

Formation modulaire des mécaniciens

CFF P

Prise de position du VSLF

SITUATION DE BASE

L'OCVM 2010 régleme la formation des mécaniciens de locomotives conjointement pour toutes les ETF. Cette ordonnance ne fait pas de différence entre les mécaniciens du service régional et des trains à longues distances.

Les connaissances exigées pour la profession de mécanicien de locomotives doivent dans tous les cas être instruites et examinées dans leur intégralité (exception faite des modules ETCS et Cargo).

Des économies ne peuvent être réalisées qu'à la condition de donner la connaissance d'un nombre limité de véhicules ce qui a pour conséquence de limiter simultanément les possibilités d'engagement du personnel dans d'autres dépôts (La connaissance de ligne lors d'accompagnements durant la formation est gratuite!).

Avantages CFF

1. La durée de la formation est diminuée de max. 10-15% en raison d'économies insignifiantes réalisées en matière de connaissance de lignes et des machines. Un engagement flexible n'est donc plus possible.
2. La Corporate Identity est éventuellement plus grande.
3. L'engagement planifié est productif et commercial.
4. Le trafic régional peut être exploité de manière plus productive.
5. Le mécanicien du trafic longues distances a de moins grandes contraintes que le mécanicien du trafic régional.

Désavantages CFF

1. L'engagement flexible dans d'autres dépôts et lors de perturbations n'est plus garanti.
2. La Corporate Identity n'est pas obtenue en raison d'un engagement réduit et de la baisse de motivation qui en découle.
3. Baisse de productivité liée à de plus grandes réserves de mécaniciens et à la planification.
4. Le trafic à longue distance ne peut plus être assuré de manière productive.
5. Le mécanicien du service régional subit de plus grandes contraintes que celui du trafic longues distances.

Avantages CFF

Désavantages CFF

6. Les changements de dépôt demandés par le personnel ou les CFF engendrent des coûts plus élevés (connaissances de lignes et des véhicules).
7. Les affectations et les services monotones engendrent une baisse de la concentration et, par conséquent de la sécurité.
8. Augmentation des fluctuations du personnel (particulièrement chez les jeunes):
 - > Les frais de formation et de recrutement augmentent
9. L'engagement flexible lors de manifestations et de prestations spéciales est rendu plus difficile.
10. Résistance au sein du personnel des locomotives.

La séparation du trafic ferroviaire avantage les différentes divisions, lesquelles génèrent de nombreux doublons; la division P et l'entreprise CFF n'en tirent aucun profit.

La flotte des CFF devient de plus en plus unifiée et se compose de moins en moins de véhicules différents.

C'est justement la plus grande flexibilité de l'engagement du personnel des locomotives CFF P qui est la cause de sa grande productivité. Les comparaisons avec l'étranger le prouvent.

Le BLS produit avec succès les prestations des mécaniciens à un seul endroit (P et G) malgré les grandes différences au niveau des trafics (trafic marchandises de transit / S-Bahn bernois).

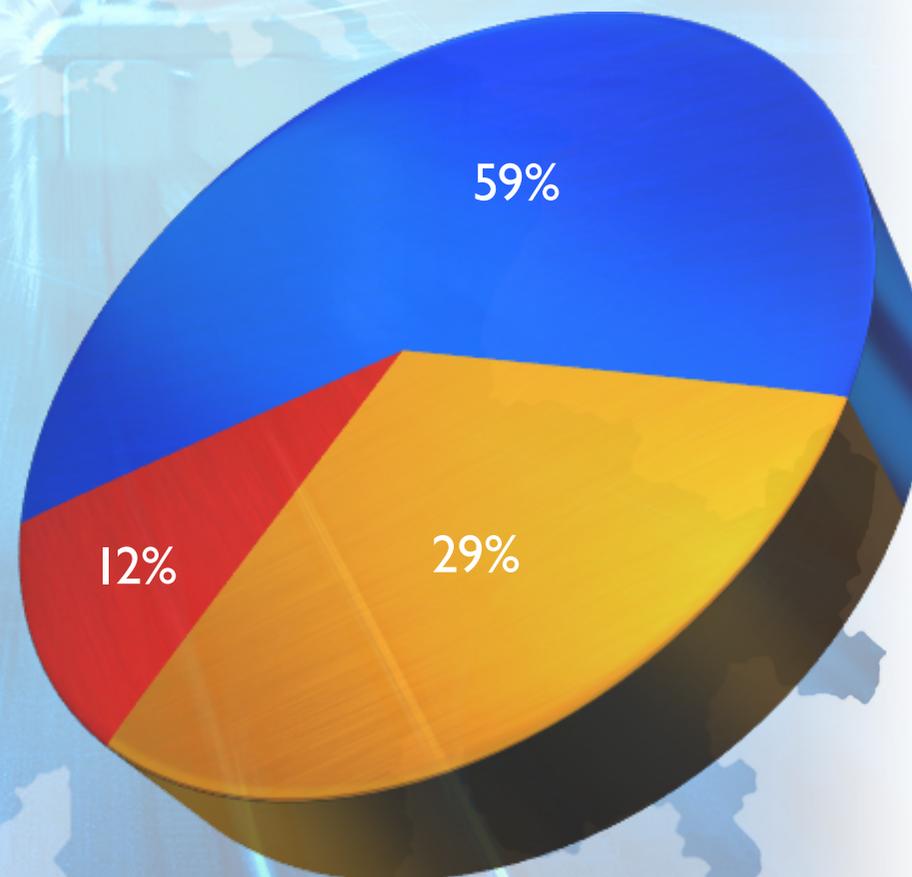
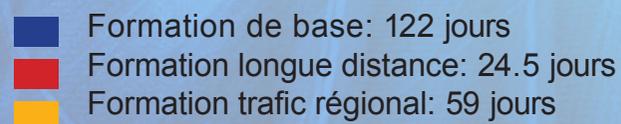
En automne 2009, CFF P et CFF Cargo ont élaboré des offres à temps partiel pour le personnel des locomotives afin d'obtenir une flexibilité plus grande. La résistance face à la formation modulaire est perceptible et demande des explications.

Les questions suivantes sont apparues avec la formation modulaire planifiée:

- Est-ce que les CFF peuvent s'offrir des mécaniciens de locomotives démotivés?
- Est-ce que les CFF peuvent s'offrir des grandes pertes de synergies?
- Est-ce que les CFF peuvent offrir des places de travail non attractives?
- Est-ce que les CFF peuvent s'offrir des mécaniciens de locomotives mal formés?

Exemple : dépôt de Brugg

- Formation totale: 205.5 jours
- Formation de base et trafic régional: 181 jours (88%)
- Formation longue distance: 24.5 jours (12%)



Si la formation longue distance devait disparaître, cela aurait pour conséquence de supprimer 20 jours de pratique de conduite, ce qui correspond à 33 % de la formation pratique totale.

Le VSLF a offert sa collaboration pour la mise en place de formations modulaires car celles-ci prennent tout leur sens dans l'intérêt de la formation et de la sécurité.

La plage de temps nécessaire à l'acquisition du profil du dépôt (toutes les lignes et les véhicules mais sans les véhicules spéciaux) doit être connue et ne doit pas dépasser un délai de deux ans.

P-OP-ZF avait déjà fait connaître, en février 2009, sa décision de proposer des formations en service régional avec une éventuelle formation ultérieure en trafic longues distances.

Lors des journées Retraite CFF P de l'automne 2009, il avait été convenu que tous les mécaniciens seraient systématiquement formés à tous les profils des dépôts actuels (toutes les lignes et tous les véhicules sans les véhicules spéci-aux).

Le 4 janvier 2010 le VSLF a été informé qu'une formation modulaire avec différents modules par emplacement avait été décidée.