

Chers invités, chers collègues,

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

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

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

Il est important de comprendre que la peur est une composante normale de la vie. Tout le monde a des peurs, et c'est très bien. Mais lorsque nos peurs contrôlent notre vie et nous limitent, il est temps de faire quelque chose à ce sujet. Par exemple, j'ai très peur de parler en public, vous pouvez justement m'accompagner lors d'une séance de thérapie.

De nos jours, la plupart des menaces ne sont plus physiques, mais psychologiques. Cependant, notre peur peut toujours nous éviter des dommages si nous agissons intelligemment dans des situations dangereuses. Dans les chemins de fer également, nous sommes confrontés à diverses situations qui déclenchent des peurs et nécessitent ensuite des réactions intelligentes.

D'une part, la peur des accidents et des dommages dans les domaines liés à la sécurité, ainsi que la manière de les gérer, sont certainement omniprésentes. La peur de perdre le contrôle est souvent contrée par une surréglementation et d'innombrables processus. Cela est souvent dû au manque de confiance dans les compétences des collaborateurs et des employés. Et bien sûr, ce sont aussi les craintes de répercussions financières négatives et de pertes qui nous accompagnent en permanence.

Comment gérons-nous ces craintes ?

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

Les risques d'accidents, qui peuvent entraîner des dommages monétaires et personnels, une mauvaise réputation et des conséquences juridiques ou en matière d'assurance, sont partout. Nous avons donc aussi peur de la SUVA, par exemple, ce qui se traduit par un assortiment

merveilleux de chaussures trop lourdes, mais qui ne peuvent pas non plus empêcher les accidents dus à des trébuchements. J'ai déjà mentionné que les peurs peuvent entraver notre capacité à prendre des décisions rationnelles.

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

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

Par crainte d'un système de formation entaché de défauts et de l'absence de qualité des connaissances qui en résulte, on rend les examens finaux si difficiles que les candidats sont éliminés à tour de bras à la fin de la formation. Mais heureusement, nous n'avons plus peur de la situation de l'effectif.

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

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

Les chemins de fer disposent d'un appareil de sécurité important, qui fonctionne selon ces mêmes principes. Des analyses de risques permanentes pour chaque effet théorique tentent de maintenir la responsabilité à un niveau bas. Toutefois, on ne réagit qu'aux problèmes qui ont été signalés. Les cas qui n'ont pas été signalés ne se sont donc pas produits. La conscience du faible taux de notification est même présente. Mais aucune solution à ce problème n'est en vue. Le traitement de chaque déclaration théorique serait toutefois rentable du point de vue de la création d'emplois.

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

quelles que soient les conditions météorologiques. Ce qui est passionnant, c'est que des véhicules identiques réagissent de manière nettement différente selon la programmation du logiciel.

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

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

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

Avec des automatisations partielles, on espère réduire les temps de succession des trains et augmenter les valeurs de ponctualité. En outre, l'exploitation devrait ainsi devenir plus avantageuse. Il s'agit donc d'une solution miracle, ou d'un paquet de mensonges. Pour réduire les temps de passage des trains, il est de toute façon nécessaire de procéder à des transformations coûteuses des postes d'aiguillage, indépendamment du degré d'automatisation. Un mécanicien de locomotive bien informé, bien formé et motivé peut facilement améliorer la ponctualité. C'est surtout l'état du matériel roulant et de l'infrastructure, ainsi que les diverses influences externes, qui constituent le gros casse-tête de toutes les méthodes d'exploitation possibles.

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

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

Comme chacun sait, le chemin de fer en tant que tel est un système très robuste, car il est aussi inerte. Il faut beaucoup de circonstances malheureuses pour déclencher un incident grave. Mais l'approche de la plus grande sécurité possible consisterait néanmoins à réduire au

maximum chacun de ces effets. Comme par exemple avec les lourdes chaussures susmentionnées.

Actuellement, la recherche de potentiels d'économie est prioritaire et pas seulement dans les chemins de fer, mais aussi dans les organes de contrôle et de commande. Malgré les effets d'économie théoriques attendus, cela souligne et porte à conséquence que le système ferroviaire devient de plus en plus coûteux. Cela va de pair avec des pertes constantes sur les points importants pour la sécurité et l'épuisement de toutes les marges. L'ETCS vous salue.

Le système ferroviaire a été créé dans le cadre de l'industrialisation pour désenclaver le pays. L'entretien est coûteux et les mécanismes de concurrence néolibérale ne fonctionnent guère. Il suffit de regarder en Angleterre ou en Allemagne, où les luttes de marché ruineuses n'apportent aucune valeur ajoutée au client. Les prix des billets augmentent, la qualité est faible et les conditions de travail sont parfois désastreuses. Et le client n'a même pas le choix de choisir son produit optimal pour le transport. Les concessions sont toujours en faveur d'un seul prestataire. Sauf, bien sûr, si le client possède une voiture.

Le système ferroviaire a le potentiel du transport de masse dans les agglomérations ou les centres urbains rapprochés. C'est le seul endroit où il est possible de gagner de l'argent. Tout ce qui se trouve en dehors est un produit de luxe que nous payons très cher en Suisse. Et malgré les efforts politiques visant à exploiter le réseau à un tarif aussi bas que possible, les chemins de fer ne parviennent pas à atteindre cet objectif dans leur pseudo-concurrence.

Nous avons besoin d'une planification intégrale de l'offre et du personnel pour tous les chemins de fer. Les véhicules modernes se ressemblent de plus en plus. Les synergies seraient donc également exploitables dans le domaine de l'entretien et de l'utilisation du matériel roulant.

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

Mais sur les marchés réglementés et subventionnés, les règles sont sans doute différentes.

Il existe de nombreuses possibilités d'avancer et le chemin de fer est un système très complexe, j'en suis parfaitement conscient. Mais je suis également convaincu que nous nous dirigeons actuellement dans une direction douteuse.

N'ayons pas peur d'examiner de manière critique la pertinence d'une voie empruntée et de repenser éventuellement les stratégies. Cela peut en valoir la peine.

Et si vous vous sentez tout de même un peu mal à l'aise, il y aura tout à l'heure un apéro avec du bon vin, qui vous aidera certainement à calmer vos nerfs. Mais pas trop, sinon la peur du médecin du travail reviendra tout de suite, du moins pour une certaine partie d'entre nous.

Merci de votre attention.

Raoul Fassbind, comité VSLF