aux promesses impuis-

santes actuelles selon lesquelles des corrections logicielles et de nouvelles balises permettront de résoudre les problèmes seront bientôt amèrement déçus. D'une part, on ne fait qu'atténuer des entraves à l'exploitation et, d'autre part, seule une fraction des véhicules est déjà équipée des systèmes problématiques. Avec chaque nouveau véhicule ETCS-only, des réserves de temps de parcours sont perdues et la stabilité de l'exploitation diminue.

Nous avons déjà vécu beaucoup de choses tristes dans les chemins de fer. Mais là, on touche le fond. Par expérience, nous savons qu'il y a certainement encore de la marge pour creuser. Dans le lac ferroviaire inondé d'argent, il y a suffisamment de place pour que d'autres cadavres techniques remontent à la surface. Cela fait plus de dix ans que nous mettons en garde contre ces évolutions, et il apparaît malheureusement de plus en plus clairement que nous avons raison. ➤

IR Dosto Befreiungsgeschwindigkeit

Befreiungsgeschwindigkeit mit BL3 SRS 3.6.0 im L1LS

Seit Mitte August 2024 werden die ersten IR Dosto mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 kommerziell eingesetzt. Mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 wurde gegenüber ETCS BL3 SRS 3.4.0 (erkennbar am Piktogramm im Führerstand) eine signifikante Änderung in der fahrzeugseitigen Überwachungs- und Anzeigephilosophie auf dem DMI umgesetzt. Dies kann dazu führen, dass bei Fahrzeugen mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 die Befreiungsgeschwindigkeit nicht immer angezeigt wird. In einem solchen Fall ist die Fahrt nur mit 15 km/h erlaubt.



Piktogramm «Softwareupdate»

Beim beschriebenen Systemverhalten der Anzeige auf dem DMI mit ETCS BL3 SRS 3.6.0 handelt es sich in erster Linie um ein ergonomisches Anzeigeproblem, die Überwachung «auf ein Halt zeigendes Signal» erfolgt weiterhin sicher. Grundlage: P 20462766, Betriebsvorschrift SBB Verkehr (7 A1) ETCS Ergänzungen und Zusatzinformationen.

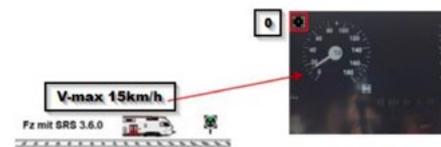


Abbildung DMI

Surveillance d'une vitesse maximale trop basse

Groupe technique VSLF

E-mail au personnel des locomotives, octobre 2024 :

Surveillance erronée de la Vmax pour la catégorie N entre Winterthur et St-Gall

Bonjour à tous,

Le 29 septembre 2024, les vitesses de gare, de pleine voie et en courbe pour la catégorie N sur la ligne entre Winterthur et St-Gall ont été adaptées et communiquées via la V-App. Grâce à des rapports reçus, il a toutefois été constaté que les vitesses indiquées n'étaient pas correctes.

Sens Winterthur - St. Gallen :

À Schneit en direction d'Elgg, la vitesse surveillée est de 140 km/h au lieu des 145 km/h prévus. La sortie de la gare de Gossau en direction de St-Gall sera surveillée à 125 km/h, au lieu des 135 km/h prévus. Les services compétents ont été avisés et procéderont aux adaptations nécessaires.

Je vous souhaite une bonne route sans «prise en charge».

Meilleures salutations,

Depuis de nombreuses années, on ne maîtrise plus le processus consistant à augmenter les vitesses dans les tableaux de parcours et à programmer en même temps la surveillance en conséquence. Il en résulte des serrages imposés (prises en charge) avec toutes les conséquences que l'on connaît (méplats, perturbations des dispositifs d'état libre de la voie, usure du matériel, gaspillage d'énergie, mise en danger des voyageurs et du personnel, et de nombreux rapports engendrant du temps de travail).

Il est recommandé, en cas d'augmentation des vitesses, de ne pas les prendre en compte pendant quelques mois, le temps que quelques collègues en fassent les frais et que le gestionnaire d'infrastructure corrige ses erreurs.

La qualité, la confiance dans le système et la précision ne vont pas de soi. ➡

Réflexions sur le rapport sur la sécurité 2023 transports publics et transport ferroviaire de marchandises

Martin Schneeberger a été mécanicien de locomotive aux CFF pendant de nombreuses années et est membre donateur du VSLF.

Le 11 juin 2024 à 16 h 58 Martin Schneeberger a écrit :

À : Martin Feller, responsable BLS de la gestion des risques, de la sécurité et de la qualité (RSQ) et de l'accès au réseau

Production ferroviaire BLS SA

Bonjour Martin

À titre d'information et de réflexion sur les déclarations relatives à l'ETCS, page 18... j'ai un autre avis sur la déclaration concernant l'ETCS : «L'utilisation d'une technique moderne et aussi homogène que possible offre les meilleures conditions pour une exploitation ferroviaire performante et sûre.» J'en conclus : l'ETCS ne me semble ni homogène, ni rendre l'exploitation plus performante, c'est même le contraire qui est vrai !

Voici le lien vers le rapport :

Meilleures salutations,
Martin Schneeberger

Conseiller senior / Consultant
railbex gmbh
<https://railbex.com>

Voici le lien vers le rapport : ➡



Hornussen - Daniel Schärer

Indicateurs de déclivité

A l'occasion d'une rencontre en octobre 2024, CFF Infrastructure a informé les partenaires sociaux que les indicateurs de déclivité continueraient en principe à être montés et entretenus.

Une très bonne nouvelle car ces signaux sont importants pour une conduite économe en énergie et respectueuse du matériel. Merci aux responsables.

Un e-mail de Toni (Anton Grolimund) à l'infrastructure :

Date : 24 octobre 2024

Bonjour à tous,

Je me suis rendu hier sur place dans le secteur de Sempach-N. pour voir le montage des nouveaux indicateurs de déclivité réfléchissants. Les emplacements et les hauteurs de montage des panneaux selon les indications du géomètre et nos instructions ont été parfaitement respectés. La signalisation sur ce tronçon est donc complète et en très bon état.

Dans ce sens, je remercie chaleureusement les personnes concernées pour ce travail exemplaire et remarquable !

Je te prie de transmettre ces remerciements aux monteurs impliqués.
Meilleures salutations,

Anton Grolimund
Expert d'examen OFT & SNCF / responsable de courses d'essai
Ingénieur ETS

Signaux CFF Infrastructure

Notre collègue Anton Grolimund, ingénieur ETS à l'école technique de Buchs (SG), est entré aux CFF en 1983 et a travaillé de nombreuses années comme expert d'examen (PEX) à Genève. Il était très apprécié par ses collègues de Suisse romande en tant que PEX et comme collaborateur compétent. Même à la retraite, il continue à servir les CFF.

Pendant des années, Toni s'est également occupé de la signalisation des lignes avec beaucoup de passion et le souci de la perfection. Il a notamment relevé minutieusement les indicateurs de déclivité, images 269 à 271 du R 300.2, et signalé les signaux manquants ainsi que ceux qui n'étaient plus lisibles. Avec peu de succès, comme on pouvait s'y attendre. Mais il y a aussi eu quelques rares succès réjouissants.

On peut qualifier son travail de tatillon, de pinailleur ou d'exagérément attaché aux détails. Mais on peut aussi dire qu'il exige de l'infrastructure de la précision et des installations bien en ordre pour lesquelles ils sont également payés par leurs clients.

Nous remercions Toni pour son engagement infatigable en faveur d'un chemin de fer correct et bien ordonné.

Toni Grolimund appelle à écrire davantage de rapports sur les infrastructures défectueuses. De nombreuses annonces permettraient d'exercer la pression nécessaire. Du côté du VSLE, nous soutenons et confirmons ce point de vue.

Des dossiers d'Anton Grolimund sur certains parcours sont mis en ligne sur Internet.



De : Grolimund Anton (PP-GPF-RMI-TEK)

Envoyé : 12 juillet 2024

À : Ducrot Vincent (CEO) ; Kummer Peter (L-Infra)

Objet : Mauvais état de la signalisation Genève - La Plaine

Bonjour,

Nous devons constater avec étonnement que les responsables ne se préoccupent absolument pas des nombreux défauts de signalisation qui se trouvent sur le tronçon Genève-La Plaine. Des défauts signalés remontent à 2009 !

Au lieu de remédier peu à peu aux défauts annoncés, de nouveaux problèmes apparaissent sans cesse, que nous signalons systématiquement. Voir à ce sujet les nombreuses annexes.

En ce qui concerne l'entretien de la signalisation, l'immobilisme règne sur ce tronçon. Mais attention : qui dit immobilisme dit aussi régression.

Des signaux propres et clairement identifiables contribuent à la sécurité du trafic ferroviaire. On peut donc en déduire que la sécurité n'est pas une priorité pour les responsables compétents de cette ligne.

Que pensent nos propres mécaniciens de locomotives ainsi que les mécaniciens de la SNCF et du Cadre Traction – ce sont tout de même nos chers hôtes et clients – de l'entreprise CFF lorsqu'ils doivent travailler avec de tels signaux lorsqu'ils empruntent cette ligne ? Les signaux sur cette ligne ne sont vraiment pas une carte de visite pour les CFF !

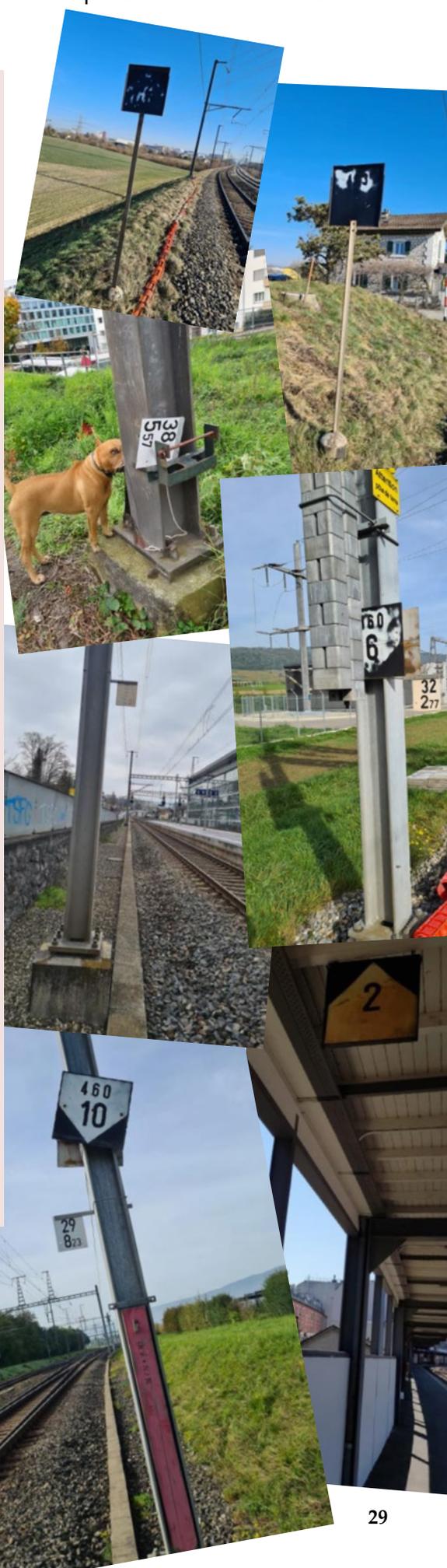
Nous comprenons certaines choses, nous avons de la patience, mais celle-ci a été mise à rude épreuve pendant des années et elle est maintenant définitivement à bout.

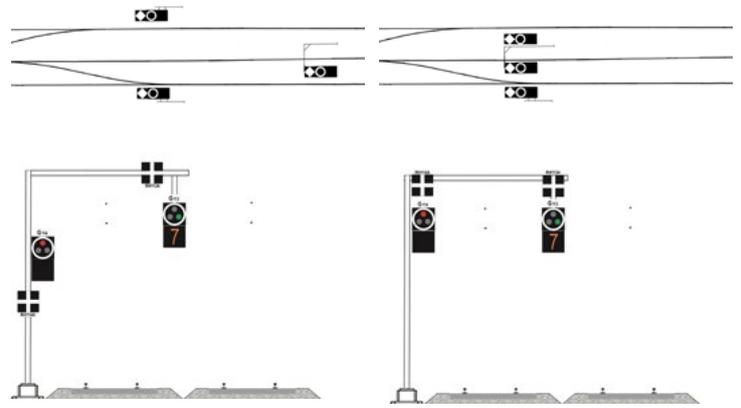
C'est pourquoi nous nous adressons poliment à vous et vous demandons, afin de nous décharger, de faire avancer ce gros dossier en veillant à ce qu'il soit résolu. Il s'agit donc aussi pour les gestionnaires d'infrastructure d'offrir aux entreprises de transport ferroviaire une infrastructure sûre et de qualité.

Meilleures salutations,

Anton Grolimund

Expert d'examen OFT & SNCF / Responsable de course d'essai – Ingénieur ETS CFF SA





Mise en place des signaux

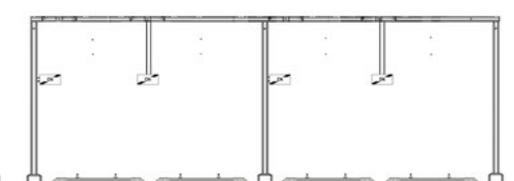
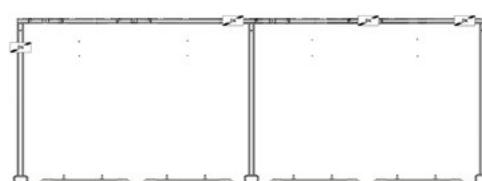
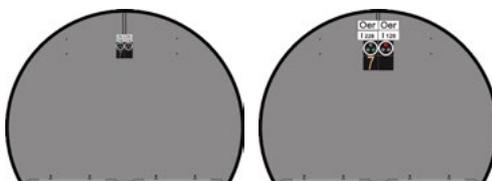
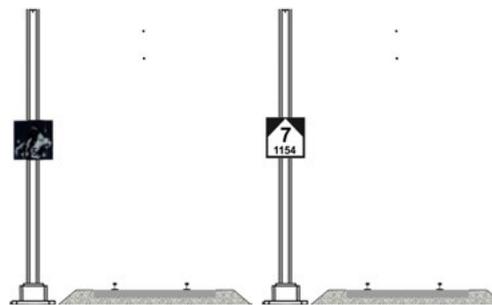
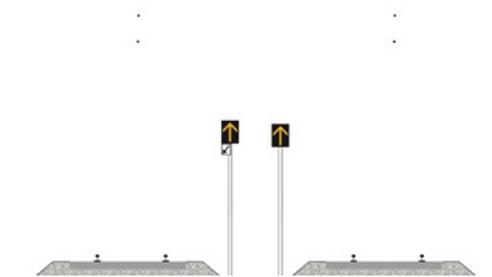
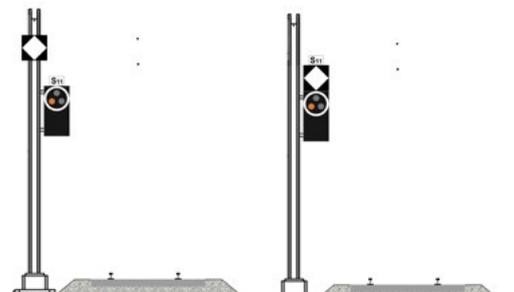
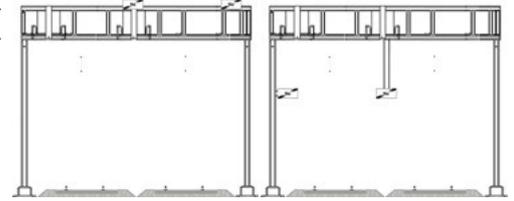
Groupe technique VSLF

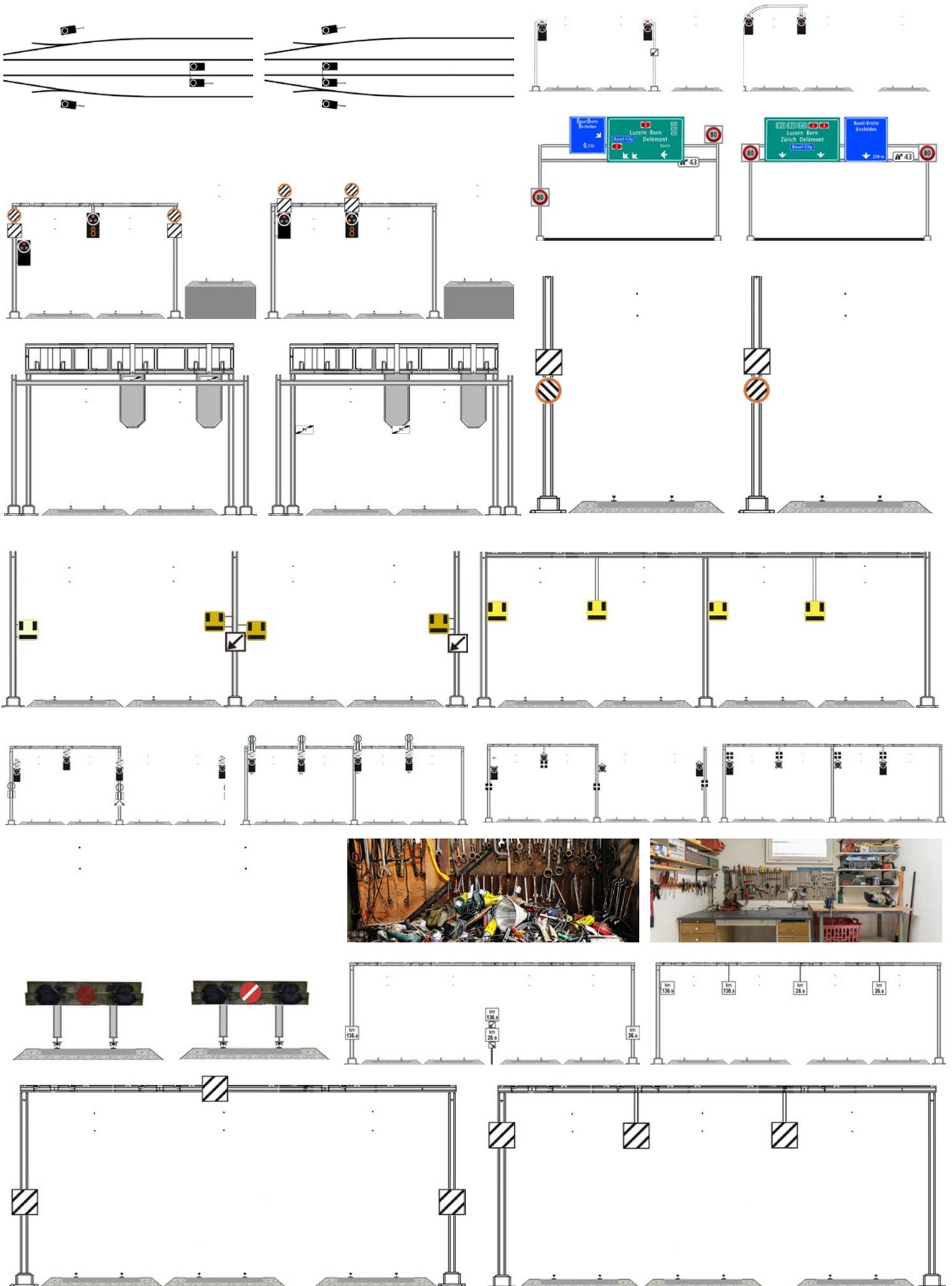
Les signaux sont placés à gauche. C'est important pour déterminer lesquels il faut respecter. La connaissance de la ligne n'est en général pas d'une grande aide, car seule la voie habituelle est prise en compte et c'est justement sur les autres voies peu fréquentées qu'une signalisation correcte est importante.

De plus, il est important d'avoir une vue d'ensemble. Le meilleur moyen d'y parvenir est de suspendre les signaux de manière uniforme et en hauteur. Une hauteur identique et la superposition des signaux seraient quelques premiers souhaits simples.

Malheureusement, il est désormais établi que nous travaillons selon le bon vouloir de l'infrastructure et sans concept global clair. Il est difficile de croire que ces implantations de signaux sont également acceptées par l'OFT. La situation est parfois chaotique. Cette situation est indigne des chemins de fer suisses.

Pour illustrer cela, voici quelques exemples tirés de la pratique. Tous les exemples sont fidèlement reproduits. À gauche, le mauvais exemple original, à droite, une signalisation épurée possible. Peut-être que certains responsables seront suffisamment honteux pour désormais faire preuve d'un peu de décence et d'ordre. Le personnel le mérite. ➡





Que fait un mécano Cargo ?

La majorité des mécaniciens de locomotive des chemins de fer suisses travaillent dans le trafic voyageurs. En raison de la séparation entre les mécaniciens voyageurs et les mécaniciens marchandises, le mécanicien universel (utilisable de manière illimitée) est devenu rare. En tant que mécanicien voyageurs, j'ai constaté que je n'avais que peu ou pas d'idées sur le travail de mes collègues chez Cargo. Cela doit maintenant changer ! Beda Breu m'a invité à l'accompagner lors d'un tour de service.

Markus Leutwyler, rédacteur Locofolio





La première chose prévue est un haut-le-pied jusqu'à Landquart. Beda profite du trajet de service pour déterminer l'effort de retenue minimal pour le garage du train à Bülach. Il s'agit de 20 kN, un frein à main suffit. C'est pratique. Les trajets haut-le-pied sont assez fréquents chez CFF Cargo. Ce trajet est suivi d'une pause non payée d'une heure. Contrairement au trafic voyageurs, les pauses de plus de soixante minutes ne sont pas payées. Ce n'est qu'à partir de la septante-cinquième minute qu'elles sont payées. «Dans ce contexte, les pauses se situent souvent à des heures peu enviables, par exemple à minuit», explique Beda. «Cela irrite de nombreux collègues, car c'est du temps libre inutilisable qui nous est imposé».

Le véritable travail commence ensuite, lorsque nous mettons en service une Re 620 et la conduisons à Zizers. Là, dans la zone de garage, se trouve notre train, déjà formé et contrôlé. Comme personne n'est joignable, Beda contrôle les numéros des wagons. Il n'y a que deux trains et les numéros correspondent à celui de la voie de droite. Le train a une longueur de 208 mètres et 408 tonnes. «C'est un train vide et donc assez léger et petit pour nos standards. Hier, j'ai conduit un train Hupac de Bülach à Sao Paolo et retour. Cela représentait alors plus de 500 m et 1600 t. La traction était composée de deux BR 185 allemandes».

Beda croche lui-même la locomotive au train et relie la conduite générale. Il n'y a pas de conduite d'alimentation, ni de conduite UIC ou EP. Lors de l'attelage, Beda est tenu de porter des protections auditives et des vêtements de travail appropriés.

«Cette protection auditive a failli finir dans mon chat ! Je l'ai laissé tomber par erreur à la maison et comme les deux bouchons sont attachés à une ficelle, le chat s'est précipité dessus. Heureusement, j'étais encore un peu plus rapide que mon chat Siloh», raconte Beda en riant.

Notre train est «techniquement en ordre». Mais c'est Beda qui s'occupe de l'essai de frein. Chaque essieu est contrôlé pour savoir si le frein est «serré» ou «desserré». Certains mécaniciens voyageurs se souviennent peut-être encore de l'époque des RBe540 ou des VU I+II, où les sabots de frein étaient également contrôlés à l'aide d'une «tige de frein». L'essai de frein dure près d'une heure.



Beda au travail dans la salle de pause haut standing à Landquart. Il y a une salle de bain comme au temps de nos grand-mères.



«Là aussi, ils voulaient gagner du temps, mais ça ne marche pas. Il y a eu des retards».

22h42 : nous partons de Landquart et arrivons à Bülach via Altstetten, Würenlos et Regensdorf. En cours de route, nous recevons régulièrement des indications ADL. Dans l'ensemble, la vitesse est plutôt faible par rapport aux trains voyageurs, c'est-à-dire autour de 60-80 km/h. Ce qui me frappe, c'est la longue «onde verte». Ce n'est qu'à Reichenburg que nous voyons un avertissement. Avec la sérénité nécessaire, un tel train Cargo peut être conduit de manière très élégante et régulière.

Arrivé à Bülach, Beda assure le train et le laisse là pour la nuit.

Beda a commencé son apprentissage chez SLM en 1984 en tant que mécanicien sur machines. «À l'époque, j'étais déjà un fou du rail», dit Beda en riant. Mécanicien de locomotive était son métier de rêve absolu. «C'est encore aujourd'hui ma grande passion». Beda a encore travaillé sur les dernières Re 4/4, c'est-à-dire qu'il a fabriqué les outils nécessaires à la production. En 1988, il a fait son école de recrues comme «trompettiste». En décembre 1988, il a commencé la formation de mécanicien. En

août 1990, Beda a conduit son premier train tout seul et a été engagé comme mécanicien de réserve à Zurich.

Les mécaniciens universels ont été engagés aussi bien dans le trafic marchandises que dans le trafic voyageurs, ce qui a donné lieu à une grande variété de situations. Quels étaient les moments pénibles ? «Il y avait des phases où l'on faisait des tours de manœuvre pendant des semaines. A un moment donné, l'envie de travailler en pleine voie se faisait sentir. Un autre tour de service peu apprécié consistait à passer la nuit à Ziegelbrücke. Après le congé, on s'annonçait auprès du répartiteur et on lui demandait quelle était la prestation du lendemain. C'était alors généralement la réserve de 20 heures, un tour de manœuvre, la surveillance froide de nuit ou justement la nuit à Ziegelbrücke». Les mécaniciens pouvaient être déplacés dans des dépôts extérieurs sans qu'on le leur demande.

Quels étaient les points forts ? «Un bel Intercity direct a toujours été bien accueilli. Ou encore une prestation avec des marchandises en wagons isolés». Ces derniers partaient par exemple de Coire et recevaient ensuite des wagons supplémentaires à presque chaque gare. Cela permettait de remplir toute une prestation journalière.



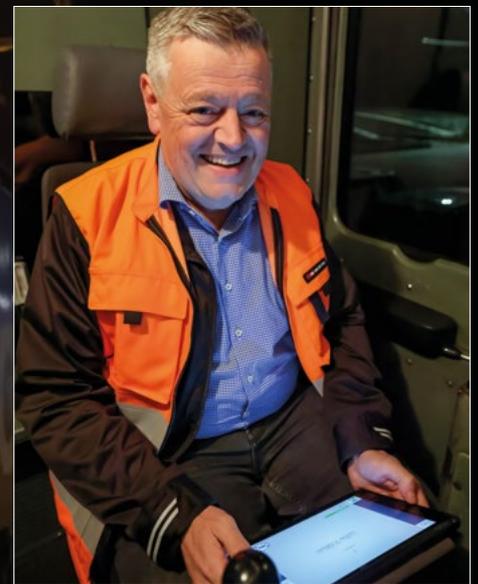


Contrôle et mise en service de la Re 620 010.

En 2000, Cargo et Voyageurs ont été divisés. Beda a d'abord travaillé pour le trafic voyageurs. Après l'Expo.02, il est passé volontairement à Cargo. Il trouvait le travail dans le trafic voyageurs, avec les longs trajets vers Genève, de plus en plus monotone et austère. Chez Cargo, il y a beaucoup de week-ends libres, ce qui lui convenait aussi.

Comment est le travail à Cargo aujourd'hui ?

«A Bülach, nous conduisons de nombreux trains de gravier. En plus, bien sûr, des trains DB vers Singen, Constance et Kleinhüningen. La variété est aussi toujours grande avec des trains de pétrole, des trains de gravier, des trains Hupac et un grand rayon».



Le numéro u de Beda commence toujours par «1».



Prêt à rouler comme train de locomotives à destination de Zizers.



Réception du document au «self-service» de Zizers.



Ici, on trouve encore des aiguilles à main !



Avant de partir, Beda vérifie que le train est assuré.



*Le document
et la voiture
correspondent.*





Quelles sont les différences avec Voyageurs ?

«Pour la préparation des trains, nous faisons tout nous-mêmes. Il n'y a pas d'accompagnateur de train ni de bulletin de charge permanent. Seul le contrôle technique est effectué par un visiteur. Le contrôle technique comprend les sabots ou disques de frein, les attelages, les portes, l'arrimage du chargement, les suspensions... Nous avons aussi déjà causé des dommages avec des salissures sur les wagons de gravier à cause de pierres qui volent. Le contrôle technique est vraiment très important.

Chez Cargo, nous avons du matériel roulant beaucoup plus ancien que chez Voyageurs. J'ai beaucoup de plaisir à utiliser les anciennes machines à gradateur, que je connais par cœur grâce à mon apprentissage. La plupart du temps, même la climatisation fonctionne sur les anciennes machines, alors qu'elle était absente ou ne fonctionnait pas auparavant. Mais cela a demandé des années d'efforts.



En route pour atteler et faire l'essai de frein !



Pour conduire, Cargo est plutôt confortable. En revanche, nous avons de très nombreux services de nuit et du matin vraiment tardifs, respectivement très tôt. Nous roulons rarement à la vitesse maximale et le plus souvent derrière les trains régionaux. Mais ce calme est aussi très important, surtout avec les trains très lourds. Un style de conduite régulier permet d'économiser du temps et de l'énergie. Un train de 1800 tonnes ne peut



Attelage.

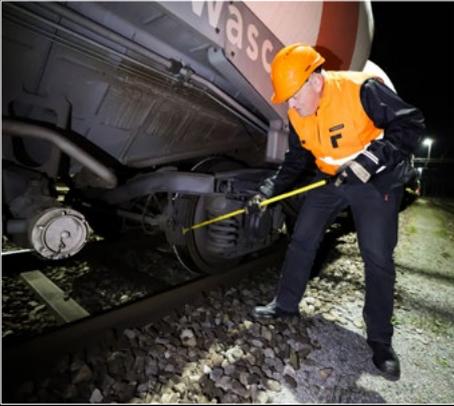


Les protections auditives ont failli être avalées par le chat.





Frein bon !



pas être accéléré rapidement comme ça. C'est particulièrement difficile dans des conditions humides et cela demande beaucoup d'expérience. Les trains n'ont pas de frein R. La distance de freinage est beaucoup plus longue et il faut travailler avec beaucoup plus d'anticipation. En revanche, on ne s'arrête pas à Chämleten et Zythus ou Glanzenberg et Schlieren. Les trains de marchandises sont souvent dirigés par des ADL. Cela a des avantages et des inconvénients. En règle générale, je conduis déjà par expérience exacte-

ment comme l'ADL l'indique. Parfois, on est freiné par l'ADL et placé derrière un train régional. Avec des vitesses aussi basses, il n'est plus guère possible de conduire un train lourd de manière raisonnable. En outre, cela nuit fortement à la concentration. Il serait donc préférable d'avoir un arrêt conditionnel. Je pense que l'on pourrait répartir les sillons de manière plus judicieuse et économiser ainsi quelques ressources».

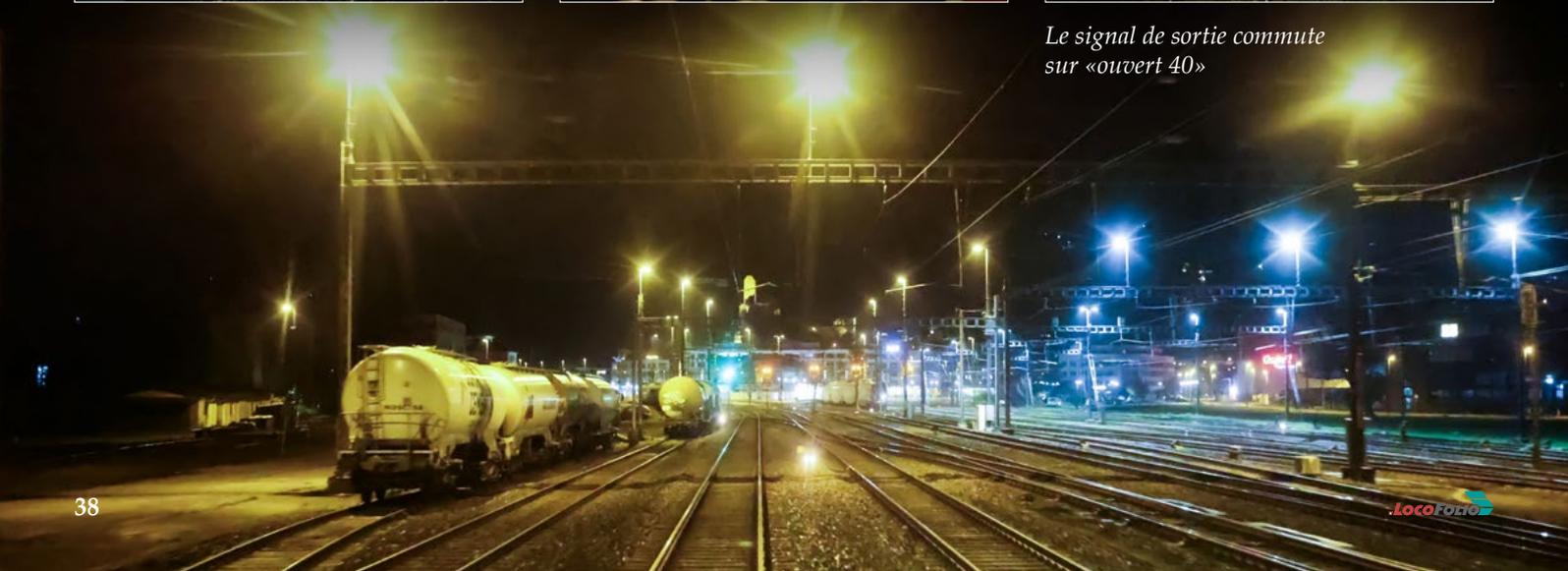
L'enthousiasme de Beda pour les trains

historiques montre à quel point il aime les vieux trains. Il est mécanicien de locomotive bénévole sur la ligne historique du Mittelthurgau.

Comment Beda voit-il l'avenir de Cargo ?
«Les déficits nous préoccupent beaucoup. Comment se fait-il que nous soyons constamment en train de rouler et que nous ne gagnions pourtant rien ? Je remarque aussi que nous conduisons des trains de plus en plus courts. Il paraît que ce n'est rentable qu'à partir de



Le signal de sortie commute sur «ouvert 40»





La plupart du temps, nous avons la voie libre, de temps en temps il y a une vitesse signalée. Nous ne voyons le premier avertissement qu'à Reichenburg.



A travers la nuit et le brouillard en direction de Büllach.



Le matin, à une heure, c'est la fin du travail à Büllach. Le train est garé en attendant le collègue du matin.



dix voitures, ce qui n'est souvent pas le cas. Les trains complets (trains de gravier, trains de pétrole, ferroutage) sont rentables. Espérons que nous pourrions encore développer cela. L'automatisation de la conduite est encore très lointaine, car beaucoup trop chère et pas assez développée. Ça ne marche même pas vraiment avec l'attelage automatique. Les locomotives hybrides suscitent plus d'inquiétude que de joie à cet égard».

Comment t'engages-tu dans le VSLF ?

«Je suis secrétaire de la CoPe Surface Est et au sein du VSLF, je suis membre du comité central, avec la responsabilité de

Cargo avec Martin Geiger. Les aspects réglementaires et la réglementation du temps de travail m'intéressent beaucoup. J'ai été élu il y a trois ans comme l'un des quatre candidats à la CoPe. Martin Geiger m'a alors demandé si je voulais bien partager ce domaine avec lui au sein du VSLF. Ensemble, nous formons une équipe formidable. Ce travail au comité me permet de rendre quelque chose à mes collègues.

J'ai profité de l'association professionnelle au cours des trente dernières années, j'ai maintenant la capacité d'apporter ma contribution pour de bonnes conditions de travail».

Pour moi, en tant que mécanicien Voyagers, cet aperçu a été passionnant. Alors que beaucoup de choses se déroulent de manière très similaire, il y a tout de même des différences. Ainsi, le trajet est globalement plus calme, avec beaucoup moins d'arrêts. En revanche, conduire un train long et lourd de manière maîtrisée peut être un défi. Le système pardonne beaucoup moins les erreurs de manipulation que pour un petit train régional. Le travail chez Cargo implique également une plus grande préparation du train.

Merci Beda pour cet aperçu !



Et si on osait... la semaine de 32 heures

De longs tours de service avec un début de service à 2 heures du matin ? Est-ce que cela peut durer ? Quelles sont les conditions-cadres qui doivent changer pour que le travail de nuit reste gérable ? *Matthieu Jotterand, Président de la section Genève VSLF*

Se lever à deux heures du matin et travailler jusqu'à la fin de matinée, se lever moins tôt mais travailler près de dix heures... le constat est largement partagé : les tours sont longs... trop longs.

Il n'y a pas besoin de beaucoup d'empathie ou d'études pour se rendre compte que des employés qui travaillent à toute

pour le mécanicien de locomotive. Ce qui revient à dire qu'il travaille l'équivalent de 36,9h hebdomadaires au lieu de 41h. En réalité même encore un peu plus car les indemnités monétaires ne réduisent pas par défaut le temps de travail.

Et un constat s'impose : avec la montée des cadences et le développement du

Les solutions pour remédier à cela sont au nombre de trois. La première consisterait à réduire le nombre de jours de congé pour raccourcir les tours. Pour des employés qui ont déjà de la peine à concilier vie privée et vie professionnelle avec des horaires irréguliers, cette solution n'est tout pas simplement pas envisageable.

Deuxième solution, alléger les tours pour rendre la durée plus supportable. Cela semble économiquement peu pertinent et personne ne bénéficierait réellement d'une telle mesure.

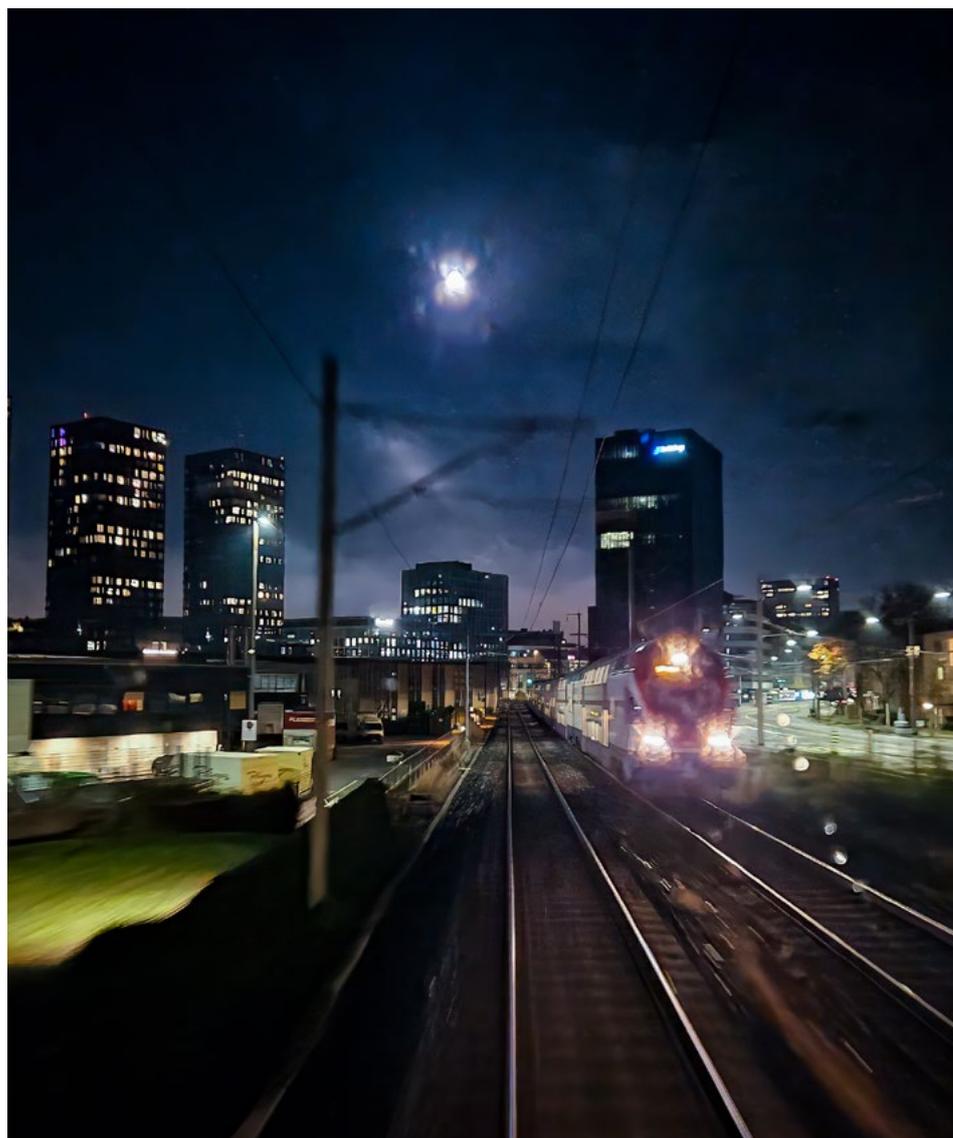
Enfin, dernière solution : diminuer le temps de travail (sans baisse de salaire) afin que les tours puissent être effectivement raccourcis, respectivement qu'un jour par semaine puisse être libéré afin de compenser des tours mettant à mal le corps et l'esprit.

La réduction doit être à la hauteur de la protection de la santé des travailleurs soumis à un risque cancérigène (voir édition précédente) et viser à rendre la profession à nouveau attractive, dans le but de recruter la relève nécessaire au développement des transports publics.

Oui, cela coûterait quelque chose. Quand on voit l'argent qu'il est possible de dépenser dans l'ETCS, la prétendue automatisation ou dans divers programmes informatiques à l'utilité aléatoire, cela ne devrait toutefois pas poser problème. Ajoutons à cela que les indemnités monétaires n'ont (presque) pas été indexées depuis des décennies : leur doublement ne serait qu'une remise à niveau de ce qu'elles étaient dans les années 70-80 !

Que cela soit par une augmentation des indemnités de nuit ou par la réduction du nombre d'heures à effectuer en moyenne hebdomadaire, peu importe mais la nécessité est là ! On ne peut plus tolérer que des collègues se mettent à temps partiel parce qu'ils n'en peuvent plus, revenant de fait à réduire leur temps de travail... mais en le payant cher !

Le VSLF s'est réjoui dans une newsletter d'une telle réduction de temps de travail chez nos voisins allemands. Il serait désormais temps de le revendiquer haut et fort chez nous ! ➤



Zürich Altstetten - Markus Leutwyler

heure du jour et de la nuit accumuleront plus de fatigue que des employés bénéficiant d'horaires réguliers de jour. Comme écrit dans le précédent Locofolio, un tel rythme atteint durablement la santé.

À l'heure actuelle, on peut évaluer à, grossièrement, 10% du temps de travail les indemnités de nuit (temps et argent)

trafic de nuit, beaucoup de mécaniciens tirent la langue et le système est proche de l'agonie. Les tours sont presque aussi longs que si les horaires étaient réguliers et le sont parfois même plus lorsqu'ils ne sont pas «extrêmes» (qui n'a jamais eu la chance d'apprécier d'être de 5h à 15h au travail ?).

Le dépôt de Genève va vivre une première suisse : un trafic régional toute la nuit... 7 jours sur 7! Depuis la mise en service du Léman Express, la circulation se déroule 24/24 le week-end. *Matthieu Jotterand, Président de la section Genève VSLF*

Toutefois, du dimanche au jeudi, les derniers trains partaient de Genève à 1h et les premiers circulaient aux alentours de 4-5h du matin. Nous verrons ces prochaines années si cette offre rencontre son public, mais cela ne concerne que marginalement le mécanicien.

Deux enjeux concernent toutefois directement le mécanicien, lorsque l'on introduit des trains qui ne s'arrêtent jamais. La sécurité du personnel (et des voyageurs, bien sûr) ainsi que la thématique du travail de nuit. Malheureusement, aucun des deux aspects n'a été traité sérieusement.

Commençons par l'aspect sécuritaire. Il n'y a pas besoin d'être en pleine nuit pour constater au quotidien que nous transportons toutes sortes de personnes dans les trains. Que, parfois, cela mène à de la violence et à des conditions dangereuses et/ou inconfortables. Il est aussi évident que, la nuit, ces comportements sont multipliés en raison de différents facteurs.

Les patrouilles de sécurité sont nombreuses dans les trains du S-Bahn zurichois, les contrôles de titre de transport également et ces derniers se font parfois en civil, de manière efficace. Alors que le «Grand Genève»

est une agglomération relativement comparable à Zurich, rien de tout cela ici ! La sécurité est complètement sous-estimée et l'immense majorité des trains est délaissée, avec le seul mécanicien comme personnel. Pire, les patrouilles de sécurité en gare ont tendance à envoyer les «récalcitrants» dans les trains, afin de s'en débarrasser !

Les partenaires sociaux genevois, sur l'impulsion du VSLF, ont fait part de leurs

craintes et de la nécessité de prévoir plus d'accompagnements dans les trains. Il leur a été répondu qu'il n'y aurait qu'une seule et unique patrouille pour l'ensemble du périmètre du deuxième «S-Bahn» de Suisse... Quant aux contrôles de billet, les resquilleurs peuvent être tranquilles : KBC est en sous-effectif.

Que ce soit pour l'installation des

se comme chat sur braise est la santé du personnel et, de manière sous-jacente, la rémunération/valorisation du travail de nuit.

Pour rappel, le travail de nuit est cancérigène probable (voir LoFo 2023/2) et, alors que sa quantité augmente, sa rémunération stagne. Et pire, elle stagne en valeur absolue, ce qui signifie que, rapportée au coût de la vie, elle a drastiquement baissé ! La majoration de temps a un peu fluctué, mais elle est restée relativement stable depuis l'après-guerre. Quant à l'allocation pour service de nuit, fixée dans la CCT à 6 frs/heure, la section genevoise a souhaité remonter un peu le temps, grâce aux archives de CFF Historic.

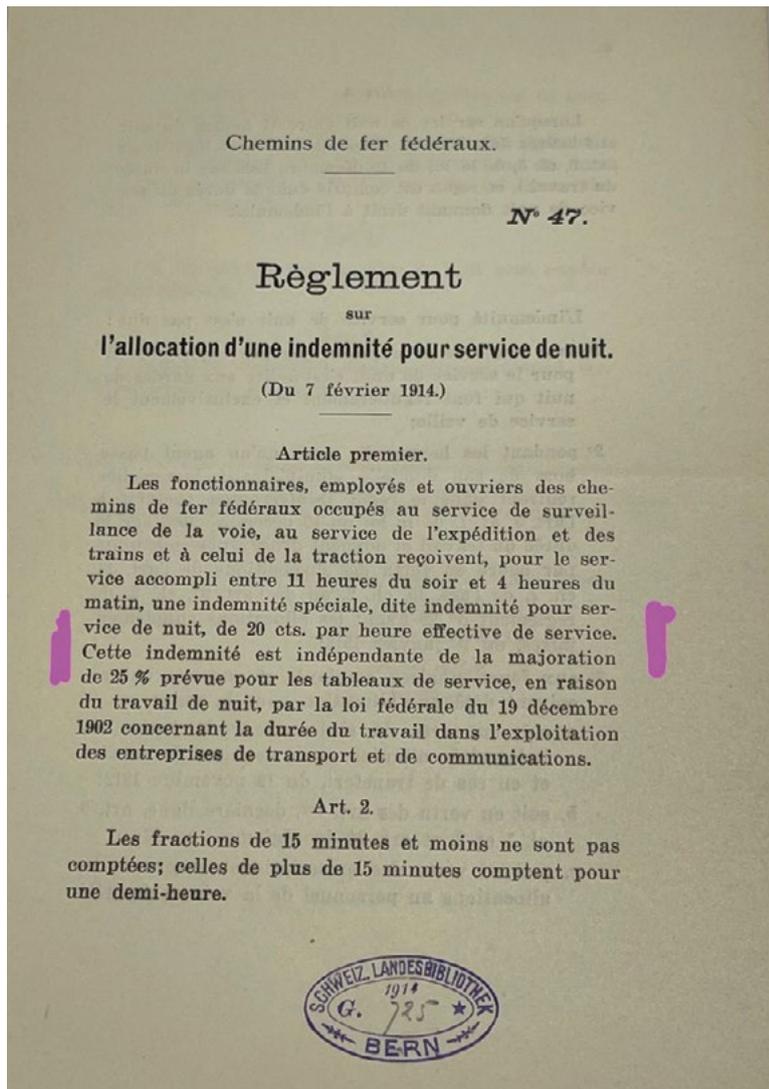
Avant la CCT, à l'âge glorieux de la régie publique, le règlement R 113.3 fixait le montant. Il a été de CHF 5.80 puis de CHF 6.- de mémoire de mécanicien, c'est-à-dire au moins depuis quelques décennies. Rapporté à l'inflation, cette indemnité, pour être restée stable, devrait être de plus de 10 frs/heure en 2024 !

Un montant qui ne serait pas scandaleux pour permettre plus facilement de réduire le taux d'occupation et donc de se reposer convenablement après des services de nuit éreintants !

Quand, en plus, il a depuis été scientifiquement démontré les atteintes à la santé causées par de tels services, il serait légitime d'augmenter les mesures

de compensation.

Le travail de nuit augmente de façon exponentielle et la direction n'en a cure ! Pire que cela, elle regarde jusqu'où la corde va sans rompre et menace encore de résilier CCT et BAR pour les durcir. Peut-être va-t-on au-devant de rudes conflits sociaux provoqués par l'employeur qui aura fait sauter la paix du travail ! Tenons-nous prêts ! ➤



balises ZUB aux points dangereux (Granges-Marnand) ou pour les portes des VU IV (Baden), les exemples où les CFF n'ont pas agi avant qu'il y ait un mort sont malheureusement facilement à trouver. Espérons que le manque de sécurité du personnel dans les trains régionaux la nuit ne vienne pas compléter cette liste.

L'autre aspect problématique du service toute la nuit sur lequel la direction pas-

Avantages et inconvénients des transports publics fonctionnant 24 heures sur 24

Dans les régions où les RER circulent la nuit, les trains circulent déjà 24 heures sur 24 le week-end. Les CFF ont maintenant annoncé qu'ils allaient étendre ce concept au trafic grandes lignes. Est-ce une bonne ou une mauvaise chose ? Les deux, tout dépend de la perspective !

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

Les Pays-Bas montrent l'exemple avec succès pour le service de nuit sur les lignes Intercity. La Suisse lui emboîte le pas et, à l'instar des RER nocturnes qui connaissent un grand succès dans des agglomérations comme Zurich ou en Suisse romande, des trains Intercités devraient dans un premier temps relier quelques grandes villes du pays les nuits de week-end, à titre d'essai. Cette idée semble avoir un certain potentiel, que ce soit pour les travailleurs aux horaires irréguliers ou pour les fêtards. Mais il faut aussi penser au personnel, qui doit de plus en plus travailler 24 heures sur 24 pour les chemins de fer, avec les conséquences que cela implique sur la santé ou le compte de temps.

Quels sont les avantages...

Grâce à un trafic cadencé 24 heures sur 24, même les personnes travaillant en horaires irréguliers peuvent renoncer à la voiture et utiliser les transports publics pour se rendre à leur travail ou en revenir. De plus, la sécurité augmente, car la tentation de prendre sa voiture en état d'ébriété diminue également lorsqu'il existe une bonne offre pour rentrer chez soi, qui n'engendre pas de frais de taxi exorbitants. Le personnel ferroviaire y trouverait également son compte, selon son lieu de résidence, et les éternelles discussions sur les problèmes de stationnement seraient réduites. Dans le cadre de l'exploitation pilote annoncée, on vante également l'amélioration des liaisons avec les aéroports nationaux. Arguments dont ne profitent par exemple à Zurich que les passagers des départs entre 6 et 7 heures, en raison de l'interdiction des vols de nuit, mais probablement pas ceux d'un Intercités qui part à deux heures du matin de Berne.

Un autre avantage est l'allègement de la situation plutôt tendue des installations de garage. Grâce à l'exploitation 24/24, il y a moins de capacités de garage néces-

saires, même si les installations de lavage au défilé et de vidange des WC restent nécessaires. De plus, le personnel des locomotives peut augmenter la productivité toujours prônée par leurs supérieurs, les courses de manœuvre et les temps de marche n'étant apparemment pas considérés comme productifs. Ces derniers seraient alors remplacés par des trajets de train apparemment productifs.

Le système

core plus importantes, également en ce qui concerne les décomptes de temps de travail annuel. Ce n'est toutefois pas une nouveauté dans le domaine du transport de marchandises, mais cela l'est dans le trafic voyageurs, à l'exception des agglomérations qui disposent d'un RER de nuit le week-end. Il ne faut pas négliger l'entretien, tant du côté de l'infrastructure que de celui du matériel roulant. Le créneau horaire entre la fin du service et le début de l'exploitation est souvent modifié pour des travaux d'entretien sur la ligne, ce qui serait fortement compliqué en cas d'exploitation 24 heures sur 24.

Un autre conflit surgira avec le trafic marchandises, qui a jusqu'à présent le monopole sur les lignes principales la nuit et qui ne pourra plus non plus l'avoir avec de tels trains de nuit. Cette répartition permettrait que le trafic voyageurs puisse en contrepartie revendiquer les sillons nécessaires aux heures de pointe, par exemple pour des trains supplémentaires.

Conclusion

Comme beaucoup d'autres choses, un service ferroviaire de voyageurs 24 heures sur 24 a ses avantages et ses inconvénients. S'il peut être attrayant pour l'utilisateur, il peut tout à fait ne pas l'être pour le mécanicien de locomotive en tant que tel – élément qui peut alors à son tour se répercuter sur la situation du personnel. Il faudrait comparer les prestations pour le personnel entre l'exploitation 24/24 et le statu quo avec les manœuvres nécessaires pour garer et remettre en place les trains et les charges de travail qui en découlent, comme les mises en service ou les temps de marche, qui sont réduits en cas d'exploitation 24 heures sur 24. A ne pas négliger quand même : chaque personne ivre à l'intérieur d'un train plutôt qu'au volant de sa voiture augmente aussi la sécurité sur les routes... ➤

à t e m e avec des trains cadencés toutes les heures pendant la nuit est déjà pratiqué avec succès aux Pays-Bas, où diverses lignes Intercités relient également les grandes villes comme Amsterdam, Rotterdam, Utrecht ou La Haye entre elles et avec l'aéroport de Schiphol pendant les nuits de la semaine.

... et quels sont les inconvénients ?

Malgré toutes les offres alléchantes des transports publics, il faut aussi que quelqu'un les conduise. Les exigences posées au personnel en matière de travail en horaires irréguliers, de santé et d'indemnités de nuit seraient donc en-



Le mécanicien dans une entreprise favorable à la famille ...

Le 18 Octobre 2023, nous apprenions dans l'intranet que les CFF ont obtenu le «label profamilia» suite à une enquête réalisée entre le 2 mai et le 2 juin 2023. *Membre Anonyme*



Connais-tu Pro Familia ?

Pro Familia Suisse est l'organisation faîtière de près de cinquante organisations nationales membres et de cinq sections cantonales, qui s'engagent toutes en faveur des familles, en particulier des parents, des enfants et des jeunes.

Pro Familia Suisse met en réseau les familles et les organisations de parents, les sections cantonales de Pro Familia et contribue à renforcer la position des familles en reconnaissance de leur diversité. L'organisation faîtière a pour but de promouvoir la politique familiale en Suisse.

Le centre de compétences de Pro Familia Suisse soutient les entreprises et le secteur public dans l'élaboration de politiques favorables à la famille. Les principaux thèmes sont la conciliation Travail-Famille, la solidarité intergénérationnelle, la réinsertion des mères sur le marché du travail et la petite enfance. D'après la communication effectuée dans l'intranet, les CFF seraient donc une organisation favorable à la famille

et se distingueraient des autres employeurs en Suisse notamment sur des points tels que :

- Offres à temps partiel et congé paternité
- Compensation des heures supplémentaires
- Avantages pour les membres de la famille
- Prise en compte de la situation familiale par les supérieures
- Possibilités de promotion pour les personnes à temps partiel
- Prise en compte de la situation familiale par les collègues
- Planification des vacances adaptée aux familles
- Télétravail possible
- Plusieurs éléments de cette liste sont assez troublant et amènent des réflexions sur la position du mécanicien de locomotive quant au Label obtenu.
- Le système de points imposé au personnel des locomotives, permet-il vraiment de profiter de ses proches

- alors que le nombre de possibilités prise de vacances et volontairement réduite durant les différentes
- vacances scolaires et notamment l'été ?
- A l'heure où de nouvelles lignes voient le jour, où les cadences augmentent et où les tours de services

présentent horaires et amplitudes extrêmes, de plus en plus de collègues songent à réduire leur taux d'occupation afin de pouvoir tenir le rythme et profiter de leurs proches au quotidien. ; Hélas, la majeure

partie de ces temps partiel ne reste qu'à l'état de demande puisque le manque d'effectif engendré par une prévision trop laxiste ne permet de concilier vie privée et vie professionnelle. Compte tenu de ce qui précède, peut-on vraiment affirmer que les supérieurs prennent réellement en compte la situation familiale du mécanicien de locomotive ?

Dans la page intranet «diversity & inclusion» des CFF, dédiée à la conciliation sur la vie privée et la vie professionnelle, il est possible de trouver l'affirmation suivante.

«Un bon équilibre entre vie privée et vie professionnelle profite à la santé et à la motivation des collaboratrices et collaborateurs. Ces derniers disposent de nombreuses possibilités d'aménager leur temps de travail à leur guise, en fonction de leur situation familiale et de leurs besoins. Les CFF proposent à leurs collaboratrices et collaborateurs, en partenariat avec des entreprises externes, plusieurs offres de conseil et l'accès à divers bureaux spécialisés pour parvenir à la meilleure solution de conciliation entre vie professionnelle et vie privée. Chaque membre du personnel peut ainsi trouver le parfait équilibre entre travail et vie personnelle.»

Si en tant que mécanicien de locomotive ta motivation augmente, que tu parviens à aménager ton temps de travail à ta guise et que tu te sens inclus dans les programmes #onecff, n'hésite pas à partager ton expérience ➡

Le travail à temps partiel pour le personnel des locomotives - un exercice ardu

Il le travail à temps partiel n'est-il qu'un simple choix de quelques mécaniciennes et mécaniciens paresseux ou ce modèle présente-t-il quand même des avantages pour les autres collègues et pour l'entreprise ? Le travail à temps partiel est-il vraiment mis en œuvre aux CFF de manière aussi géniale qu'on le promet ? *Simon Steinmann, coprésident du VSLF section Suisse orientale*

L'accueil a été chaleureux lorsqu'une nouvelle locomotive publicitaire a été baptisée début juin à la gare centrale de Zurich. Elle fait de la publicité pour le prétendu «plus beau» métier du monde avec un coucher de soleil vu par le personnel des locomotives, code QR vers le formulaire de candidature en ligne inclus. Le stand dans la halle historique n'était pas en reste : les passants intéressés ont pu tester le métier sur un simulateur de conduite et différents collaborateurs ont volontiers donné des renseignements sur tous les aspects de notre vie professionnelle. En outre, une nouveauté radicale était présentée : la formation de mécanicien-ne de locomotive pour la première fois à temps partiel, qui se transforme ensuite sans transition en un emploi à temps partiel. Ceci est remarquable dans la mesure où, pendant la même période, le personnel des locomotives de la région Est était interdit de temps partiel.

Le travail à temps partiel est en vogue, au moins autant que les variantes du télétravail et du travail à distance, de plus en plus populaire depuis la pandémie du coronavirus. Les raisons de cette tendance sont multiples.

- Les employés ont plusieurs cordes à leur arc et exercent d'autres activités professionnelles.
- Les salariés souhaitent consacrer plus de temps à l'éducation de leurs enfants.
- Les employés ont besoin de plus de temps pour leurs engagements socioculturels.
- Les travailleurs se retrouvent dans une situation de proche aidant.
- Les employés suivent une formation continue ou des études à temps partiel qui prennent beaucoup de temps.
- Le travail à temps plein n'est pas compatible avec la santé des travailleurs.

Cette liste n'est pas exhaustive. On constate rapidement que soit les travailleurs effectuent une forme de travail en plus, soit ils ménagent leur santé. Je ne veux pas dire par là qu'il faut une raison pour travailler à temps partiel. Mais de nombreux collaborateurs ont une bonne raison.

Je pense que cela devrait être encouragé. En principe, les CFF le voient aussi comme ça. C'est pourquoi la CCT CFF, article 54, point 1, indique que «le travail à temps partiel est encouragé à tous les niveaux et sous toutes ses formes».

Le problème : les CFF promettent certes d'encourager le travail à temps partiel. Mais ils n'accordent pas aux collaborateurs un droit effectif et opposable au travail à temps partiel, en toute connaissance de cause.

Ce n'est un secret pour personne que le travail à temps partiel, notamment pour le personnel des locomotives, est malheureusement une affaire un peu délicate. En ce moment, la situation est plutôt tendue entre le manque de personnel et l'effort de recrutement qui met du temps à se faire ressentir. Nous, le personnel des locomotives, savons très bien pourquoi nous n'accordons pas de crédit aux affirmations de notre direction selon lesquelles l'effectif du personnel serait équilibré.

Dans la région ZFR Est, compte tenu de la situation des chantiers et des nombreux événements, une suspension partielle a été décrétée jusqu'en été 2025, comme nous l'avons déjà mentionné. Cela s'est malheureusement fait de manière peu transparente à notre goût, de telle sorte que la vérité a dû être révélée au moyen d'une newsletter du VSLF. La direction Est a ensuite promis de s'améliorer en matière de communication. Nous espérons en effet des améliorations, car de telles promesses n'ont malheureusement souvent pas porté leurs fruits par le passé.

Tout en comprenant les contraintes opérationnelles, les CFF doivent veiller à ce que les décisions opérationnelles d'aujourd'hui ne deviennent pas les problèmes stratégiques de demain. Cela s'est malheureusement déjà produit dans un passé récent. Comme on avait négligé de former suffisamment de personnel de locomotive dans les années 2010, on se retrouve aujourd'hui avec une situation tendue en matière de personnel dans



Photo de Sean Benesh sur Unsplash

les années 2020. Ainsi, une attitude trop restrictive dans l'octroi de demandes de temps partiel pourrait conduire à de gros problèmes dans quelques années. Car beaucoup de choses ont changé depuis l'époque des «anciens chemins de fer fédéraux». La jeune génération de collaborateurs n'est pas très frileuse lorsqu'il s'agit d'exiger un temps partiel, surtout si l'employeur ne tient pas ses promesses implicites. Dans la région Est, il y a certainement eu deux cas en 2024 où il y a même eu une démission de la part du

personnel des locomotives concerné pour cette raison.

Au dépôt de Winterthur, il avait été dit à plusieurs reprises à un aspirant, pendant tout le processus de candidature et pendant la formation, qu'il serait possible de travailler à temps partiel sans problème après la formation. Une fois la formation terminée avec succès, son CLP lui a révélé qu'en raison de l'interdiction de travailler à temps partiel qui avait été prononcée entre-temps, il ne serait pas possible d'occuper un poste à temps partiel jusqu'à nouvel ordre. Le collègue a alors postulé auprès de Turbo pour un emploi à temps partiel. Turbo s'est déclaré prêt à payer l'indemnité de formation et il a donné sa démission à CFF Voyageurs.

Au dépôt de Zurich, un mécanicien de locomotive, qui est par ailleurs actif au sein du SEV, avait entre-temps augmenté son taux d'occupation pour passer dans un groupe. Pour préserver sa santé à long terme, il voulait à nouveau réduire son temps de travail après le changement de groupe, ce qui avait été implicitement convenu avec ses supérieurs. La suspension du temps partiel introduite entre-temps a également contrarié ses plans. Lorsque toutes les tentatives de médiation et de discussions de sa part ont échoué, il s'est lui aussi vu contraint de démissionner.

C'est souvent dans ce genre de cas, c'est-à-dire lorsque des collaborateurs font savoir qu'ils se voient contraints de donner leur congé s'ils ne sont pas autorisés à travailler à temps partiel, que de nombreuses entreprises, dont les CFF, parlent de chantage. «Il faut les laisser partir», dit-on, car «si nous réagissons, tout le monde nous menacera de démission!». C'est compréhensible du point de vue de l'entreprise. Cependant, il faut bien sûr aussi se demander : qu'est-ce qui fait le plus mal à l'entreprise en cas de manque aigu de personnel de locomotive ? Une réduction du taux d'occupation de 20 % ou de 100 % suite à un départ ? L'entreprise aurait dû veiller à ce que l'on n'en arrive pas à une situation où les collaborateurs doivent payer les erreurs de la direction. Comme il est déjà trop tard, il ne reste plus qu'à essayer de paraître encore fort en se défendant froidement contre ce prétendu «chantage» exercé par le personnel de locomotive trompé. Une bonne collaboration entre employé et employeur ne peut pas fonctionner ainsi.

Il y a une contradiction flagrante : dans la situation actuelle, les éventuels candi-

dat seraient réengagés à 80 %, mais il est hors de question de réduire le temps de travail des collaborateurs à plein temps à 80 %. Il y a fort à parier que si les deux collègues cités frappent à nouveau à la porte des CFF dans quelques années, ils seront réembauchés avec les honneurs. Avec les taux d'occupation à temps partiel souhaités.

Il n'y a pas que du côté des CFF que ça coïncide en ce qui concerne le travail à temps partiel. Malheureusement, divers mécaniciens et mécaniciennes de locomotive dénoncent régulièrement que les gens à temps partiel se défont des pires tours qui atterrissent ensuite chez les personnes à temps plein. Eh bien, comme chacun sait, la beauté est dans l'œil de celui qui regarde. Je ne peux bien sûr parler ici que de ma propre expérience (je travaille à 80 %) : le contenu d'un tour de service ne joue qu'un rôle très secondaire pour moi lors de la saisie de mes jours de travail à temps partiel. Le plus important pour moi est de savoir si j'ai besoin de temps libre ce jour-là, quelle qu'en soit la raison. Tout le reste est secondaire. La plupart des collaborateurs à temps partiel que je connais sont du même avis.

«Mais chez moi, dans mon dépôt, c'est une pratique courante !!!» entend-on. Il faudrait d'abord prouver qu'il s'agit bien de faits provenant de collaborateurs à temps partiel. Permettez-moi une digression. Ce «plaisir des beaux tours» est un vestige des temps anciens et refuse malheureusement de s'éteindre complètement. Il y a plus de cinq ans, alors que je n'étais qu'un jeune mécanicien de locomotive, je me suis malheureusement surpris moi-même à le faire, il faut bien l'avouer. Le fait que certains collègues, indépendamment de leur taux d'occupation, puissent apparemment négocier des deals avec certains répartiteurs pour avoir le droit de faire du «beau» travail ne devrait plus exister. En tant qu'appât pour faire rendre des jours de congé, il y a malheureusement aussi un intérêt dans les hautes sphères de ZFR à perpétuer cette tradition dépassée.

Ce qui contribue certainement à la popularité du travail à temps partiel, c'est le fait que notre travail s'est considérablement durci au cours du dernier quart de siècle. Sous la volonté d'augmenter la productivité au maximum, le personnel des locomotives a aujourd'hui une charge de travail nettement plus élevée qu'à l'époque. Il n'est donc pas surprenant que les collaborateurs se facilitent un peu la tâche en réduisant leur temps de travail.

Pourquoi s'étonne-t-on dans la société que lorsque la productivité augmente pendant des années sur le dos des travailleurs sur le terrain sans compensation salariale complète, les gens finissent par ne plus tout accepter ? Même avec un taux d'occupation de 100 %, la plupart des membres de notre profession ne peuvent de toute façon guère se permettre d'avoir leur propre maison ou leur propre appartement, sauf à avoir reçu un héritage précoce ou un gain au loto. Même au fin fond de la Broye, cela devient difficile. Une fois cette question réglée, on s'en sort très bien avec une semaine de trois ou quatre jours, surtout si le ou la partenaire travaille également à temps partiel. Et on a alors encore plus de temps pour la famille, les amis, les activités sociales et les choses plus chouettes de la vie.

Question un peu provocatrice : pourquoi gagner encore plus d'argent s'il n'y a rien que l'on ait envie d'acheter encore plus ? Pour une consommation sans queue ni tête, qui alimente le chiffre d'affaires ? Ou pour des coûts encore plus élevés pour la nourriture, les loyers et la caisse maladie ?

La destination finale de cet argent n'est plus un secret pour personne : dans les poches de ceux qui en ont déjà trop. Pourquoi «je ne peux pas me le permettre» résonne de manière banale alors que «je n'ai pas besoin de ça» ressemble presque à un acte révolutionnaire ? Dans ce contexte, les appels de certains politiciens bourgeois à une semaine de six jours ne sont rien d'autre qu'une provocation décomplexée.

On évoque souvent un des prétendus problèmes du travail à temps partiel, à savoir qu'une fois à la retraite, la pension sera moins élevée. Je réponds à cela que, pour autant que l'on atteigne l'âge de la retraite, il faut justement prévoir une prévoyance privée. Je le dis à tout le monde : Outre la prévoyance privée, il est également possible d'investir son argent dans le pilier 3a. En plus des économies d'impôts, on obtient ainsi un meilleur rendement que la caisse de pension des CFF pour un risque similaire. En tant que citoyens responsables, nous avons le droit de décider nous-mêmes de la manière dont nous voulons assurer nos vieux jours.

Les temps ont changé, les besoins des travailleurs aussi. Les CFF ne sont pas les seuls à devoir en tenir compte. Nous aussi, les membres du syndicat, nous devons nous adapter aux temps et défendre tous les collaborateurs. Même s'il y en a encore quelques-uns au sein du VSLF

qui ne voient pas d'un bon œil le travail à temps partiel.

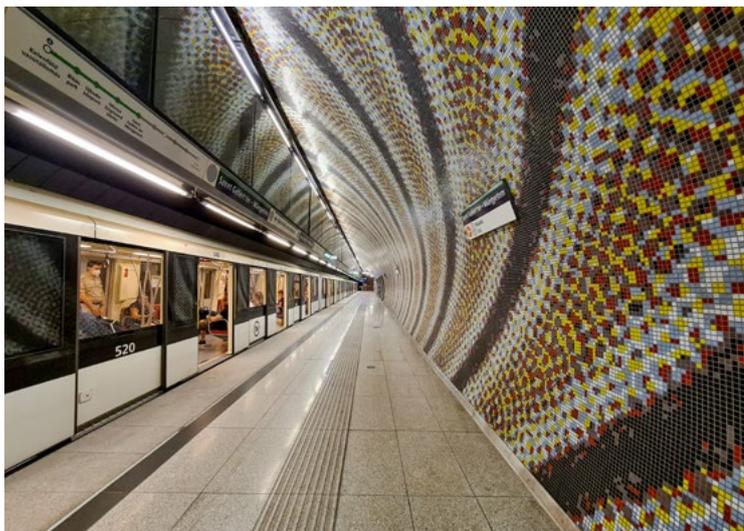
Le constat reste le même : le business du «travail à temps partiel du personnel des locomotives» est un exercice ardu.

Si l'on en accorde trop, des trains pourraient être supprimés. Si l'on accepte trop peu de demandes, les collaborateurs partiront tôt ou tard vers des contrées plus vertes et des trains risquent également d'être supprimés.

Il semble en tout cas que la direction ZFR ait appris l'une ou l'autre leçon. Ainsi, Claudia Marti, la responsable de la ré-

sur des points, avantagerait complètement l'employeur, sans pour autant créer plus d'équité parmi le personnel des locomotives. Si tant est qu'on puisse le faire, il faudrait faciliter l'obtention de jours de temps partiel pour le personnel des locomotives, et non pas la rendre plus difficile.

On entend aussi dire de manière générale : «en fait, nous avons assez de personnel de locomotive sur l'année, mais pas assez en été et trop en hiver». Cela suggère naturellement de limiter l'utilisation des jours de travail à temps partiel en été. C'est tout à fait mon



Budapest - Jakub Zerdzicki sur Unsplash

humour : la nomenclature et le personnel de bureau partent collectivement en vacances d'été, alors que nous ne pouvons pas prendre de jours de temps partiel pendant trois mois ? Certainement pas ! Tous les trafics supplémentaires génèrent également des recettes supplémentaires, que penserait-on d'en utiliser une partie pour indemniser les jours de congé rendus effectués pendant cette période ? Le personnel notoirement peu nombreux le samedi pourrait également être soulagé par une indemnité du samedi, comme le demande le VSLF.

Nous devons vraiment veiller à ce que le fossé qui existe déjà entre le personnel de bureau et le personnel de terrain ne se creuse pas davantage. Il n'a pas échappé au personnel de base que le travail à temps partiel est souvent pratiqué de manière beaucoup plus souple aux niveaux supérieurs. Ce n'est pas parce que nous sommes du personnel d'importance systémique que nous voulons renoncer aux bienfaits du travail quotidien moderne ; OneCFF aussi au niveau du taux d'occupation.

Si l'idée générale au sein de la population devait retenir que mécanicien-ne de locomotive est un métier où il faut attendre des années pour obtenir un temps partiel, ce serait catastrophique pour tous les efforts de recrutement. De même, il ne faudrait en aucun cas en arriver à une réglementation où le personnel doit prendre les jours de temps partiel quand cela convient à l'employeur, si l'on se

place dans l'optique de trouver de nouvelles recrues.

Que faire alors ? Il faut tout mettre en œuvre pour éviter à l'avenir les moratoires sur le temps partiel ou pour les réduire au maximum. Une suspension permanente du temps partiel pour une durée indéterminée serait particulièrement désavantageuse. Je pense qu'il serait judicieux de modifier le temps de travail dans toute la Suisse au moment du changement d'horaire en décembre. C'est déjà partiellement le cas. En hiver, il y a moins de chantiers et de trafics spéciaux et on aurait six mois pour combler les lacunes. Le personnel aurait la perspective de pouvoir réduire son taux d'occupation, même si ce n'est pas immédiatement.

Dans ce cas, j'aimerais encourager la direction ZFR à continuer à ne pas croire ses propres pronostics et à recruter plus de personnel des locomotives que ce qui est nécessaire selon les calculs. Car l'employeur qui, comme fin septembre 2024, doit demander à la moindre péripétie, par exemple en cas d'augmentation du taux de maladie à son personnel de revenir sur congé, n'a tout simplement pas assez de personnel de locomotive. Ce n'est que lorsque nous aurons à nouveau suffisamment de personnel en été que l'on pourra enfin commencer à réduire les heures supplémentaires et à éliminer les autres charges héritées du passé, comme promis. Un éventuel sureffectif indésirable s'évaporerait de toute façon rapidement avec le flot de départs à la retraite qui se poursuit actuellement. Je conclurai en demandant à la direction ZFR de considérer enfin les mécaniciens à temps partiel comme un atout et non comme un problème. Un collègue intelligent m'a dit un jour à ce sujet, en quelque sorte : «assurer la planification de la conduite des trains, c'est comme recouvrir le sol d'un couloir d'un vieux bâtiment de catelles de céramique. Il faut bien sûr des dalles entières. Mais sur les bords, elles ne sont pas utilisables. Il faut des plaques coupées en deux pour que l'escalier puisse y passer, des plaques avec des trous pour les tuyaux de chauffage et des plaques avec une section diagonale pour le mur incliné. C'est la seule façon de recouvrir tout le sol. En tant que mécanicien à temps partiel, je suis une de ces particules marginales et j'en ai assez d'être traité comme un collaborateur de seconde classe à cause de cela !»

C'est pourquoi, pour Noël, je me souhайте que l'on accorde plus d'importance aux catelles du bord. ➤

C'est pourquoi, pour Noël, je me souhайте que l'on accorde plus d'importance aux catelles du bord. ➤

Le personnel des locomotives est-il vraiment responsable de tout ?

Les tendances à l'automatisation et les arguments des partisans de celle-ci pourraient laisser croire que le personnel des locomotives et sa manière de travailler sont à l'origine de conflits dans l'exploitation. Pourquoi le personnel des locomotives est-il autant au centre de l'attention et quels en sont les effets ? *Raoul Fassbind, comité central CFF P*

Actuellement, le Südostbahn est en train de tester l'exploitation d'un système basé sur le degré d'automatisation GoA2 (Grade of Automation 2, ndt.). Certains chemins de fer à voie étroite disposent également du soutien financier nécessaire pour pouvoir développer eux-mêmes de tels produits. GoA2 signifie que le train accélère et freine lui-même, mais que du personnel de locomotive est présent pour les autres tâches. L'employé observe le système et assume l'entière responsabilité de ses actions, mais perd parallèlement ses propres compétences de base. Les trains ne deviennent ni plus rapides ni plus efficaces, tout au plus un peu plus prévisibles, mais uniquement lorsque le train circule sans qu'il n'y ait d'incident et quand aucune mise à jour du système ne doit encore être corrigée. Mais pourquoi les promoteurs de l'automatisation, en premier lieu les gestionnaires de l'infrastructure, se soucient-ils tant de la méthode de travail du personnel des locomotives, au point de vouloir le priver de toute compétence et, dans le meilleur des cas, de le supprimer ? Et le personnel des locomotives ne serait-il pas lui aussi plus prévisible s'il disposait des mêmes informations que celles qui seraient alors fournies à un système automatisé ?

Eh bien, la réponse est évidente. Le personnel des locomotives est dirigé par le système. Les lois, les directives, les décisions de management, les processus, les instructions, les postes d'aiguillage, l'état des véhicules, les conditions météorologiques, les informations, les moments de la journée et la motivation générée par tous ces facteurs influencent de manière déterminante la manière de travailler du personnel des locomotives. Mais il ne peut guère les influencer, et un individu ne peut guère agir sur la météo. Qui donc édicte, rédige et met à disposition les lois, les directives, les décisions de management, les processus, les informations et les instructions qui influencent le personnel des locomotives dans son travail ? Qui fait fonctionner les postes d'enclenchement ? Qui assure l'entretien des lignes et des véhicules ? Qui assure le départ d'un train de grandes lignes et sous quelles influences ce personnel travaille-t-il ? Qui et qu'est-ce qui motive le personnel des locomotives à effectuer son travail de manière fiable, rapide, orientée vers la clientèle et, dans le meilleur des cas, prévisible ? Répondre à toutes ces questions de manière différenciée et détaillée

dépasse le cadre de cet article. On peut cependant constater que ce n'est jamais le personnel des locomotives lui-même qui s'en occupe. Le management définit les développements stratégiques des entreprises, il est donc responsable des productions inefficaces morcelées entre plusieurs entreprises et des interfaces manquantes qui en résultent. Le législateur offre des conditions cadres et les transmet aux chemins de fer par le biais de l'OFT. Cela conduit à ce que des unités avec des théoriciens spécialisés développent des directives et des instructions de travail. Les unités de surveillance de la sécurité édictent des mesures restrictives afin d'augmenter encore le niveau de sécurité. Les cadres et les financiers édictent des directives afin de gagner en efficacité. Cela conduit à de nouvelles logiques, à la rupture des processus vécus et à moins de résultats. Sauf peut-être en ce qui concerne la bureaucratie. La perte se situe surtout à l'entretien. La fiabilité et la disponibilité des lignes et des véhicules en pâtissent. Les postes d'enclenchement eux-mêmes sont de toute façon dépendants de l'infrastructure. Un mécanicien de locomotive peut bien vouloir être à l'heure, si les signaux et les aiguillages ne suivent pas, c'est peine perdue. Or, le poste d'enclenchement lui-même est régi par des processus et des hiérarchies qui font que les procédures prédéfinies sont obstinément respectées et que les connaissances sur les installations ferroviaires se perdent. De plus, les centres d'exploitation modernes sont parfois si éloignés du terrain que l'on a du mal à ressentir les sensations de l'exploitation. Qui se soucie, dans le bunker en béton de Pollegio, de savoir si quatre cents passagers atteignent leur correspondance pour Zurich à Arth-Goldau ? Et oui, en règle générale, ce sont les processus d'exploitation et les innovations techniques comme l'ETCS qui sont à l'origine du fait que les trains n'arrivent pas à temps à Arth-Goldau malgré des réserves de temps de parcours généreuses.

Les trains circulent de plus en plus lentement et les responsables ne comprennent pas pourquoi. Ce malgré les sommes colossales investies par les contribuables dans la modernisation de l'infrastructure et du parc de véhicules au cours des dernières décennies. Les trains les plus modernes dans cette forêt de processus sont plus lents que la mécanique et le travail d'équipe des cheminots des années 60. Et

la grande ironie, c'est que le système ferroviaire qui s'effrite doit être sauvé par les mêmes mesures qui l'ont conduit là où il se trouve aujourd'hui. C'est-à-dire plus de numérisation, plus d'automatisation, plus de processus et moins de personnel. Donc moins de personnel capable de comprendre et de gérer l'exploitation ferroviaire. Mais dans l'ensemble, il y aura plus de personnel pour gérer les difficultés liées aux développements.

Une partie de la dramaturgie de cette tragédie réside dans le fait que ces développements ne peuvent plus être inversés. Ce qui reste, c'est l'espoir d'investissements judicieux et de découvertes dans des méthodologies de travail éprouvées et vérifiées. Mais cela signifie aussi que le personnel des locomotives doit être soutenu et motivé dans son activité, au lieu d'être constamment remis en question et qu'on lui demande des comptes pour chaque petit détail. Le sentiment permanent d'être responsable de la mauvaise gestion de l'entreprise et de l'exploitation n'aide pas. De même, sentir l'épée de Damoclès permanente au-dessus de soi, selon laquelle la profession n'a pas d'avenir, n'aide pas non plus.

Le personnel des locomotives se voit souvent seul et impuissant. La nature consciencieuse et le travail solitaire n'aident pas à se présenter comme fort et sûr de soi. Soutenues par le fait que le personnel des locomotives est minutieusement répertorié et surveillé dans diverses situations, plusieurs fonctions ont développé des routines pour harceler et réprimander le personnel des locomotives. Sous le prétexte de la sécurité, tout est signalé et des comptes sont demandés par l'intermédiaire du supérieur ; souvent avec la menace de graves représailles. Cela conduit à l'omniprésence du poing dans la poche et à l'obéissance au doigt et à l'œil si quelque chose ne se passe pas bien. Et malheureusement, l'application de cette méthode de travail est laissée à l'appréciation de chacun. On veut finalement être tranquille et ne pas avoir de comptes à rendre en permanence, ce qui est tout à fait compréhensible.

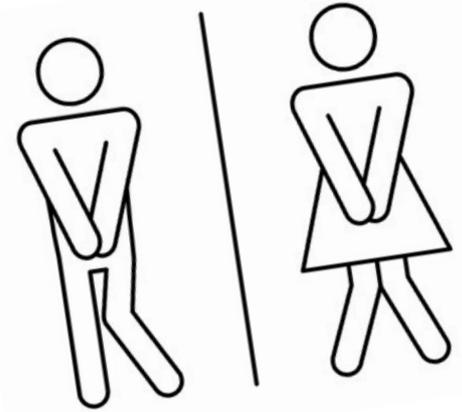
Pendant, sans une saine révolte, un renvoi aux responsables effectifs de cette situation et une bonne dose d'ignorance face à certaines évolutions, ces mécanismes ne peuvent malheureusement pas non plus être brisés. ➤

Notre lieu de travail est la cabine de conduite. Pendant le trajet, il n'est pas possible de se rendre aux toilettes. Pendant les arrêts, c'est possible sous certaines conditions (si le train dispose de toilettes en état de marche, si l'arrêt dure plus de 3-4 minutes et que les toilettes ne sont pas déjà occupées). *Groupe RH VSLF*

En règle générale, nous nous rendons aux toilettes après l'arrivée dans les gares et la fin de la remise de service. Cela implique souvent une certaine marche, qui n'a, souvent, pas lieu pendant les heures de travail lorsqu'il s'agit d'interruptions de travail. C'est un peu comme si l'on devait pointer depuis une salle de réunion, faire 400 mètres à pied, puis revenir. Donc, par exemple, de la Hilfikerstrasse 1 à la Hilfikerstrasse 3 au troisième étage, tout au fond.

Ce qui est particulièrement dérangeant, c'est que dans de nombreuses gares, des toilettes sont disponibles dans les zones de magasins pour le personnel des magasins, mais ne peuvent pas être utilisés par le personnel des CFF. C'est le cas à Berne et à Zurich.

Nous demandons ici aux responsables immobiliers de veiller, en collaboration avec les diverses commissions du personnel, à ce que ces toilettes existantes soient également accessibles au personnel des locomotives. C'est important et parfois même urgent. Merci. ➤



Arth-Goldau - Dario Häusermann



VSLF-SHOP



Swiza
Taschenmesser / Couteau / Coltellino



Victorinox
Taschenmesser / Couteau / Coltellino 2024



LKW Planentasche / Sac en bâche de camion /
Borsa in tessuto telo di camion



Laptop Backpack - Victorinox

Caran d'Ache
Kugelschreiber
Stylo à bille
Penna a sfera



Caran d'Ache
Minenhalter
Porte-mines
Matita fixpencil



Microfasertuch iPad /
Microfibre pour iPad /
Microfibra per iPad

Notizblock
Bloc-notes
Blocco note



Mappe A4 mit Rechner / Porte-documents A4 avec
calculatrice / Portadocumenti A4 con calcolatrice



Taschenschirm schwarz
Parapluie de poche noir
Ombrello nero



Taschenschirm hell
Parapluie de poche gris-pierre
Ombrello grigio pietra



Neue Softshell-Jacke Herren Logo farbig
nouveau Veste Softshell homme logo en couleur
nuovo Giubbotto Softshell uomo logo a colori



Neue Softshell-Jacke Damen
nouveau Veste Softshell femme
nuovo Giubbotto Softshell donna



Online Shop

<https://www.vslf.com/fr/services/shop>



LETTRES DE LECTEUR

Hubert Giger, président du VSLF pendant 19 ans :

Cher Hubert

D'aussi loin que je me souviens, jamais un président d'association n'a dirigé une association pendant autant d'années et avec autant de succès, et ce même en période de «turbulences» dues à la malheureuse euphorie de la digitalisation.

Après des décennies d'hostilité dans un climat toujours tendu entre les syndicats (et même des incursions sur le terrain juridique), tu as réussi, avec ton équipe à la tête du VSLF et grâce à ton style de conduite souverain, à créer un bon climat au sein de l'ensemble (!) du personnel des locomotives comme base d'une collaboration qui fonctionne ; ensemble plutôt que les uns contre les autres. C'est à mon avis l'un des résultats les plus précieux de ton engagement de longue date en tant que président du VSLF pour l'ensemble du personnel des locomotives ! Vous avez sans aucun doute obtenu des résultats remarquables et impressionnants dans le recrutement de nouveaux membres, c'est-à-dire une augmentation constante et importante du nombre de membres. Le VSLF est aujourd'hui le représentant compétent de l'ensemble du personnel des locomotives !

J'ai eu l'occasion de participer à de nombreuses AG en tant que membre donateur ces dernières années et j'ai toujours été très impressionné par l'harmonie qui règne au sein de votre équipe.

A tes côtés, l'inoubliable Stephan Gut faisait bien sûr partie de la puissante équipe du VSLF. Tu as toujours inclus Stephan Gut dans l'histoire de ton succès en tant que président du VSLF et tu l'as qualifié de meilleur ami dans tes mots d'adieu dans le LocoFolio. Avec ton ouverture à l'égard de tes sentiments, tu as réussi à recréer un capital de confiance au sein du VSLF, le bien le plus précieux

d'une communauté.

Tu as réussi à réunir une équipe forte au sein de ton comité et, bien entendu, avec de nombreux autres combattants au front que je connais bien, comme Felix Traber, Markus Leutwyler, Christoph Jud, etc. J'espère pour vous et pour le VSLF que vous parviendrez, lors des prochains départs annoncés, à motiver/mobiliser également des jeunes engagés et prêts à s'investir dans le travail si important du syndicat.

Un style de management ferme est certainement important pour le travail très exigeant du syndicat. A mon avis, les qualités humaines sont tout aussi importantes et j'ai pu les percevoir en tant que membre donateur du VSLF «en arrière-plan». Ainsi, lors d'une de nos dernières visites à la maison de retraite «Logisplus», Esther Frisch nous a montré, à Hans Baer et à moi-même, une carte de vœux de ta part, en soulignant que ce salut de «Hübi» lui a fait très plaisir, car «il est extrêmement engagé dans son activité associative». C'est dans cet esprit que tu as accompli une grande partie du travail de réseautage, qui a marqué ton action.

Tu recevras ou as probablement déjà reçu de nombreux feedbacks reconnaissants et réjouissants après la publication de ta décision de démissionner dans la newsletter 822. Des applaudissements nourris et mémorables te seront réservés lors de la prochaine AG 2025. Si je te remercie aujourd'hui par ce mail, c'est principalement pour la raison suivante : grâce à ton engagement de longue date, toi et ton fort comité avez veillé à ce que la fierté professionnelle du personnel des locomotives, si importante, ne soit pas totalement démantelée. Aujourd'hui, le mécanicien de locomotive est toujours «garant de la sécurité», même dans l'opinion publique.

Reçois donc, cher Hubi, mes sincères remerciements et mon respect pour ton travail de longue haleine en faveur du

personnel des locomotives, ainsi que mes meilleurs vœux pour une passation de pouvoir sans problème et, plus tard, de nombreuses heures de loisirs pour la pratique de tes hobbies et la meilleure santé possible. C'est avec plaisir que je me remémore de belles expériences telles que ton apparition inoubliable sur la scène de l'AG de Fribourg avec le conseiller fédéral Albert Rösti, ta participation en tant que tout jeune collègue à une réunion de l'IG Loc à Zoug, ta participation aux funérailles d'Esther Frisch à l'église de Köniz, où nous avons poussé nos cordes vocales au maximum pendant le chant souhaité par Esther Frisch dans le livre de cantiques...

Je t'envoie mes meilleurs vœux à Zurich Altstetten, accompagnés de souvenirs agréables et reconnaissants, et je te souhaite bonne chance !

Ruedi Renggli

Message d'un collègue à la rédaction de LocoFolio

Bonjour à tous,

Je vais bientôt partir et je ne reviendrai probablement pas. Apparemment, les retours ne sont pas les bienvenus. Je m'abstiens de dire du mal de mon CLP zurichois et je me contente de dire que je n'arrive à rien aux CFF et que je n'ai aucun soutien. Au contraire, le CLP m'a plutôt planté un couteau dans le dos. Je passe donc à autre chose et réalise un souhait de longue date : ne plus travailler à 100% dans la cabine de conduite. Bientôt, je travaillerai pour une autre ETF, principalement dans un bureau. Je suis impatient et me réjouis beaucoup de ce nouveau défi et, en même temps, je trouve désastreux de ne pas voir d'autre solution que de démissionner complètement dans une entreprise aussi grande...

C'est dommage que nous perdions à nouveau un bon collègue de longue date. Nous lui souhaitons bonne chance ! ➤



Excursion de la section de Berne

23 octobre 2024

Visite de la base de la REGA à Wilderswil

La section de Berne s'est rassemblée le 23 octobre 2024 devant la base de la REGA à Wilderswil dans l'Oberland bernois. Les 25 membres présents y ont été accueillis par Gilbert Ramseier. Nous sommes entrés avec lui dans la base, qui se trouve à l'intérieur du site de RUAG. Une fois dans le hangar, Gilbert nous a immédiatement expliqué et montré ce qu'est un hélicoptère de type Da Vinci. En effet, il se pouvait que l'hélicoptère soit appelé pour une intervention. Nous avons pu écouter ses propos intéressants et avons appris beaucoup de choses sur la REGA et ce magnifique hélicoptère. Comme nous le craignons, «notre» hélicoptère a dû décoller pour une mission. Heureusement, Wilderswil est une grande base et nous avons pu visiter un autre Da Vinci équipé pour les vols de recherche. Nous nous sommes ensuite rendus dans la salle de cours, où la REGA et ses multiples tâches nous ont été expliquées. Merci beaucoup à Gilbert Ramseier pour sa super visite guidée et sa patience avec nous, les mécaniciens de locomotive. Le temps a passé aussi vite qu'un vol d'hélicoptère et il était déjà 17 heures lorsque nous nous sommes rendus au restaurant Luna. Nous avons ensuite terminé ce bel après-midi autour d'un délicieux souper. Un grand merci au comité d'organisation qui a organisé cette belle sortie.



Manifestations pour les membres de la section du BLS

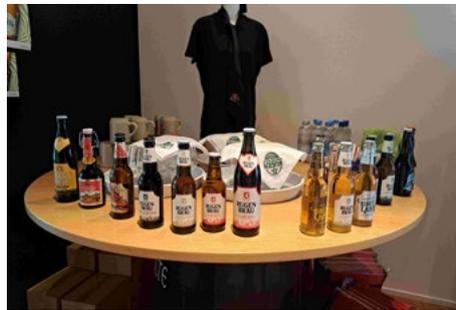
Cette année encore, nous avons eu le plaisir d'organiser deux événements pour nos membres.

Le 14 mai, nous avons pu visiter la brasserie Rugen à Interlaken. Ce fut une visite intéressante pour apprendre comment la bière et le whisky sont produits. Bien entendu, nous n'avons pas manqué l'occasion de déguster les produits.

Le 17 juin a eu lieu notre traditionnelle assemblée générale assortie de grillades. Cette année, pour la première fois, nous nous sommes réunis à Zollikofen.

Merci à tous les collègues qui ont participé à ces événements.

Comité de la section BLS





Modèle ferroviaire allemand

Groupe étranger VSLF

Image de la gare de Titisee sur la ligne du Höllentalbahn dans le sud-ouest de l'Allemagne.

Trois voies, trois signaux, tous correctement placés à droite. Il ne viendrait à l'idée de personne de placer le signal de la voie 1 à gauche, parce que ce serait plus simple.

Des consignes propres, cohérentes et uniformes, correctement exécutées.



Instructions de travail

Groupe RH VSLF

Si une directive stipule que l'on doit travailler en fonction du cas considéré, on ne maîtrise plus les processus. D'autant plus que le travail est attribué à la minute près, qu'il touche la sécurité et que chaque action est décrite avec précision. Il n'y a donc pas vraiment de place pour le travail «en fonction de la situation». Ou alors certains veulent se débarrasser de toute responsabilité et simplement la déléguer vers le bas.

Ce mode de travail avait déjà existé auparavant : «fais le travail, le temps nécessaire est alloué». Cela avait fonctionné, mais cela ne servait qu'à justifier du temps de travail superflu à des unités entières.

PP Système de gestion
Conduire le train
Principes de mise en service et de remisage

Instruction de travail

Principes de mise en service et de remisage

5.1. Ordre de mise en service

La mise en service s'effectue selon l'une des trois procédures définies, en fonction du cas concret, il convient de tenir compte des règles de planification.

Flirt avec une nouvelle courbe de freinage

Plusieurs collègues ont remarqué que, depuis quelques temps, des trains Flirt dont la courbe de freinage a été modifiée circulent. Le comportement au freinage est totalement différent de celui auquel on est habitué. Les trains freinent plus faiblement et le frein pneumatique est à peine activé, voire pas du tout. Dans la cabine de conduite, il est impossible de savoir si un train circule avec une nouvelle ou une ancienne courbe de freinage. Les freins sont sans doute l'élément le plus essentiel pour nous, les mécaniciens de locomotive, et donc un domaine très sensible. Il est choquant que l'on bricole ici en arrière-plan sans que nous ne soyons impliqués de manière adéquate. Il faut espérer que la puissance de freinage nettement plus faible n'aura pas de répercussions négatives sur la sécurité.

Emplacement des signaux Entrée de Lucerne

Groupe technique VSLF

A l'entrée de la longue courbe à gauche avant Lucerne, de nouveaux signaux ont été installés. Ils permettent désormais de signaler différentes vitesses. Dans la salle de pause des mécaniciens de Lucerne, les nouveaux signaux ont fait l'objet de discussions. Et une fois de plus, la conclusion était assez claire : la plupart des mécaniciens de locomotive ont affirmé qu'ils commençaient à freiner plus tôt, car il y a encore moins de prévisibilité dans la courbe et, en cas de confusion de signal, les conséquences sont comme toujours importantes.

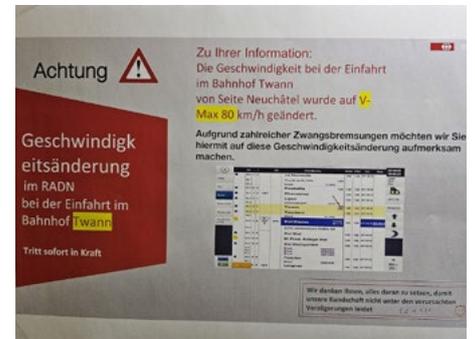
On n'a donc pas atteint ce qui était espéré en termes d'amélioration de la succession des trains.

Informations sur les ralentissements dans le RADN

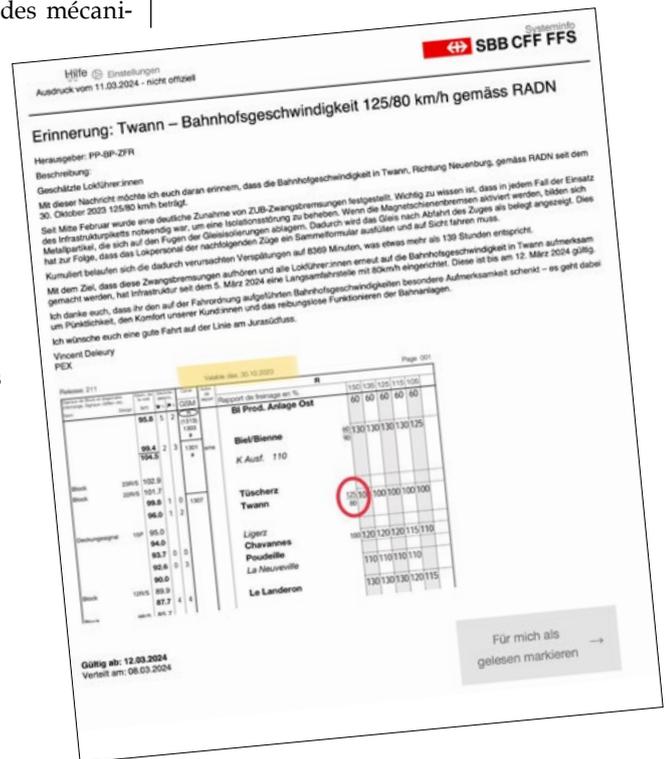
Groupe technique VSLF

Lors des rencontres sur la sécurité avec les CFF, le VSLF a signalé à plusieurs reprises la problématique de l'annonce des tronçons de ralentissement simplement avec une indication de 80 km/h dans le RADN 80. Cela veut dire qu'aucun avertissement ne résonne dans la cabine de conduite. Cela ne convient pas et le VSLF a attiré l'attention sur cette problématique depuis des années.

Dans le cas de Twann, le problème a pris une telle ampleur que CFF Infra et Voyageurs ont été amenés à publier un message dans la V-app, en plus des messages habituels.



Après des interventions répétées de notre part, les tronçons de ralentissement sont à nouveau équipés de signaux de ralentissement et de l'avertissement au signal avancé, comme cela est prescrit. Nous remercions tous ceux qui nous ont soutenus.



Le 9 juillet 2024 à 11 h 46 Griesser Marcus
SBB CFF FFS a écrit :

Cher Hubert,

Nous avons analysé la situation de la signalisation des tronçons de ralentissement lors de chantiers avec les experts de CFF Infrastructure et de la Production Voyageurs. La simplification et la réduction des coûts du signalement des réductions de vitesse pour les travaux de longue durée dans le RADN ne justifient pas les inconvénients pour le personnel des locomotives dus à l'absence de signalisation extérieure et d'avertissement. À l'avenir, la réduction de la vitesse lors de chantiers sur l'infrastructure des CFF sera toujours signalée par des signaux de ralentissement. La RTE 20410 sera révisée en conséquence.

Le mandat pour la signalisation du tronçon de ralentissement près de Twann a été donné par CFF Infrastructure et devrait être réalisé au plus tard fin août 2024.

Les vitesses liées aux installations continueront d'être communiquées aux mécaniciennes et mécaniciens de locomotive via le RADN. Il est indispensable d'étudier attentivement les modifications apportées au RADN pour assurer la sécurité de la conduite des trains.

Meilleures salutations,
Marcus

CFF SA
Sécurité du groupe
Trüffelstrasse 2, 3000 Berne 65

Président VSLF praesident@vslf.com
Objet : Re : Note des partenaires sociaux
01/24 du 3 mai 2024
Date : 10 juillet 2024 à 11 h 50
À : Marcus Griesser

Cher Marcus,

Merci pour ton message.
C'est certainement une bonne décision pour les CFF. Merci.

Espérons que nous parviendrons à améliorer en permanence d'autres problèmes pour le personnel de terrain. Il n'est certainement pas dans l'intérêt de OneCFF de faire des économies unilatérales.

Meilleures salutations,
Hubert

Coûts du projet pour le nouveau tunnel à double voie entre Ligerz et Twann : 431 millions de francs. Il devrait y avoir quelques sous pour les batteries pour les signaux de ralentissement.

Manomètre dans la cabine de conduite

Groupe technique VSLF

Très tôt lors de l'introduction du frein à air comprimé, on trouvait déjà des indicateurs de pression dans la cabine de conduite. Ceux-ci sont indispensables pour contrôler le freinage.

La norme veut que la pression d'air de la conduite d'alimentation soit indiquée dans un manomètre où figure aussi celle de la conduite générale. Un autre manomètre indique la pression dans les cylindres de frein de la locomotive / de la voiture de commande. On ne comprend pas pourquoi les manomètres sont disposés différemment sur l'ICN, qui est le seul véhicule à être différent. Il est possible qu'il s'agisse d'une subtilité de l'ingénierie qui n'est pas compréhensible pour le commun des mortels. Désormais, sur les Flirt EVO pour le trafic régional, l'interrupteur de quittance du dispositif de sécurité ETCS sera monté à gauche et non à droite. Depuis l'introduction des équipements de sécurité des trains dans les années 1930, l'interrupteur de quittance a toujours été à droite. Justification de CFF Voyageurs ZFR : la main droite est déjà fortement sollicitée lors de la conduite.

Il est incompréhensible que ce placement à gauche ne suscite rien de plus qu'un simple haussement d'épaules. Nous demandons un montage au bon endroit, c'est-à-dire à droite.

Manomètre conduite générale et cylindre de frein



Be-4



BR 111



Ce-6/8



RABDe 502



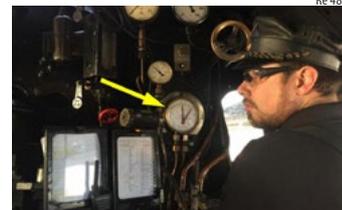
RABe 511



Re 450



Re 482



Dampflok BR 52



TGV PSE

Ainsi, on peut voir en un coup d'œil :

Aiguille du premier manomètre à la verticale (conduite générale) : Frein lâché
Aiguille du deuxième manomètre (du cylindre de frein) sur 0 : Frein lâché

L'inverse serait également vrai :

Aiguille du premier manomètre conduite générale à 0 : Freinage maximal.
Aiguille dans le deuxième cylindre de frein à la verticale : Freinage maximal.

Manomètre conduites d'alimentation et générale



Protection de la personnalité des employés

Le VSLF a écrit aux CFF pour leur soumettre des cas problématiques de collaboration. Les CFF ont pris la demande très au sérieux et l'ont clarifiée de manière exhaustive. Nous remercions les CFF d'avoir pris en compte notre demande et d'avoir procédé à des clarifications complètes.

Le VSLF a été informé que dans les centres d'exploitation (CE) et les «Traffic Control Center» (TCC), les images des caméras sur les quais filment jusque dans la cabine de conduite. D'autres points avaient également été soulevés par des membres.

Requête du VSLF au groupe de coordination de la CCT CFF SA

16 février 2024

Nous souhaitons des discussions sur les données personnelles / de groupe au sein de CFF SA.

- *Protection des données : aux CFF, de très larges cercles de collaborateurs ont accès aux données et aux noms des collaborateurs de l'entreprise, ce qui permet de tirer des conclusions sur leur répartition du travail, leur activité de travail concrète et les résultats de leur travail. Ces canaux ne sont ouverts que dans un sens.*
- *Anonymat : divulgation unilatérale des noms et autres informations lors de la communication. Une partie des collaborateurs est joignable au maximum dans une fonction ou via des numéros de téléphone non définis. En outre, les adresses e-mail et les indications dans l'annuaire téléphonique ne sont plus inscrites que comme indications de groupe. Ceci à l'encontre de la transparence totale pour la personne qui parle et écrit. Cette disparité est non seulement très dérangeante et injustifiée, mais aussi discriminatoire (et contredit l'idée de «OneCFF» et de la responsabilité individuelle).*
- *Observation sur le lieu de travail : de nombreuses zones des installations ferroviaires et des quais sont surveillées au moyen de caméras. Ces images sont utilisées par divers services et permettent d'avoir un aperçu direct de l'activité du personnel (des locomotives). Grâce au numéro de train, les noms et les services des collaborateurs concernés peuvent être consultés sans restriction. Il est inacceptable*

que les employés soient placés sous la surveillance à travers d'écrans.

- *Protection des données : nous avons reçu des communications indiquant que les données relatives aux cas de signaux, avec des noms, se trouvent sur l'intranet.*
- *Protection des données : en cas de serrage imposé en raison des dispositifs de sécurité sur les trains modernes, que l'intervention soit justifiée ou non, ces informations sont automatiquement communiquées aux services des CFF et aux fabricants des véhicules, respectivement aux industriels concernés. Il est possible à tout moment de remonter jusqu'à la personne qui conduit le train et de retrouver son nom.*
- *Nous prions les RH CFF de nous communiquer les services responsables de cette situation afin de discuter de la problématique et d'y remédier. Merci beaucoup.*

CCT CFF : «L'accès aux données concernant d'autres personnes est réservé aux collaborateurs qui, en raison de leur fonction, doivent pouvoir les consulter». Nous considérons que ce principe n'est pas respecté.

N'hésitez pas à nous contacter pour toute question.

*Hubert Giger
Président du VSLF
Martin Geiger
Comité central du VSLF*

Élaboration des clarifications par les CFF

Un représentant responsable de la protection des données et une représentante des RH ont consulté des représentants du VSLF suite à la demande écrite de ce dernier et ont rédigé un rapport complet avec les explications concernant les différents points. Pour ce faire, des interrogatoires ont été menés avec des spécialistes de

«Corporate Security», du «Traffic Control Center» (TCC), de la conduite des trains et de la répartition.

Rapport des CFF concernant la demande du VSLF du 16.02.2024 (résolu par le VSLF)

1. accès trop large aux données des collaborateurs (proportionnalité : need-to-know)

Le principe de proportionnalité veut que l'accès aux données personnelles soit limité aux personnes qui en ont besoin pour remplir leur fonction (principe du need-to-know). L'accès aux données des collaborateurs est nécessaire à l'entreprise et n'est pas contraire à la protection des données. Les autorisations existent de manière correcte, mais les autorisations déjà attribuées ne font pas encore l'objet d'un contrôle systématique et régulier. Un contrôle correspondant sera mis en place par les responsables.

2. accès unilatéral aux noms et autres données / anonymat (inégalité de traitement)

Le personnel des locomotives est clairement identifiable par la répartition et par le fait de conduire un véhicule donné par d'autres cercles de personnes et doit l'être du point de vue de l'exploitation. En revanche, les collaborateurs du TCC ou des CE ne sont pas nécessairement identifiés par leur nom.

Les collaborateurs des centrales ont été informés qu'ils devaient s'identifier lorsqu'ils prenaient contact et que l'anonymat d'un numéro de téléphone unique ou d'une boîte aux lettres de groupe pouvait ainsi être levé. Il peut être dérangeant de ne pas savoir à qui l'on s'adresse, mais il n'y a pas de discrimination.

3. observation sur le lieu de travail (caméras vidéo)

Dans certaines gares, des caméras sont installées à proximité des quais. L'objectif de ces caméras réside dans la sécurité du trafic ferroviaire et non dans la surveillance des collaborateurs. Tous les collaborateurs concernés sont informés par un avenant au

contrat de la présence des caméras dans leur zone de travail. Les enregistrements correspondants peuvent être consultés exclusivement auprès du service vidéo du groupe, par exemple dans le cadre d'enquêtes pénales.

Les collaborateurs des CFF, chargés entre autres de la surveillance et du contrôle du trafic ferroviaire, n'ont accès qu'à des images en direct. C'est une nécessité opérationnelle et une mesure proportionnée. Le fait que des employés des chemins de fer soient parfois visibles sur ces images en direct et qu'ils soient en outre identifiables grâce à d'éventuels numéros de train et à leur tableau de service est acceptable pour eux.

Cette éventuelle identification du personnel ferroviaire par des images en direct n'a pas pour conséquence que les faits qui en résultent soient utilisés comme reproche à l'encontre des collaborateurs. Une surveillance ciblée du personnel des locomotives serait inadmissible et n'a pas lieu.

4. protection des données après les cas de signaux sur l'intranet

Aucune violation systématique de la protection des données n'a été constatée. Dans un cas, un formulaire a été mal classé par erreur.

5. protection des données en cas de serrage imposé (annonce directe aux CFF et aux industriels)

Les serrages imposés sont systématiquement documentés. Dans le cas de nombreux serrages imposés ou lorsqu'ils n'ont pas été signalés, le mécanicien de locomotive est contacté afin de discuter des causes. Cela est nécessaire, car environ la moitié des serrages imposés ont une incidence sur la sécurité. D'autres personnes peuvent tirer des conclusions sur les mécaniciens de locomotive concernés à l'aide des données et de la répartition. Les données transmises à l'industrie ne permettent pas de déterminer sur le mécanicien de locomotive.

Conclusion des CFF

Les CFF vous remercient de leur signaler toute violation présumée ou avérée de la protection des données et les prennent très au sérieux.

Dans le cas présent, un incident dû à une erreur individuelle unique a pu être constaté. Sur cette base, le processus concerné a été optimisé afin que cela puisse être exclu à l'avenir. En outre, un potentiel d'optimisa-

tion a été identifié dans le contrôle des autorisations déjà accordées dans Sopre. Les processus concernés seront adaptés.

Aucune violation systématique de la protection des données n'a été constatée. Les CFF respectent les principes de protection des données et s'assurent que les données des collaborateurs ne sont accessibles que selon le principe du need-to-know.

Appréciation

Hubert Giger, président du VSLF

Jusqu'à-là, tout va bien : les prescriptions et les directives sont respectées, les processus fonctionnent. Ce qui peut être perçu comme dérangeant est dû à l'entreprise et donc acceptable. C'est acceptable. Le reste est réglé dans un avenant au contrat.

Il est réjouissant de constater que les CFF ont pris notre demande très au sérieux et l'ont clarifiée de manière professionnelle. Ainsi, nous pouvons actuellement clore le sujet.

Pourtant, beaucoup de thèmes liés restent ouverts. Ainsi, il faut entrer toute la journée son numéro personnel dans les systèmes, ce que l'on peut aussi considérer comme une dépersonnalisation. Théoriquement, il serait possible de conduire le personnel uniquement d'après un numéro «fictif», sans pouvoir en déduire l'identité de la personne. Dans ce cas, ce n'est pas le mécanicien X ou Y qui aurait commis un cas de signal, permettant ainsi à l'info de circuler fort rapidement, mais simplement le «mécanicien du train 17398» avec son numéro fictif. Le numérique pourrait justement permettre la séparation du matricule u128663 et donc du nom.

Malgré tout, on peut vivre avec. Le mécanicien de locomotive et les autres membres du personnel sont non seulement enregistrés par toutes les caméras, mais aussi pour chaque manipulation individuelle sur les véhicules, jusqu'à l'utilisation de l'outil de travail. Il s'agit donc pratiquement une surveillance à 100 %. Mais tout est légal et sécurisé. Celui qui téléphone au centre d'exploitation dans l'une des nombreuses gares surveillées par des caméras sur les quais doit s'attendre à être observé par son interlocuteur. Il en va de même lorsque l'on monte ou descend de la cabine de conduite, que l'on rebrousse ou que quelqu'un cherche simplement à savoir à quoi l'on ressemble.

Il devrait être compréhensible qu'il soit inconsciemment pesant d'être toujours

surveillé. Nous espérons néanmoins avoir sensibilisé les entreprises. Il serait souhaitable que tous les collaborateurs ayant accès à des données et à des images soient informés explicitement et de manière répétée que ces informations sont hautement sensibles et doivent être traitées comme telles.

Une autre remarque : on avait promis au personnel des locomotives que les données sur les serrages imposés ne seraient pas utilisées abusivement pour la gestion du personnel. C'est exactement ce que nous avons aujourd'hui, avec des interrogatoires à ce sujet et des conséquences liées au droit du travail. Dans ce domaine aussi, nous nous sommes fait avoir et la confiance ne se perd qu'une fois.

Dossier personnel et protection des données CFF

Les freinages du système ZUB / ETCS ne sont en principe pas classés dans les dossiers du personnel. En cas d'anomalies, par exemple en cas d'accumulation, mais aussi en fonction du type concret de cas ZUB, une note peut être saisie et classée dans le dossier. Cela s'inscrit dans le cadre de la tâche de gestion consistant à thématiser les incidents liés à la sécurité.

En cas de changement de CLP, seul le dossier est «transféré», mais pas les notes personnelles. Par conséquent, les notes ne sont pas non plus classées dans le dossier personnel. Si la pratique devait être différente, nous vous prions d'en informer les CFF et les RH.



En novembre 2023, le programme de planification Railopt a été remplacé par Railcube chez BLS Cargo. Railcube est un programme standard avec lequel Crossrail travaille depuis longtemps en Allemagne et en Belgique. Lors de l'introduction à BLS Cargo en Suisse, de gros problèmes se sont pourtant produits. *Christof Graf, Comité central du VSLF, responsable BLS*

Il n'était plus possible de savoir quelles locomotives se trouvaient sur quels trains, ni même où se trouvaient ceux-ci. C'est pourquoi certains trains ont été immobilisés. La mise en tête et la coupe des locomotives posent également de gros problèmes au système. Il est également arrivé qu'un tour de service entier disparaisse peu avant ou même pendant le service. Tout cela a entraîné un surcroît de travail et beaucoup plus d'appels téléphoniques entre le personnel des locomotives et la régulation. Il a également fallu créer des postes supplémentaires pour maîtriser les problèmes. Le trafic n'a pu être maintenu que grâce à la grande flexibilité du personnel des locomotives.

Un autre problème est apparu dans les décomptes de temps. Comme BLS Production ferroviaire, qui emploie tous les mécaniciens de locomotive de l'entreprise, continue à utiliser Railopt pour la planification et que les décomptes de temps sont donc aussi générés par ce système, il y a eu des problèmes entre les interfaces de Railcube et de Railopt. Ainsi, les services étaient en partie mal représentés dans le décompte

des heures. Les heures supplémentaires étaient indiquées comme temps supplémentaire, des jours entiers manquaient dans le décompte ou des temps erronés étaient transmis. De telles interfaces, aussi sensibles que le décompte de temps, devraient être testées avant l'introduction. Un décompte du temps de travail erroné représente également une grande perte de confiance dans l'entreprise et est ressenti comme un manque d'estime.

De manière générale, l'information donnée sur le nouveau système était très mauvaise. Les informations sur les problèmes rencontrés avec Railcube étaient inexistantes ou presque. Il s'est également avéré que, d'une part, le système n'avait pas été programmé de manière satisfaisante et que, d'autre part, les utilisateurs à la régulation n'avaient pas été suffisamment formés. Nous espérons que la formation sera intensifiée.

Aujourd'hui encore, le système ne fonctionne pas de manière satisfaisante. Il manque toujours, lors de la préparation du tour et de son suivi, l'indication de l'endroit où la locomotive doit être garée, par exemple.

Ces données doivent encore être saisies manuellement par le répartiteur lors de chaque service. S'il ne le fait pas, c'est simplement un temps standard qui est enregistré, mais pas le travail concret.

Il était prévu que l'introduction de Railcube réduise le nombre d'appels téléphoniques avec la régulation. C'est exactement le contraire qui s'est produit. De plus, la charge de travail au niveau de la planification a augmenté par rapport à l'ancien système Railopt.

Un autre point positif aurait dû être une simplification pour le personnel des locomotives, si l'application était vraiment pleinement fonctionnelle. Toutes les informations relatives au service sont enregistrées dans un outil. Tous les documents, de même que l'identité des collègues pour la relève, ce que ne faisait pas Railopt.

Il faut espérer que BLS Production ferroviaire ait tiré les leçons de l'introduction de Railcube chez BLS Cargo et que les mêmes erreurs ne se produiront pas dans le cadre du projet Railcore, dont l'objectif est de remplacer Railopt. ➔

ADL inutilisable

De nombreux messages ADL sont encore et toujours erronés. En plus de la consommation supplémentaire d'énergie et de frein, les nerfs sont également mis à rude épreuve. En plus du système «V-Pro» pour des marches de train mieux calculées, il faudrait en plus des informations dynamiques sur la conduite pour le personnel des locomotives. Ici, nous ne sommes pas encore à la hauteur de l'époque et des possibilités qu'elle offre. *Groupe technique*

Annnonce ESQ

Objet : ESQ : indication ADL erronée / train 1001 / GMT-KLW / 09.2024

Nom : x

Prénom : y

Numéro personnel : U11xxxx

Parcours de : Gruemet

Itinéraire jusqu'à : Killwangen

Train : 1001

Date de la bande : 09.2024

Déroulement :

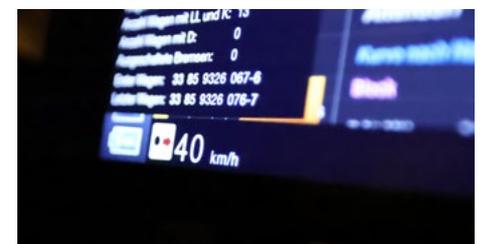
Étant un petit peu en avance, j'ai laissé le train rouler sur l'erre dans le tunnel du Heitersberg. J'ai ensuite obtenu une indication ADL à 120 km/h, puis peu après une indica-

tion de 130 km/h. Partant du principe qu'à partir de Killwangen, la succession avait été modifiée en raison d'un retard du train 1002, j'ai appliqué la recommandation et accéléré le train jusqu'aux vitesses recommandées. Malheureusement, le signal avancé C*87 qui se trouve avec le signal d'entrée de Killwangen indiquait «avertissement». Une fois de plus, une indication ADL et sa mise en œuvre ont entraîné une consommation inutile de courant et des garnitures de frein.

Feed-back souhaité : oui

Motif du feedback : je me demande pourquoi l'ADL fonctionne toujours de manière aussi peu fiable.

Les conflits lors de l'insertion du flux en provenance de Lenzburg / Heitersberg dans celui de Baden à Killwangen ne sont pas seulement un problème d'information aux mécaniciens de locomotive, mais sont aussi dus au manque de communication entre le BZ Mitte et le BZ Ost. Même les milliards investis dans les systèmes de gestion du trafic (TMS) n'y font rien. ➔



Marche à vue en présence de personnes aux abords de la voie

Lorsque des personnes sont signalées aux abords de ou sur la voie, CFF Infrastructure procède conformément aux directives «Questions & réponses de la gestion de l'exploitation Prescriptions d'exploitation de l'infrastructure DE-I», c'est-à-dire qu'elle ordonne la «marche à vue». Cela a également été clarifié sur le plan juridique par DE-I, afin que les CFF soient protégés. La question de savoir si le personnel des locomotives est également couvert reste ouverte. La question fondamentale est de savoir si cette procédure est correcte, car les personnes sont des objets mobiles. *Groupe technique VSLF*

Ni les PCT ni nos prescriptions d'exploitation ne règlent spécifiquement la procédure à suivre en présence de personnes sur la voie. Il n'est pas garanti qu'un train, même à faible vitesse, puisse être arrêté en toute sécurité devant un objet en mouvement. D'autant plus qu'une personne alcoolisée, sous l'influence de drogues ou suicidaire, par exemple, n'est pas prévisible. Dans plusieurs pays, si une personne se trouve sur la voie, la voie est fermée jusqu'à ce que la ligne soit sous contrôle. À la place de la «marche à vue» ordonnée, la conduite se fait de plus en plus au moyen d'un signal auxiliaire, car une annonce protocolée en respectant le digit-by-digit n'est probablement plus applicable dans des délais raisonnables. Mais le mécanicien de locomotive n'est généralement pas conscient qu'il doit faire attention à toutes sortes de personnes avec le signal auxiliaire.

De notre point de vue, la «marche à vue» est la marche pour la détection d'un gros obstacle ou d'un véhicule ferroviaire, et non pour les personnes sur la voie (les personnes ne sont techniquement pas un «obstacle» pour un train). (Sur la RoLa, un camion est toujours garé sur le wagon de queue, car les wagons plats ne sont pratiquement pas reconnaissables en «marche à vue»).

Le VSLF a donc écrit à l'OFT, en tant qu'éditeur des PCT, et à CFF Infrastructure, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, afin de clarifier cette question.

Mail du VSLF à l'OFT :

Madame, Monsieur,

Nous souhaitons vous soumettre une problématique.

Cela concerne la «marche à vue» des trains selon PCT et l'interprétation de la prescription. Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) :

Définitions : marche à vue

la circulation à une vitesse adaptée aux conditions de visibilité, au maximum 40 km/h, de façon à pouvoir s'arrêter avant un obstacle reconnaissable sur le tronçon visible. Dans des cas particuliers, les prescriptions d'ordre supérieur spécifiques prévoient d'autres vitesses maximales.

Depuis longtemps, plusieurs ETF partent du principe que la «marche à vue» est ordonnée

lorsque des personnes sont signalées ou présumées sur la voie ou à proximité de celle-ci.

Contrairement aux ETF, nous interprétons la «marche à vue» comme signifiant que les obstacles tels que les véhicules ferroviaires, les objets de grande taille tels que les voitures, les troncs d'arbres ou les glissements de terrain qui devraient être détectés. Une personne, qui peut être suicidaire ou sous l'influence de l'alcool ou de drogues, est un objet mobile et ne peut pas être détectée dans certaines circonstances. D'autant plus que, d'un point de vue technique, une personne ne constitue pas un obstacle pour un train.

A l'étranger, on procède parfois de la manière suivante : si des personnes se trouvent sur la voie ou aux abords de la voie, plus aucun train ne circule jusqu'à ce que la voie puisse être déclarée libre.

Nous vous prions de bien vouloir nous faire part de votre interprétation en tant qu'autorité de surveillance du trafic ferroviaire et auteur des PCT concernant la «marche à vue» des personnes sur la voie. Nous informerons nos membres en conséquence.

Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Meilleures salutations,

*Hubert Giger
Président du VSLF*

Réponse de l'OFT :

La définition de la marche à vue contenue dans les PCT n'exclut en principe aucun obstacle. Il n'est pas précisé s'il s'agit d'un obstacle «statique» (p. ex. rocher/terre) ou «dynamique» (p. ex. animal, être humain). Par conséquent, le terme couvre les deux. Une définition exhaustive d'un obstacle reconnaissable à distance de vue n'est pas possible ou conduirait alors à une définition et/ou à des exclusions qui prendraient des pages et des pages. C'est pourquoi la définition générique actuelle a été reprise dans le PCT.

En revanche, la consigne à appliquer est clairement définie : vitesse de conduite adaptée aux conditions de visibilité, 40 km/h au maximum, de manière à pouvoir s'arrêter à temps avant un obstacle visible à distance de visibilité. En cas d'événement lors d'une marche à vue, il

faudrait donc évaluer si les consignes ont été exécutées correctement, c'est-à-dire en tenant compte de manière appropriée de la situation concrète. Dans l'esprit des PCT, il est toutefois clair qu'une collision avec un obstacle pénétrant soudainement (dynamiquement) dans le gabarit d'espace libre n'est pas ou ne peut pas être évitée, même lors d'une marche à vue.

Infrastructure des CFF

Utilisation du signal auxiliaire

En principe, les prescriptions stipulent que le chef-circulation (CC) ne peut actionner un signal auxiliaire qu'en cas de dérangement selon R300.9, chiffre 2. Cela ne comprend pas le cas «personnes aux abords des voies». La fonctionnalité «Marche à vue – itinéraires», qui n'existe normalement que sur les lignes avec signalisation en cabine, a été mise en œuvre sur certains tronçons. Le chef-circulation peut donc établir un itinéraire en marche à vue (code de commande marche à vue), ce qui a pour effet que le mécanicien de locomotive doit rouler «à vue». Du point de vue du chef-circulation, il ne s'agit pas de la commande d'un signal auxiliaire mais du point de vue du mécanicien de locomotive, si, puisque dans l'installation extérieure, la lampe rouge clignote = signal auxiliaire. CFF Infra Conduite de l'exploitation I-BF prescrit aux CC, dans le document I-FUB 13/21, que sur les lignes équipées d'une signalisation extérieure, la marche à vue ne peut avoir lieu qu'après avoir avisé au préalable le personnel des locomotives, avec obligation de quittance. Conclusion : sur les lignes avec signalisation extérieure, le signal auxiliaire n'est en principe pas utilisé en cas de «personnes aux abords des voies». Certains tronçons avec la fonctionnalité «Marche à vue – itinéraires» constituent une exception, mais dans ce cas, une communication préalable doit avoir lieu. Si ces règles ne sont pas respectées, CFF Infra BF demande une annonce ESQ afin de pouvoir analyser les cas. Il reste ensuite les lignes avec signalisation en cabine : les PCT prévoient de procéder à une marche à vue pour les cas de «personnes aux abords de la voie», sans autres conditions (avertissement préalable, ...). Selon Infra BF, le personnel des locomotives est en règle générale tout de même informé si la marche à vue est prescrite suite à la présence de «personnes aux abords de la voie».

Les régions BF ont pour consigne d'ordonner la «marche à vue» conformément au document Questions/Réponses ci-joint :

Situation initiale

Le contrôleur reçoit un message indiquant qu'une personne étrangère au chemin de fer se trouve à proximité de la voie (dans la zone de danger). Comment les mécaniciens de locomotive sont-ils informés ? À partir de quand peut-on revenir au mode de fonctionnement «normal» ?

Réponse Avis

En principe, les mécaniciens doivent être avisés par un formulaire d'ordre à protocoler (ordre 6 / marche à vue). Dans le cas où le chef-circulation est avisé à court terme, il peut être tout à fait judicieux que le mécanicien de locomotive correspondant ne soit averti en cas d'urgence que par quittance ou par un appel d'urgence. C'est-à-dire dans les cas où le train est déjà proche et ne pourrait plus s'arrêter avant l'endroit en question.

Retour vers le fonctionnement normal

Dès que le danger est écarté, les mesures (p. ex. marche à vue) visant à le réduire peuvent être levées :

- lorsque la personne a été appréhendée sur ou aux abords de la voie ou
- après deux mécaniciens de locomotive aient confirmé n'avoir vu personne dans la zone de danger mentionnée.
- Pour les installations plus complexes, une extension à plusieurs trains est absolument logique.
- Il n'y a pas de composante temporelle.

Prescriptions suisses de circulation des trains PCT

Termes

Conduite à vue

une vitesse adaptée aux conditions de visibilité, au maximum 40 km/h, de manière à pouvoir s'arrêter à temps avant un obstacle visible à distance de visibilité. Dans certains cas, les prescriptions souveraines spécifiques prévoient des vitesses maximales différentes.

Prescriptions suisses de circulation des trains PCT

Explication des termes

marche à vue

la circulation à une vitesse adaptée aux conditions de visibilité, au maximum 40 km/h, de façon à pouvoir s'arrêter avant un obstacle reconnu sur le tronçon visible. Dans des cas particuliers, les prescriptions d'ordre supérieur spécifiques prévoient d'autres vitesses maximales. ➤

La folie des économies de Keller-Sutter au détriment du trafic ferroviaire

Les dépenses fédérales augmentent sans cesse, si bien que la conseillère fédérale Karin Keller-Sutter en a eu assez et a chargé un groupe d'experts de faire des propositions d'économie, avec des conséquences pour le trafic ferroviaire. Les subventions pour les trains de nuit, acceptées dans le cadre d'une votation populaire, doivent être supprimées et les projets d'extension du réseau doivent être réexaminés.

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

La ministre des Finances Karin Keller-Sutter a mis le couteau sous la gorge des finances fédérales : les dépenses ont augmenté de manière significative et doivent désormais être freinées. Même au vu de la situation sécuritaire en Europe de l'Est et au Proche-Orient, le fait que le principal poste responsable de l'explosion des dépenses – l'armée – ne soit pas seulement épargné par les économies, mais reçoive encore plus d'argent, peut laisser un goût amer. L'incitation à travailler de manière plus efficace s'évanouit ainsi – car il est évident que la Confédération ouvrira de toute façon toujours son porte-monnaie.

Un groupe d'experts dirigé par l'ancien directeur de l'Administration fédérale des finances, Serge Gaillard, a soumis des propositions d'économies qui sont toutefois plutôt concentrées dans le domaine social et environnemental, de sorte qu'une égalité équitable entre tous les départements pourrait être fortement mise en doute. Étant donné que l'avenir du trafic ferroviaire en dehors des cantons de Berne et du Valais est considéré par le Département de l'environnement, des transports et de la communication (DETEC) et son chef comme une priorité moins importante que l'abattage du loup ou la réouverture des centrales nucléaires, des coupes sont également opérées dans ce domaine, tandis que le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) reste intact.

Il manque la mesure à armes égales

Un des points d'économie consiste dans le réexamen des projets d'extension prévus dans le trafic ferroviaire. Il n'y aurait rien à redire à cela si les mêmes critères étaient appliqués à FORTA, ce qui n'est malheureusement pas le cas.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le problème est que depuis l'introduction du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), les cantons ne doivent ou ne peuvent plus effectuer de dépenses directes dans le cadre de projets d'aménagement, mais seulement de manière indirecte via un versement

au fonds FIF. Ceci contrairement au FORTA, où les cantons continuent de participer aux projets du trafic d'agglomération, comme les trams ou les métros. Cela induit le risque de trop miser sur le ferroviaire, car la Confédération paierait de toute façon tout. Et comme chaque région doit être prise en compte pour respecter le fédéralisme, les projets ruraux, dont l'utilité pour la population nationale est plutôt faible, trouvent plus facilement leur place dans les programmes d'extension PRODES que ceux qui généreraient plus d'utilité parce qu'ils sont situés dans les cantons les plus peuplés, qui pourraient ou devraient être mis à contribution plusieurs fois. Mais justement, Zurich, contrairement à d'autres cantons, aurait aussi été en mesure (ou aurait dû être en mesure) de préfinancer ou de cofinancer lui-même des projets, comme cela était encore autorisé pour la ligne diamétrale. En comparaison avec la ligne diamétrale zurichoise, les 30 millions de francs suisses pour l'avant-projet du tunnel du Grimsel sont d'ailleurs de l'argent jeté par les fenêtres...

C'est pourquoi il ne faut pas s'opposer à un examen du bien-fondé de ces projets, car les moyens plutôt limités mis à disposition lors de chaque étape d'aménagement sont également source de conflits, car plusieurs grands projets ne peuvent pas être réalisés en même temps. Ainsi, les deux demi-cantons bâlois et le canton de Lucerne se battent en duel pour obtenir des fonds fédéraux pour des gares souterraines qui coûtent des milliards. Alors que les Bâlois se sont résolus à échelonner la construction du cœur de l'ouvrage - c'est-à-dire à n'inscrire «que» la gare souterraine de Bâle CFF comme première étape – et ont conclu un accord avec le canton de Genève en matière de soutien mutuel, Lucerne continue d'insister pour que l'ensemble de la gare traversante, y compris les deux tunnels d'accès, soit intégré au programme PRODES 2045, sans répartition possible, et ce, notons-le, avec des coûts de construction budgétisés à 3,3 milliards de francs suisses. Au lieu de forger des alliances avec d'autres cantons

comme ses concurrents de la Suisse du Nord-Ouest pour s'assurer les voix nécessaires au Parlement, le canton de Lucerne préfère organiser des expositions et s'exprimer dans les médias en suppliant que «ce soit enfin le tour de la Suisse centrale», oubliant que la Suisse centrale ne se limite pas à Lucerne et que pour une grande partie des cantons de Schwyz et de Zoug, la gare de souterraine de Lucerne ne joue pas un grand rôle, même si certains experts ferroviaires affirment le contraire dans leurs communiqués, et encore moins pour les cantons de Suisse orientale et occidentale. Mais c'est justement de ces voix qu'il y aurait besoin dans le débat, et l'on risque donc de se retrouver avec un vote du Parlement qui ne sera que du chagrin...

D'ailleurs, si le Département fédéral des finances appliquait les mêmes règles, les projets de FORTA seraient également examinés à la loupe, y compris leur intérêt pour l'ensemble de la Confédération, comme le tunnel du Rhin à Bâle.

La suppression de la subvention pour les trains de nuit, une erreur

Il faut absolument rediscuter de la suppression prévue du financement de départ de 30 millions de francs suisses par an

sur cinq ans pour les liaisons ferroviaires de nuit prévues entre Zurich/Genève et Barcelone et entre Zurich/Brig et Rome. Celles-ci étaient inscrites dans la loi CO₂ acceptée par le peuple, mais avec une formulation délicate selon laquelle ces subventions ne doivent pas être versées, mais peuvent seulement l'être. La Confédération exploite aujourd'hui cette faille. Même si cela semble juridiquement correct, on ne peut toutefois pas écarter le soupçon que le peuple ait été en quelque sorte trompé.

Le train de nuit n'est pas une activité rentable en soi et est donc contre-productif par rapport aux objectifs fixés par la Confédération, selon lesquels le trafic international de voyageurs (TIP) doit être rentable en tant que tel. Toutefois, dans le cadre des objectifs climatiques et de la société «zéro émission nette», il est extrêmement important de pouvoir proposer au voyageur soucieux de son budget des alternatives plus respectueuses du climat que les vols

EasyJet ou Vueling au départ de Bâle, Zurich ou Genève. Barcelone, par exemple, est une destination très prisée des touristes suisses. Jusqu'en décembre 2012, il existait avec l'EuroNight Pau Casals une liaison ferroviaire de nuit très appréciée entre Zurich, Berne et Genève et la métropole catalane. Les CFF souhaitent réactiver cette liaison en collaboration avec les ÖBB. Mais au cours des douze dernières années, les conditions ont changé : à l'époque, c'est la compagnie espagnole Renfe qui fournissait le matériel roulant, lequel a toutefois été mis ferrailé entre-temps. Mais c'est le moindre des problèmes, car le matériel Nightjet des ÖBB constitue une alternative. La production en elle-même est plus diffi-



cile, car une coopération entre les CFF, la SNCF et la Renfe n'est plus possible, car les deux derniers se sont brouillés et se font désormais concurrence. Si les CFF coopéraient exclusivement avec la Renfe, ils se mettraient à dos la SNCF, partenaire dans le cadre de TGV Lyria. Le matériel moteur bi/tricourant adapté au trafic voyageurs pourrait alors devenir un problème et la coopération avec la SNCF pour le trafic en dehors de Paris est de toute façon plutôt difficile. Un autre point concerne les difficultés liées aux travaux nocturnes et aux éventuels itinéraires de déviation en France et sur les lignes à voie normale vers l'Espagne.

La production du train de nuit prévu pour Rome s'avère tout aussi difficile que les liaisons de train de nuit existantes. En raison des prescriptions de détection des incendies, le matériel roulant ne pourrait être que les nouvelles rames Nightjet des ÖBB ; à moins que Trenitalia ne fournisse

les voitures-lits et les voitures couchettes. Afin d'exploiter le plus de potentiel possible en Suisse, le train au départ de Zurich ne doit pas emprunter la voie la plus rapide vers l'Italie via le Gothard, mais circuler via le Lötschberg et Brig, afin de pouvoir prendre des voyageurs en correspondance depuis Bâle, Berne et la Suisse romande et ce au détriment d'horaires de départ attractifs. Malheureusement, les changements de locomotive à Domodossola ne seront plus souhaités par RFI à l'avenir, ce qui nécessiterait à nouveau l'utilisation de locomotives voyageurs adaptées à l'Italie, ce que les CFF ne possèdent pas. À noter au passage : un changement de locomotive serait possible à Chiasso. À cela s'ajoute le fait que si les trains ne sont pas réversibles, il n'est pas possible de s'arrêter à Berne et que dans les gares des environs comme Zollikofen ou Ostermundigen, la longueur des quais est limitée.

En raison de ces difficultés, il n'est pas possible d'exploiter ces deux liaisons de trains de nuit sans subvention pendant les cinq premières années d'exploitation. Et à ceux qui disent que de telles subventions sont inutiles, il convient de rappeler deux points : premièrement, le transport aérien en Suisse bénéficie d'une exonération fiscale en matière de car-

burant pour les liaisons internationales par crainte d'un désavantage concurrentiel par rapport à l'étranger, ce qui constitue également une forme de subvention et, deuxièmement, la Suisse est l'un des rares pays d'Europe dont le trafic longue distance de jour est entièrement autofinancé. Même en France et en Allemagne, certaines liaisons comme le TERGV dans le nord de la France ou les liaisons InterCity utilisables avec des billets régionaux, comme par exemple Bremen-Norddeich Mole, sont soutenues financièrement par les régions ou les Länder.

En Autriche, l'ensemble du trafic grandes lignes est subventionné, à l'exception de la ligne ouest Vienne-Salzburg.

Et en Suisse ? Là-bas, deux liaisons internationales en train de nuit ne valent pas 30 millions de francs par an pour l'État, contrairement à l'avant-projet d'un projet de tunnel inutile entre l'Oberland bernois et le Valais... ➤

Grandes promesses théoriques, désillusions dans la pratique

Le 26.10.2024, un article intitulé «Le chemin de fer écologique n'a besoin ni de mécaniciens ni de signaux» est paru dans la NZZ. Contenu : l'habituel éloge de la conduite autonome. Si seulement celle-ci était aussi simple que les ficelles de cet article publicitaire...

Markus Leutwyler, rédacteur



Nous commençons à le savoir. A intervalles réguliers, généralement à l'approche de Noël, nous sommes gratifiés d'une information selon laquelle la conduite autonome dans le trafic ferroviaire est sur le point de percer. L'article de la NZZ s'inscrit dans cette longue lignée. Les mots à la mode sont toujours à peu près les mêmes. Cette fois-ci, c'est le «respect de l'environnement» qui est à l'ordre du jour. Les petits métros sur pneus sont mis dans le même sac qu'un train complet à trafic mixte et à grande vitesse. Comme toujours, l'ordinateur optimise si parfaitement les

temps de parcours que 30% d'énergie devraient pouvoir être économisés. Peut-être. Les 30% semblent être un chiffre magique, qui a déjà circulé dans le milieu à l'époque de SmartRail 4.0, lorsqu'il fallait des gains de capacité. «Pourquoi justement 30% ?» ai-je demandé il y a six ans à Yves Zischek, alors chef de projet, lors d'une interview. «C'est une ambition !» (LocoFolio 2018-1). Tous ceux qui travaillent dans le secteur ferroviaire depuis plus d'un poste de carriériste ou plus d'une législature savent ce qu'il en est resté.

Malheureusement, les décideurs ne sont justement pas les praticiens expérimentés aux manettes des trains ou devant les écrans des centres d'exploitation, mais des politiciens qui manquent de connaissances spécialisées ou des managers qui se laissent éblouir par les présentations Powerpoint soignées de l'industrie. Pourtant, ces informations doivent être clairement déclarées comme partiales. Ce ne serait pas avec des techniques ennuyeuses et dépassées que l'on peut faire de gros bénéfices, mais avec des «innovations», de «l'intelligence artificielle» et d'autres serpents de mer (pas en voie de disparition, malgré l'urgence climatique). On fait miroiter des avantages qui n'existent pas dans la pratique. L'ETCS présente des lacunes en matière de sécurité, tant au niveau 1 LS qu'au niveau 2, qui ont par exemple conduit, comme cela a été prouvé, à des autorisations de mouve-

ment erronées. Les deux systèmes sont des tueurs de capacité. Le niveau 3, qui était déjà considéré comme la panacée avant SmartRail 4.0 et qui permettrait les Moving Blocks mentionnés dans l'article, n'existe jusqu'à présent que dans les présentations sur papier glacé. Avant sa réalisation, des aspects tout à fait essentiels doivent encore être clarifiés, notamment dans le domaine de la cybersécurité.

Dans des pays comme la Suisse, qui est déjà bien avancée dans la mise en œuvre de l'ETCS, la désillusion est grande. La ponctualité n'a pu être rétablie qu'en prolongeant les temps de parcours comme déjà annoncé. Les entrées dans les grandes gares comme Zurich durent une éternité au niveau 1 LS et désespèrent contrôleurs et passagers. Quel retour en arrière !

Les passagers restent des passagers, les perturbations restent des perturbations, les conditions météorologiques restent des conditions météorologiques, la physique reste la physique. Ni l'IA ni les nombreuses petites lumières colorées qui clignotent dans un grand centre de calcul n'y changeront rien.

Le groupe technique du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) a rédigé un dossier ETCS très complet qui examine en détail ces différents aspects. Il peut être consulté librement sur notre site Internet. Il est possible que sa lecture permette d'éviter l'un ou l'autre mauvais investissement. ➤

Le bruit

Hubert Giger, Président VSLF

Le bruit est un problème pour le personnel des locomotives. Autrefois, on roulait avec des véhicules bruyants équipés de freins à sabot et les fenêtres restaient ouvertes tout l'été en raison de l'absence de climatisation. Aujourd'hui, on utilise en permanence des climatisations parfois bruyantes et les tronçons en tunnel, tout comme les vitesses et les temps de conduite, ont nettement augmenté. Sur les nouvelles rames, la cabine de conduite se trouve à nouveau directement dans le «compartiment machine» avec l'équipement technique logé au-dessus des bogies d'extrémité. Les sons des systèmes de sécurité, parfois beaucoup

trop bruyants, sont également un sujet récurrent. Il n'est pas nécessaire de nous assourdir avec eux, nous passons en règle générale la visite médicale. Ainsi, le bruit est également un sujet de préoccupation aujourd'hui.

Il est connu que de nombreux mécaniciens de locomotive âgés ont une ouïe dont les capacités se sont réduites au fil du temps et ne sont donc pas autorisés à porter des protections auditives. Le fait que la «capacité auditive résiduelle» pourrait être mieux utilisée est déjà choquant. Traduction : «parce que le travail dans la cabine de conduite endommage ton ouïe, tu n'as plus le droit de la protéger et tu dois l'exposer à une perte auditive supplémentaire. Cela pourrait aussi expliquer pourquoi certaines «actions santé» sont plutôt perçues comme de mauvaises plaisanteries.

Nous avons écrit aux CFF, notamment en raison de la grande pollution sonore sur les Re 460 révisées, pour attirer leur attention sur le problème. Toujours est-il que lorsque les machines sont très bruyantes, certains mécaniciens de locomotive réduisent d'eux-mêmes leur vitesse. ➤

Monsieur Markus Jordi, Chef RH CFF SA
Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne 65

Goldau, le 4 septembre 2024

Mesures prises par les CFF pour protéger la santé du personnel en raison de la forte exposition au bruit des locomotives Re 460

Monsieur Jordi, Cher Markus,
Depuis la révision des locomotives de la série Re 460 entre 2017 et 2022, les nuisances

sonores dues à l'entraînement ont fortement augmenté, en particulier dans la plage de vitesse comprise entre 70 km/h et 100 km/h environ.

En principe, la problématique des nuisances sonores élevées concerne diverses cabines de conduite de toutes les flottes, notamment en raison des climatisations bruyantes et des divers composants de traction positionnés à proximité du mécanicien. Des vitesses plus élevées et des tronçons en tunnel plus longs renforcent encore les effets négatifs du bruit. En relation avec l'augmentation des temps de conduite, nous constatons une exposition supplémentaire et prolongée du personnel des locomotives aux sources de bruit.

Selon certaines déclarations et évaluations du service médical, les nuisances sonores sur les véhicules moteurs se situent dans les tolérances et ne sont pas nocives pour la santé. En raison de la longue exposition permanente du personnel des locomotives et des lésions auditives à long terme déjà survenues, nous mettons en doute cette position et ces constatations. La mesure à court terme de porter des protections auditives entraîne divers conflits en conséquence. D'une part, les différents signaux sonores sont encore plus difficiles à distinguer les uns des autres dans le tapis sonore, et d'autre part, la capacité auditive résiduelle est encore réduite chez les personnes dont l'ouïe est déjà endommagée. Dans certains cas, le port de protections auditives est même explicitement interdit par Medical Service. Un collègue mécanicien de locomotive l'a résumé de manière claire et nette : «je dois mettre des chaussures de sécurité et porter un gilet de sécurité pour moi, ainsi que sur mon sac à dos. Mais là où ma santé est vraiment concernée, mon employeur ne fait malheureusement rien». C'est pourquoi nous demandons aux CFF de prendre des mesures efficaces pour réduire sensiblement les nuisances sonores dans les cabines de conduite. Cela concerne en priorité et sans délai la locomotive Re 460. Nous demandons en particulier de ne pas nous envoyer de statistiques, de chiffres et d'études en réponse ; d'une part, parce que de telles expertises sont déjà en notre possession et, d'autre part, parce que le bruit dans les cabines de conduite est justement très audible et la problématique est parfaitement connue. C'est pourquoi nous considérons qu'il est inutile de joindre des documents supplémentaires sur les temps de conduite, les tronçons en tunnel et les niveaux de bruit. La thématique est suffisamment connue, tant du personnel que de divers organes compétents des CFF, et le moment est venu de résoudre le problème de manière durable. Nous vous en remercions. N'hésitez pas à nous contacter pour toute question.

Meilleures salutations,
Raoul Fassbind
Comité central du VSLF

Exigences relatives au travail en horaires irréguliers et au service de piquet

Extrait d'un procès-verbal de la commission du personnel de CFF Infrastructu- re : «le manque de personnel qualifié se fait de plus en plus sentir, surtout dans les métiers manuels. Dans certains cas, la capacité à assurer le service de piquet pour résoudre les dérangements n'est plus disponible. Raison : les exigences (horaires irréguliers, piquet, etc.) ne correspondent pas aux salaires».

Des négociations sur les allocations pour les services de nuit, du samedi et du dimanche, ainsi qu'une adaptation au renchérissement, semblent nécessaires pour aider les employeurs à maintenir leur activité. ➤

Porte ouverte pendant le trajet

Groupe de sécurité VSLF

Voilà un message dans la cabine de conduite pendant la marche, à 80 km/h : «Portes ouvertes». En tant que mécanicien de locomotive, il y a pourtant lieu de croire qu'il n'est pas possible de partir avec les portes ouvertes et que, par conséquent, l'affichage n'a aucune signification. Probablement.

Il semble que l'industrie livre des véhicules dont l'affichage ne correspond pas à l'état réel. Cette situation est loin d'inspirer confiance. ➤



Théorie et pratique

Groupe technique VSLF

Les prescriptions qui ne peuvent pas être appliquées dans la pratique, mais qui remplissent certainement toutes les exigences de l'UE et de l'OFT, sont inutiles en théorie comme en pratique. Mais elles génèrent continuellement du travail pour les théoriciens, ce qui coûte. Exemple : nouveau

chapitre des prescriptions d'exploitation Transports des CFF : «Signalisation de la queue du train». Tout est prescrit avec précision.

Regelwerk SBB		P 20000818		SBB CFF FFS	
Regelwerkversion Gültig ab	Siehe P 20000800 01.07.2024	Verträglichkeitsklassifikation Eigener	Interim FP-SGU	Befreiungen erbringen DE, FR, IT	
Betroffene Divisionen / Bereiche Spezifische Empfänger / Verteiler	P Personenverkehr LEDi P 20000800, Betriebsvorschrift SBB Verkehr				
Ersatz für Zuordnung	P 20000818 Version 13, 01.07.2020 P 20000800, Betriebsvorschrift SBB Verkehr				

Betriebsvorschrift SBB Verkehr [2.0] Signale

Inhalt	
Änderungsverzeichnis	1
1 Kennzeichnung des Zugschlusses	2

1 Kennzeichnung des Zugschlusses

Ergänzung zu R 300.2 Ziffer 5.7.2 «Kennzeichnung des Zugschlusses»
Beim Schleppen eines defekten Triebzuges, bei Dienstzügen und wenn auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen beim Überführen von Reisezugwagen (zum Beispiel Zwischenwagen aus Pendelzügen) keine zwei roten Lichter als Zugschluss gezeigt werden können, dürfen zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach FV Bild 588 verwendet werden.

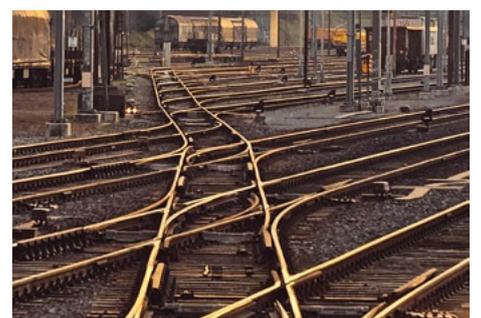
En pratique : il n'y a pas de vitres réfléchissantes rouges et blanches selon l'image 588 du PCT, et il n'y aurait pas non plus de ruban adhésif pour les coller sur le véhicule. On roule donc sans respecter la prescription et on marque la queue du train avec une «lampe» rouge.

Le fait que l'on ne puisse pas respecter les prescriptions favorise une utilisation malhonnête de celles-ci. On peut alors s'en plaindre efficacement à un autre endroit et proposer des mesures, ce qui génère à nouveau du travail.

Il s'agit d'un exemple parmi tant d'autres.



Certains sont liés à la sécurité. Nous, les partenaires sociaux, ne disposons pas d'un interlocuteur compétent et doté des compétences nécessaires et les signalements internes à l'entreprise n'ont généralement aucun effet. ➤



Un téléphone portable au lieu d'un tour de service fixe

Une courte histoire écrite en 2021 par Rolf Bolliger, mécanicien de locomotive à la retraite de Lyss.

Le train direct Lausanne-Zurich était bien plein lorsque Robert, après avoir changé de train, a pris place pour la suite de son retour d'une excursion de retraités. Peu avant le départ, un homme a pénétré dans le compartiment en haletant et s'est assis à la place vide en face du retraité Bracher. Un gilet de sécurité orange dépassait de son sac à dos.

Robert Bracher, retraité depuis vingt ans, a vite compris que son vis-à-vis devait être un mécanicien de locomotive. Avant même la sortie de la gare en direction de Renens, les deux hommes se sont mis à parler du boulot. L'homme travaillait chez CFF Cargo, selon ses indications, et on lui avait annoncé une heure auparavant par téléphone la suppression de son train pour rentrer de Lausanne Triage à Bienne.

Le mécanicien en service a sorti de son sac à dos plein à craquer une bouteille d'eau minérale et un sandwich. Avant même d'ouvrir la bouteille, son téléphone portable a sonné. Conscientieux, il décroche. «Oui, j'ai compris», dit-il.

Un peu curieux, le retraité a demandé s'il pouvait savoir ce qu'on lui avait dit. «Je dois changer de train à Neuchâtel pour prendre un régional puis amener à Cornaux un train de pétrole stationné à Bienne PB», a-t-il expliqué.

«A Cargo, notre service est presque quotidiennement donné par téléphone ou simplement modifié», s'est plaint le mécanicien.



Photo Markus Leutwyler

«Pendant que j'étais encore en service, nous avions une répartition fixe et surtout nous faisons de tout», lui répondit Robert, presque un peu fier et prétentieux, avant de

poursuivre : «un train de voyageurs pour Lyss puis de Payerne à Lausanne et enfin un train de marchandises pour revenir à Bienne – cela permettait toujours une journée variée!». Le collègue de Cargo ne dit rien et mordit vigoureusement dans son sandwich. «C'était encore le temps du service mixte», songea le retraité Bracher en laissant son collègue manger tranquillement.

Lorsque le train est arrivé à Neuchâtel, le collègue de Cargo était encore en train de boucler tranquillement son sac à dos et l'ICN repartait déjà. «Tu n'aurais pas dû descendre ici?» demande alors Robert à son interlocuteur. Je ne peux pas raconter ici ce qui s'est passé ensuite! Lorsque son collègue s'est enfin calmé, il a utilisé son téléphone portable pour confier sa mésaventure au service.

Non, Robert Bracher n'a pas ressenti de joie maligne face à cette inattention, mais il est descendu fièrement du train à Bienne avec son collègue Cargo en pensant à l'époque où il n'y avait pas encore de téléphone portable de service pour les mécaniciens de locomotive, mais un service mixte varié avec des trains rapides, des trains de marchandises et des trains régionaux. Le collègue Cargo s'est précipité sur les escaliers du quai sans dire «adieu». ➤

IN MEMORIAM



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

Martin Schneller

*1952

† 14.6.2024

Erich Wyss

*1939

† 27.09.2024

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues





Photo: Markus Leutwyler

