Offre réservée aux membres: privaLex®

Bénéficiez sans attendre de 50 % de rabais sur l'assurance privaLex®, la protection juridique globale pour les particuliers comme les familles!





La protection juridique idéale

Que vous fassiez valoir vos droits en tant que consommateur, usager de la route, vacancier, salarié, patient, sportif, ou autre, privaLex défend vos intérêts partout dans le monde.



La couverture complète privaLex®

Avoir raison, c'est bien; vous donner raison, c'est mieux! La CAP vous aide rapidement et efficacement, tout en vous évitant de dépenser des milliers de francs en frais d'avocat, de tribunal et d'expertise.

Vous n'obtiendrez nulle part gain de cause à moindre coûts!

privaLex® prend en charge

- les honoraires d'avocat;
- les frais d'expertise;
- les frais de justice et d'enquête;
- les dépens;
- les cautions pénales;
- les frais de médiation.

Souscription

J'ai lu les Conditions générales (CG) sur le site www.cap.ch, je suis membre de VSLF (Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirant) et je souscris une assurance de protection juridique globale pour:

locataire (famille) locataire (individuel)	☐ CHF 173.30 au lieu de CHF 346.50 ☐ CHF 144.90 au lieu de CHF 289.80	propriétaire (famille)
Durée du contrat: Payable: Valable dès le:	un an, avec reconduction annuelle tacite si l annuellement à l'avance.	e contrat n'est pas résilié trois mois avant l'échéance. (au plus tôt un jour après réception de la présente par la CAP)
Nom/prénom:		
Adresse/NPA/localité:		
Téléphone/Mobile:		Date de naissance:
Date d'entrée dans la s	ociété/numéro de membre:	
	•	
Liou at data:		Cianatura

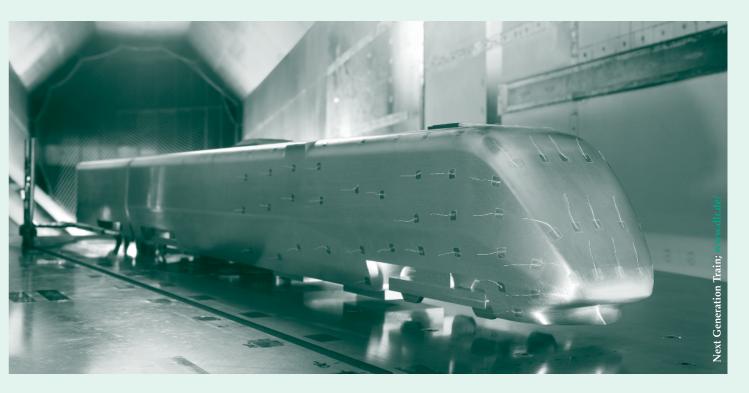
À renvoyer à: CAP Protection Juridique, Affaires spéciales, Baslerstrasse 52, 8048 Zurich, Tél. 058 358 09 09, hugo.nuss@cap.ch

Les Conditions générales (CG) privaLex®, protection juridique globale pour locataires/propriétaires, édition 06.2009, font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires de l'association VSLF est exclusivement accordée selon la couvertur de base de VSLF.

Vos données sont traitées confidentiellement. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous appliquons les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement destinées à l'usage pour lequel elles ont été collectées (p. ex. établissement d'une offre/police ou envoi de documents) et ne sont pas transmises à des tiers. Toutefois, nous nous réservons le droit de les utiliser à des fins de marketing interne et d'optimisation de produits. 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 ou classées dans le dossier.

Editorial

Hubert Giger; Président VSLF GI



Chers collègues,

J'aimerais vous présenter notre dernière assemblée générale qui s'est déroulée en mars 2010 à Lucerne comme une franche réussite. Nous avons étendu le comité central à deux nouveaux membres: André Alder en sa qualité de représentant de la Suisse romande et Roberto Kraschitz, lequel représente le Tessin sont nouveaux à bord. En outre, vous avez renouvelé votre confiance à mon égard pour un nouveau mandat de Président central du VSLF, mandat que j'ai accepté, tant ma motivation de poursuivre est grande. Je vous en remercie. La cohésion au sein du VSLF a nettement progressé et cela me donne des forces pour aller, avec vous, à la rencontre des défis considérables qui nous sont continuellement proposés.

Depuis la nouvelle création du VSLF en 1957, jamais une décision de la portée de celle que représente l'assainissement de la caisse de pension n'avait dû être prise. Ou bien, serait-on tenté de dire: le vol organisé en vue de l'assainissement de la caisse de pension, tâche qui incomberait normalement à la Confédération.

Nous attendons maintenant patiemment une décision des instances politiques sur la prise en charge d'une partie des mesures d'assainissement, tout en sachant d'ores et déjà que le plus gros de l'effort sera pris en charge par le personnel actif. Vous trouverez dans ce cahier un article débattant de ce thème. Pour notre part, nous avons demandé des éclaircissements juridiques au sujet de l'assainissement de la CP. On doit cependant redouter que la marge de manoeuvre soit très mince. Nous avons, lors de l'assemblée générale, décidé que des actions pouvaient être entreprises en guise de réaction à une éventuelle décision négative de la part du Parlement. Nous avons pu constater de manière très surprenante que dans le cas où le Parlement n'était pas disposé à nous accorder les 1.148 Mia, ni les CFF, ni la caisse de pension n'avaient élaboré de plan B.

Nous aurons à nous montrer actifs tous ensemble pour la première fois à l'occasion des actions «Goodwill» qui se dérouleront avant la décision du Parlement prévue au plus tôt durant la session d'hiver 2010 des Chambres fédérales.

Le reste de notre travail est constitué des tâches quotidiennes routinières, tâches que nous abordons avec la conscience de faire quelque chose de bien.

En ce qui concerne l'admission du VSLF au sein de la communauté de négociation CCT du BLS, le SEV nous demande de patienter jusqu'à la prise de décision définitive en automne 2010. D'un autre côté, nous attendons une réponse de transfair depuis environ 6 mois. L'affaire suit son cours.

Le plus proche délai de résiliation de la CCT CFF a été repoussé à fin 2010, d'un commun accord entre les CFF et la communauté de négociation. En contrepartie il a été convenu qu'un nouveau système sala-

rial ToCo serait négocié de manière intense. Nous sommes déjà très présents dans tous les groupes de projets de cette négociation et maîtres de la situation. Par contre nous ne sommes par responsables du fait que le nombre de chefs du personnel des locomotives (LLP) ait doublé pour des raisons incompréhensibles et qu'ostensiblement le nombre de femmes doive être accru dans les cabines de conduite.

Les protestations qu'on peut lire un peu partout faisant état d'une grande considération envers le personnel des locomotives et envers leur travail sont diamétralement opposées à la volonté de partager les mécaniciens entre le trafic régional et le trafic longues distances; cela désavantage les chemins de fer et cela nous désavantage. Et les pauses planifiées dans les voies montrent de manière édifiante la vraie considération qu'on nous témoigne.

Ce qui nous intéresse, ce sont les conditions générales de travail, ce qui signifie le salaire pour le travail effectivement accompli et la qualité des pauses quotidiennes. L'ensemble du paquet est en débat et nous ne voyons pas de raisons légitimes de faire des concessions dans aucun domaine. Et en dernier lieu, nous avons à craindre le marché libre.

Je vous remercie pour votre engagement quotidien et vous souhaite bonne route.

> Votre Président Hubert Giger



71

Cotisations d'assainissement

1.25%, 2.5% ou 3.75%? GI

Newsletter VSLF No 249, 16 janvier 2010

Commentaire au sujet de la lettre de la CP CFF de décembre 2009 et adressée à tous les assurés

Dans la lettre de la CP CFF de décembre 2009 destinée à tous les assurés, on parle d'une charge nette de 1.25% supplémentaire dès le 1er juillet 2010 en raison des mesures d'assainissement par rapport à la situation de 2009.

Nous considérons cette analyse comme fausse et prêtant à confusion.

Les faits sont les suivants: dès le 1er juillet 2010 les contributions sur le salaire assuré du personnel actif baissent de 1.25% (Le montant d'épargne versé par les CFF sur le compte des assurés est réduit de 1.25% du salaire assuré) et chaque assuré versé dorénavant 2.5% de contribution à l'assainissement.

Simultanément, chaque collaborateur verse 1.25% de cotisation d'épargne en moins dans la caisse de pension.

La charge nette imputée à chaque collaborateur se montera de la sorte dès le 1er juillet 2010 à 3,75% du salaire assuré par rapport à 2009.

Le fait d'exclure les montants qui n'influencent pas le calcul de rente vieillesse personnelle des charges nettes sur le collaborateur n'est que de la poudre aux yeux. Les mesures d'assainissement de la caisse de pension sont douloureuses, mais devraient pourtant être présentées au personnel au moyen d'une représentation objective. La confiance dans la caisse de pension ne peut pas être rétablie si on fait systématiquement recours à des formes de communication pareilles. A l'avenir, le VSLF attend de la caisse de pension qu'elle fasse recours à des moyens de communications précis et transparents.

Reponse CP CFF, le 11 février 2010

Informations erronées dans votre newsletter de janvier 2010 concernant la lettre CP CFF de décembre 2009.

Nous nous référons à la newsletter de janvier 2010, que vous avez distribuée à vos membres. Malheureusement, vous y avez répandu différentes informations erronées, dénuées de tout fondement.

Le fait est que la charge financière nette de notre paquet d'assainissement échelonné à partir de juillet 2010 ne se monte pas à

3,75% du revenu assuré. Vous ne pouvez pas prendre séparément et manipuler selon vos besoins, des mesures d'assainissement qui forment un tout cohérent: en raison de l'augmentation de 1,5 an de l'âge requis pour l'obtention de la rente, la caisse de pension des CFF peut abaisser les cotisations d'épargne mensuelles. Grâce aux cotisations d'assainissement supplémentaires, cette baisse diminue la charge et restreint pour chaque assuré les coûts supplémentaires à 1,25% du salaire cotisant (c'est-à-dire les coûts des cotisations d'assainissement de 2,5% moins la baisse des cotisations d'épargne de 1,25% de chaque salaire cotisant). L'avoir de vieillesse croît de ce fait plus lentement et, à l'avenir, le retrait planifié de la rente ne se fera pas avant l'âge de 65 ans.

Afin d'éviter dans le futur des déraillements communicatifs pour tout ce qui touche à la caisse de pension, nous vous proposons, avant de délivrer des publications ou de faire des déclarations sur ce sujet, de demander au préalable le soutien professionnel de la caisse de pension des CFF. Le conseil de fondation de la caisse de pension des CFF est conscient que ces mesures d'assainissement impliquent des réductions du salaire et des prestations, extrêmement pénibles pour les employés des CFF. La confiance dans le travail précieux de la caisse de pension des CFF ne peut et ne doit pas être compromis par de telles informations erronées - telles que celles que vous avez propagées dans votre newsletter. Nous attendons de la part du VSLF, en conséquent, une couverture compétente et professionnelle exacte, pour tout ce qui touche à la caisse de pension des CFF.

Avec nos salutations distinguées.

Erwin Schwab Président du conseil de fondation

> Markus Hübscher Directeur CP CFF

Ueli Kieser; Advocat VSLF

Zurich, le 4 mars 2010 ev

Cotisations d'assainissement; charge financière nette

Monsieur,

Je me réfère à la lettre du VSLF du 16 janvier 2010 (charge financière nette de

3,75%), ainsi qu'à la lettre de la caisse de pension des CFF du 11 février 2010, selon laquelle l'information du VSLF présenterait un renseignement erroné.

Lorsque la caisse de pension des CFF mentionne dans sa lettre d'information de décembre 2009, qu'à partir du 1er juillet 2010 il existe une charge financière nette de 1,25% par rapport à aujourd'hui, il ne s'agit certainement pas d'une information pertinente. Là, on a vraiment mélangé les torchons et les serviettes.

En premier lieu, il importe de savoir que les cotisations d'assainissement de 2,5% qui seront déduites dès le 1er juillet 2010, n'apporteront aucune amélioration des prestations aux collaborateurs. Il s'agit-là d'une pure mesure d'assainissement dont le collaborateur ne tire aucun profit. C'est pourquoi, tout d'abord, cela représente clairement une charge financière supplé-

La baisse des cotisations d'assainissement de 1,25% (fois deux, employé et employeur étant concernés) signifie dans un certain sens un allégement, qui est toutefois lié au fait que l'âge de la retraite ait été déplacé à 65 ans. Dans la mesure où il ne s'agit pas d'une «économie» en soi, cela ne fait que différer le financement en repoussant l'âge de la retraite à 65 ans, puisque chaque collaborateur devra cotiser jusqu'à 65 ans. Jusqu'à l'âge de la retraite proprement dit, chaque collaborateur va perdre ainsi les cotisations annuelles de 1,25% versées par l'employeur. Ce qui a une répercussion, surtout lorsqu'un collaborateur change d'emploi avant d'avoir atteint l'âge de la retraite: car dans ce cas, il y aura évidemment moins de cotisations d'épargne sur le compte de vieillesse. Par conséquent, s'il ne continue pas à travailler jusqu'à 65 ans et touche sa rente, ce collaborateur aura perdu également la cotisation de 1,25%.

Il est donc tout à fait admissible, dans une telle situation, de parler d'une charge nette de 3,75%. C'est uniquement dans le cas où le collaborateur continue à travailler jusqu'à l'âge de 65 ans (ce qui est courant), qu'il a à nouveau droit, du fait d'une plus longue durée de travail, à la rente complète comme auparavant, en cas de rente anticipée.

Par conséquent, je suis convaincu qu'on ne peut pas parler, à l'avenir, de «charge financière nette» de 1,25%. A ce sujet, je constate qu'il y a une information erronée provenant de la caisse de pension des CFF.

> Salutations Ueli Kieser

Caisse de pension des CFF



Développement des prévisions pour les rentes à partir d'un exemple concret.

J'ai examiné minutieusement les attestations d'assurance de la caisse de pension des CFF de ces dernières années, et j'ai comparé les perspectives de rente qui y figuraient. Alors qu'au début de l'indépendance de la caisse de pension des CFF, il n'est question que d'un seul montant de rente selon l'âge de la retraite, deux variantes apparaissent tout à coup sur l'attestation du 01.01.2009: l'une est faite sur la base d'un «modèle d'intérêt» de 3,5% et l'autre sur la base d'un «intérêt LPP» de 2% (jusqu'en 2009, c'était le taux d'intérêt de 3,5% qui formait la base de calcul des rentes). Les divers taux d'intérêt produisent des rentes considérablement différentes. Dans mon cas, la différence mensuelle entre «modèle d'intérêt» et «intérêt LPP», en cas de retraite à l'âge de 65 ans, est de Fr. 931.-! Ensuite, en calculant avec le modèle d'intérêt, on parle d'une progression du revenu annuel de 1,5%, et avec l'intérêt LPP, d'une hausse annuelle du salaire cotisant de 1% par an.

Les mesures d'assainissement radicales appliquées à partir du 1er ianvier 2010 montrent clairement que la variante «intérêts LPP» est – si tant est possible – la plus réaliste. Avec ces mesures d'assainissement, l'entièreté du capital de notre caisse de pension a rapporté, en 2009, des intérêts de 0% (!) et pendant la période d'assainissement (vraisemblablement jusqu'en 2019) c'est le taux minimal d'intérêt LPP qui sera appliqué. Est-ce que les salaires annuels augmenteront effectivement de 1% en moyenne? Au vu des résultats des dernières négociations salariales, c'est plutôt incertain. - On peut se demander pourquoi la variante agréable mais irréaliste du «modèle d'intérêt» est encore mentionnée sur l'attestation de la caisse de pension.

Conclusion pour l'employé des CFF:

après de belles estimations pour les rentes jusqu'en 2008, les perspectives ont été réduites d'un coup en 2009, ce qui (dans mon cas) fait tout juste Fr. 1'000. – par mois! Chacun peut vérifier ses chiffres personnels sur son attestation d'assurance de la caisse de pension. - Il faut ajouter à cela les réductions de salaires occasionnées par les contributions d'assainissement pendant des années, ce qui fait, dans mon cas, Fr. 1'588.- par année, (lesquels figurent également sur l'attestation d'assurance).

La lettre de la caisse de pension des CFF aux assurés, en décembre 1988, a vraiment un côté romantique: on peut y lire, mot pour mot, en attendant l'indépendance de la caisse de pension des CFF à venir: «jusqu'à présent, la plus grosse partie du capital était rentabilisé par la confédération, respectivement par les CFF, et rapporte actuellement des intérêts de 4%. Dans les années à venir, cet argent (environ 11 milliards de francs) sera intégralement versé à la caisse de pension des CFF qui peut le rentabiliser librement sur le marché financier, en veillant à respecter les lois et les directives internes. Par là, à moyen terme, un taux de rendement supérieur à 4% peut être obtenu, ce qui, à long terme, peut améliorer considérablement la situation financière de la caisse de pension. La confédération, respectivement les CFF, paient à la caisse de pension sur l'argent qui n'a pas encore été versé un intérêt de 4,5%. Une équipe complète de spécialistes nouvellement recrutés est responsable de la gestion de cette fortune». On sait aujourd'hui que la situation de la caisse de pension des CFF est moins brillante. Les mesures d'assainissement radicales et les perspectives de rente affaiblies ne pèsent pas uniquement sur les épaules des assurés actifs. L'entreprise des CFF a, elle aussi, un poids très lourd à porter du fait de cette situation financière critique et du grand pourcentage de retraités de la caisse de prévoyance. C'est pourquoi, pour les employés et les

CFF, le montant de 1148 millions de francs demandé au parlement par le conseil fédéral pour l'assainissement de la caisse de pension des CFF est décisif. Dans un communiqué daté du 5 mars 2010, les CFF écrivent aux médias à ce sujet: «Pour l'assainissement de la caisse de pension des CFF, le haut pourcentage de rentiers, plus de 50% des assurés – contrairement à d'autres caisses proches de la confédération, la caisse de pension des CFF a intégré, lors de sa «refondation», les bénéficiaires de rente dans la nouvelle caisse – a un effet aggravant: ceux-ci ne peuvent pas être activement mis à contribution pour le rétablissement financier des caisses par des cotisations d'assainissement. La participation de la confédération aux coûts d'assainissement de la caisse de pension des CFF est également indispensable, parce que les CFF et les assurés ne peuvent pas régler la question de l'assainissement sans mettre en péril les prestations et l'avenir des CFF. CFF, assurés et caisse de pension se donnent la peine, depuis près de huit ans, d'assainir la caisse de pension... Ensemble, les CFF et les assurés ont déjà effectué jusqu'à fin 2009 un travail d'assainissement de 1661 millions de francs. De plus, entre 2007 et 2009, les assurés ont dû accepter des pertes de 253 millions de francs. dues au taux d'intérêt minimum servi sur l'avoir de vieillesse. Le paquet d'assainissement supplémentaire, décidé en automne 2009 par le conseil de fondation de la caisse de pension des CFF, exige de la part des CFF et des assurés, des efforts d'assainissement de l'ordre d'environ un milliard de francs chacun. Maintenant, c'est à la confédération d'apporter enfin sa contribution.

Comment continuer, si les conseils de la confédération ne devaient pas autoriser ce montant? Ce que je veux dire, c'est que le citron a été pressé à fond, aussi bien auprès des assurés actifs, qu'auprès de l'entreprise des CFF. D'autres diminutions de rente et mesures d'assainissement ne peuvent plus être tolérées!

73

Etat des affaires CFF P

Newslette VSLF No 266, 15 mai 2010 G

Un certain nombre d'affaires sont en chantier dans la division Voyageurs des CFF. Nous vous en présentons, ci-dessous, un aperçu:

Adaptation du temps NA en relation avec LEA II

Lors de l'introduction de LEA I en 2002, un forfait journalier de 0.7 minutes avait été accordé pour les mises à jour; cela correspond à 2.625 heures par année. On est dès lors étonné que les CFF parlent d'économies de temps allant jusqu'à 9 heures pour les mises à jour LEA II. Les CFF eux-mêmes ont estimés que le temps nécessaire à la mise à jour de Windows XP et d'Opus se monterait à 7.5 heures par année.

Le VSLF a exigé, dans son courrier du 16 mars 2010, que le temps effectif de NA soit ajusté et que le temps que le personnel aurait à passer pour les mises à jour du système d'exploitation Windows XP et des autres programmes liés au système soit indemnisé séparément. Le temps consacré effectivement aux tâches LEA II est à bonifier et ne doit pas faire l'objet d'une négociation. L'affaire est en cours et une réponse est attendue durant le mois de juin.

Négociations BAR

Les syndicats ont fait parvenir leurs propositions de modifications des règles spécifiques liées à la branche BAR aux CFF jusqu'à fin avril 2010. Celles-ci n'avaient pas été modifiées et étaient en souffrance depuis 2008. Les point les plus délicats sont : temps de travail minimal par tour, travail continu de 4.5 heures au maximum, suppression des découches, compte ND2 séparé, temps de pause de 90 minutes au maximum par tour, réglementation des journées d'instruction, pauses sur le lieu de service (dans les voies), fin de service / début de service lors des jours de congé. Il est prévu de conclure les négociations le 30 juin et une nouvelle version des BAR devrait voir le jour.

Nouveau dépôt de Soleure

Les CFF ont ouvert une nouvelle possibilité de travail à temps partiel (deux contrats de travail) dans le cadre de la postulation qu'ils ont fait paraître pour le nouveau dépôt de Soleure. Le VSLF se verrait dans l'obligation de dénoncer une violation de la LDT si les engagements avec deux contrats de travail / lieux de travail devaient engendrer un changement continuel de lieu de service. L'OFT a déjà été informé par le VSLF de cet état de fait. Voir à ce propos les

Info VSLF no 264 et 265. Si P-OP-ZF devait mettre son idée à exécution, une plainte serait déposée par le VSLF auprès de l'OFT. Nous tenons à vous rendre attentifs au fait qu'un nouveau contrat de travail provoquerait la perte de la garantie à l'indemnité régionale de résidence.

Pauses dans les voies

Après que les discussions concernant une définition acceptable des pauses dans les voies n'aient abouti à aucune entente avec la CoPe, on assiste actuellement à une multiplication de ce genre de pauses dans les services. Les services centraux HR ont renvoyé le problème à la division P.

L'arrogance à l'encontre du personnel prend gentiment une apparence grotesque mais s'incorpore parfaitement au concept qui a été délibérément choisi. Il semble impossible de trouver une solution correcte avec les responsables actuels.

Nous vous prions donc d'annoncer toutes vos pauses «dans les voies» au VSLF. Nous sommes prêts à entamer une procédure juridique si les mécaniciens n'étaient pas d'accord d'effectuer des pauses dans les voies.

Répartition des mécaniciens trafic régional / trafic longues distances

Lors de la séance Retraite du 11 septembre 2009, les CFF nous ont confirmé que chaque mécanicien continuerait à posséder le profil entier de son dépôt respectif (véhicules et lignes). Le 4 janvier, de manière totalement surprenante, les CFF on publié leur nouveau concept de progression modulaire pour le personnel des locomotives; le mécanicien du trafic régional ressemble à s'y méprendre à l'ancien projet de Z140. La direction CFF P nous a informée qu'elle avait développé un projet de répartition pour les mécaniciens en trafic régional / trafic longues distances (TR / TL), projet qui n'est pas censé avoir de rapport direct avec une éventuelle répartition des mécaniciens TR / TL.

Lors de la rencontre au sommet qui réunissait les partenaires sociaux et la direction de l'entreprise le 7 mai dernier, les CFF ont annoncé qu'ils laissaient tomber le projet de répartition TR / TL dans la division P; des répercussions sur la probable répartition des mécaniciens P ne sont pas encore décelables. D'autres informations nous ont été promises pour la séance qui se déroulera le 11 juin en présence du nouveau responsable de la division P, Monsieur Schmid. Indépendamment de cela, le VSLF a

informé les CFF de manière officielle que l'utilisation de jeunes mécaniciens dans le trafic régional uniquement constituait une violation de la convention collective de travail du trafic régional à voie normale car celle-ci prévoit que pour chaque catégorie de personnel, dans chaque région, les conditions moyennes doivent être atteintes dans chaque entreprise. Cette condition n'est pas remplie si l'on emploie que des jeunes mécaniciens dans le trafic régional. Nous attendons de la part des CFF qu'ils se conforment aux conditions cadres de la convention collective de travail du trafic régional à voie normale.

Le VSLF a voulu savoir si dans divers dépôts (comme Winterthur par ex.) l'avenir se résumerait à du trafic régional uniquement. La réponse officielle qui nous est parvenue indique que la situation est encore en cours d'examen mais sitôt les résultats connus, la communication serait faite aux partenaires sociaux.

Lorsque la question de la répartition des mécaniciens en TR / TL lui a été posée lors des discussions avec la base qui se sont déroulées à St. Gall et Zürich, le Directeur général des CFF Andreas Meyer a répondu que cela n'était pas prévu et que ça représentait un non-sens économique.

Visiblement, au sein des CFF, ni le CEO, ni le responsable de la division P, ni les différents services HR ne savent ce que P-OP-ZF a prévu de faire avec les mécaniciens de locomotives.

Image professionnelle / Description de la fonction de « personnel des locomotives »

La Newsletter de P-OP-ZF (avec la remarque «à afficher uniquement») présente l'image professionnelle négociée avec la CoPe LP de la manière suivante : «la planification des ressources est actuellement en train de mettre en place l'image professionnelle ». L'image professionnelle montre une apparence de la profession et ce qui doit être modifié n'a pas été défini. De même il n'est pas juste d'avoir procédé à la suppression de la liste de rang auprès du personnel de locomotives P.

Bien que les mécaniciens de locomotives de la division P représentent la plus grande catégorie au sein du personnel des CFF, on ne dispose toujours pas de description actualisée de la fonction. Cela jette une ombre négative sur le tableau du projet Toco, projet qui prévoit une classification liée à la description de la fonction.

Il faudrait maintenant se poser la question de savoir s'il vaut mieux définir en premier lieu le niveau d'exigences à atteindre pour se positionner dans le projet ToCo et d'attendre ensuite le moment opportun pour arranger une description de la fonction afin d'atteindre le résultat voulu (identique à Salsa).

La description de la fonction est en discussion actuellement avec la CoPe. Il faut cependant remarquer qu'il incombe aux seuls CFF de choisir la description de la fonction qui sera finalement retenue, la CoPe ne bénéficie pas de la codécision dans ce cas.

Tribunal arbitral plages horaires et comptes de temps de travail

Après les séances de conciliation qui se sont déroulées en juin 2008 avec les CFF, la situation du personnel des locomotives P ne s'est pas détendue. Au contraire, le changement d'horaire de fin 2008 a apporté une augmentation des prestations de 5% ce qui contribue à faire progresser les comptes de temps de travail.

Comme aucune mesure efficace destinée à juguler les violations de la CCT au niveau des plages d'heures TT n'a vu le jour (durant l'année + 150 heures, en fin d'année + 75 heures) et que d'autres affaires n'ont pas été résolues à l'entière satisfaction du personnel des locomotives, le VSLF s'est vu dans l'obligation de saisir le tribunal arbitral le 12 juin 2009, comme la CCT lui en donne la possibilité.

La procédure auprès du tribunal arbitral est engagée et un verdict est attendu pour le courant de l'été. Des mesures devront être prises afin de ramener les comptes de temps de travail au plus vite dans les marges définies par les plages horaires.

En guise de rappel: aux yeux du VSLF, les CF ont violé la CCT depuis de nombreuses années, de manière systématique et volontaire pour toute une catégorie professionnelle et n'ont jamais cherché à nouer un dialogue avec les partenaires sociaux, procédure pourtant prévue par la CCT.

Ala demande des CFF, le VSLF s'est déclaré prêt à honorer l'invitation qui lui a été faite d'assister à un nouvel entretien le 26 mai. Au vu de la situation actuelle il faudra plus que vague promesse de respecter les conditions minimales pour que le VSLF revienne sur sa décision. Il serait naïf de penser que le VSLF est fondamentalement prêt a donner son accord à des promesses pleines de vide formulées par les CFF, comme celles qui avaient été faites durant les rencontres Retraite de 2009.

Indemnisation pour les prestations à l'étranger Thayngen / dépôt Schaffhouse Lors d'une séance du comité de pilotage

Lors d'une séance du comité de pilotage de Vision 2010 qui s'est déroulée en avril 2009, il avait été décidé que les mécaniciens en possession d'une licence complète pour l'étranger pouvaient prétendre à une indemnité. Les mécaniciens engagés en direction de Bellegarde (F), Frasne (F) ont obtenu l'EF 15 indépendamment de leur rang et une augmentation de salaire de Fr. 2'000.- Plus tard, ce sont les mécaniciens

circulant en direction de Singen (D) qui ont eu le droit à la même considération. Cependant, certains mécaniciens n'ont pas eu le droit aux mêmes égards. Il s'agit de ceux qui roulent en direction de La Plaine (SNCF/RFF) et Thayngen (réseau DB).

Les mécaniciens du dépôt de Schaffhouse (prestations en direction de Thayngen) ont écrit ces derniers jours à la direction P-OP-ZF en revendiquant le même traitement que leurs collègues. Simultanément, ils ont renvoyé les règlements de la DB aux CFF

Le VSLF avait déjà dénoncé en mai 2009 la solution finalement choisie par les CFF en matière d'indemnisation des parcours à l'étranger dans le sens où elle ne tenait pas compte d'une bonne partie des prestations qui devrait y figurer (voir VSLF Info No 208). Une demande en vue d'aborder la requête des collègues effectuant les prestations en direction de Thayngen a été déposée par le VSLF pour la séance de coordination CCT du 10 juin 2009. Elle a été rejetée de manière lapidaire par les CFF. Le cas s'est aussi reproduit pour les nouveaux collègues de Neuchâtel qui circulent jusqu'en France. Une fois de plus, cela constitue une violation des accords conclus par

Augmentation du nombre de CLP / Filiales

L'augmentation massive du nombre de CLP passant de 30 à 65 ainsi que le doublement du nombre de filiales P-OP-ZF est une décision des CFF; les partenaires sociaux n'ont eu qu'à prendre connaissance du fait.

Dans la dernière Info OP, ces mesures ont été vantées comme une amélioration de la proximité dans le trafic régional (la signification de cette affirmation est peu claire). Dans tous les cas elles doivent servir à améliorer la satisfaction du personnel.

La stratégie n'est pas perceptible; les CFF n'assument pas la responsabilité d'une augmentation des coûts sans plus-value.

Dans les faits

Nous pouvons produire tous les documents et les procès verbaux qui étayent ces dires.

Malheureusement, la division P et P-OP-ZF en particulier ne représente plus un partenaire fiable. Une collaboration assurant le respect des partenaires sociaux n'est plus possible; la situation nous contraint à l'escalade. Bien que cette situation à l'intérieur des CFF soit connue de tous, personne, au sein de l'entreprise, ne cherche une solution pour ramener la situation à un état normal comme cela se ferait dans une entreprise digne de ce nom.

On va continuer à bricoler au sein de la division P des CFF, division qui de toute évidence est dépourvue de direction. Les lois, la CCT et les accords passés sont ostensiblement ignorés et les conséquences financières pénalisent les comptes des CFF et grèvent donc les finances publiques. Le VSLF ne va pas tolérer cet état de fait.

Estime

Le nouveau local de repos pour le personnel des locomotives depuis mai 2010 Gl



Technique ETM

Groupe technique VSLF G

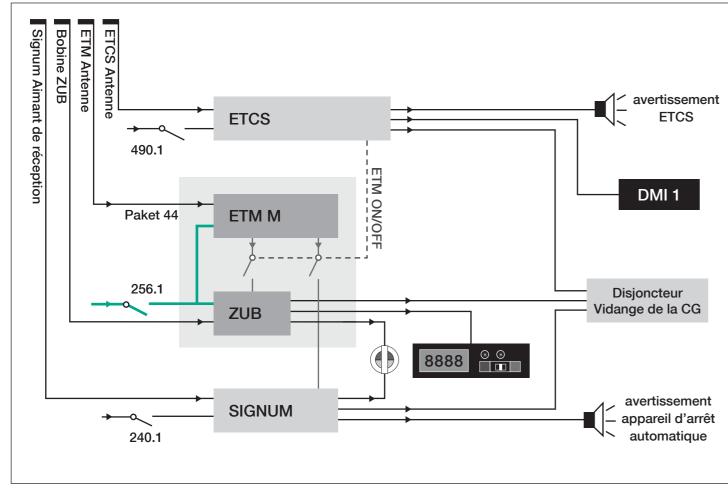
Sécurité réduite comme conséquence à l'introduction des Euro balises

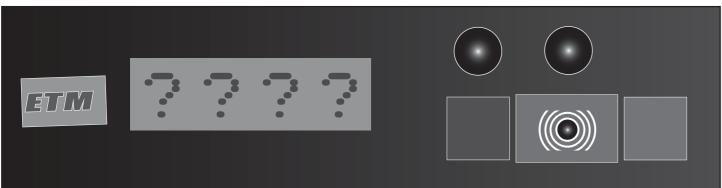
Le remplacement de la combinaison classique patin Signum et bobine ZUB par des Euro balises a pour conséquence que les deux informations (Signum et ZUB) transitent par l'antenne ETM sous la forme du paquet 44 et sont conduites au calculateur ETM. Le calculateur ETM transmet à son tour les informations à l'appareil d'arrêt automatique Signum et au calculateur ZUB en vue de l'interprétation des informations. Comme l'alimentation du calculateur ETM est prise en parallèle avec celle du calculateur ZUB, si on doit paralyser le calculateur

ZUB pour cause de dérangement (interrupteur 256.1) le calculateur ETM est lui aussi mis hors service. Jusqu'à présent, dans un cas analogue, les informations de la bobine Signum continuaient à être transmises à l'appareil d'arrêt automatique Signum. La nouvelle situation a pour conséquence, en cas de paralysie du ZUB (256.1) que les informations ZUB ne sont absolument pas prises en considération et que les informations « arrêt » et « avertissement » ne sont plus transmises à l'appareil Signum car toutes les informations transitent par le paquet 44 et que le calculateur ETM ne fonctionne pas. Lors de courses avec le ZUB

hors service, il n'y a aucune surveillance du train lors du passage des Euro balises. Comme le ZUB subit comparativement beaucoup plus de dérangements que l'appareil d'arrêt automatique Signum et doit donc être plus souvent déclenché, l'introduction des Euro balises et l'absence d'alimentation séparée entre le ZUB et l'ETM conduisent au fait que les informations Signum ne sont plus disponibles pour assurer la sécurité du train.

Cela constitue un net pas en arrière dans la sécurité des trains et compromet de la sorte la sécurité de l'ensemble du réseau à voie normale de Suisse.





Ni applicable sur le terrain ni rentable: ETCS Level 2

Hans Berger; Mécanicien de locomotives du dépôt de Lausanne, groupe technique VSLF G



Le système ETCS Level 2 est inutile sur les lignes à grande vitesse

La justification qui a été invoquée pour l'introduction de l'ETCS level 2 en Suisse est la suivante: «pour des vitesses supérieures à 160 km/h, la reconnaissance de l'image des signaux conventionnels n'est plus garantie par le mécanicien et les informations nécessaires à la conduite sont à reporter à l'intérieur de la cabine». Cette décision de principe a engendré des conséquences de grande portée. Plus de 600 millions ont été investis jusqu'à présent dans l'ETCS sans qu'aucune amélioration notable ne soit apparue. Le principe de base établi qui voulait que le mécanicien ne soit plus en mesure de reconnaître les signaux extérieurs à plus de 160 km/h est une pure spéculation. En France, les mécaniciens de la SNCF circulent depuis des décennies jusqu'à des vitesses de 220 km/h avec des signaux extérieurs. Lorsque la visibilité extérieure est mauvaise (brouillard par exemple) et que la vitesse est élevée, le temps à disposition pour reconnaître un signal extérieur est de l'ordre de quelques fractions de secondes. Cela est aussi le cas lorsque la visibilité est mauvaise et la vitesse inférieure. Une prétendue insuffisance de la prise en considération des signaux extérieurs en cas de hautes vitesses ne peut pas être invoquée comme argument dans ces conditions.

Pas de 200 km/h en Suisse sans ETCS?

Des vitesses jusqu'à 200 km/h avec une signalisation extérieure classique sont possib-

les dans le cas de l'emploi de l'ETCS Level 1 LS. L'équipement de lignes à grande vitesse avec des signaux extérieurs conventionnels est massivement moins onéreux, plus maîtrisable du point de vue de l'exploitation et permet le même niveau de sécurité. Les éventuelles pertes de temps au niveau des parcours lorsque la visibilité est réduite ne représentent rien au vu des dérangements encore très fréquents et souvent difficile à réparer de l'ETCS Level 2.

Une transmission continue des données (pas impérativement nécessaire) peut aussi être assurée sans problèmes, dans le cas de l'ETCS Level 1 LS au moyen d'EuroLoop.

Le système ETCS Level 2 est-il meilleur que le système actuel?

L'ETCS Level 2 est beaucoup trop complexe: certaines de ses fonctions ont été développées en prévision de l'ETCS Level 3. Une application de l'ETCS Level 3 sans cantons de block fixes n'est pas envisageable (le système de câble de surveillance en ligne maîtrise la conduite des trains depuis plus de 40 ans), particulièrement les gros problèmes d'odométrie qui laissent à penser qu'un système ferroviaire équipé uniquement d'une liaison radio et sans installations fixes d'annonce de voie libre ne serait ni réaliste ni supportable du point de vue de la sécurité, pour le moment.

Les coûts du système ETCS

En Suisse, les coûts représentés par l'ETCS ont dépassé les 600 millions pour atteindre 1 milliard environ. Le système ETCS n'a

pas apporté d'augmentation de la sécurité ni de la capacité des lignes par rapport au ZUB

Malgré l'exploitation expérimentale de la ligne Zofingen – Sempach en 2001, les nouvelles lignes et les lignes transformées ainsi qu'ultérieurement les entrées du tunnel de base du Lötschberg ont été équipés de signaux lumineux. Ces signaux extérieurs continuent à être utilisés lors de chaque dérangement de l'équipement embarqué des véhicules moteurs ou de la centrale de ligne comme solution de remplacement et sont irremplaçables dans le cadre d'une gestion efficace des perturbations. L'ETCS Level 2 n'est pas compatible avec le chemin de fer, en particulier lorsqu'en raison de perturbations, des trains circulent en mode ETCS Level 2 alors que d'autres les suivent avec le système ETCS déclenché et selon la signalisation extérieure, en totale contradiction avec les prescriptions du système. Une installation ETCS Level 2 n'est pas nécessaire avec l'existence de la combinaison ETM / ETCS Level 1 LS. Cela permet le remplacement déjà amorcé du ZUB et de l'appareil d'arrêt automatique Signum par des EuroBalises et des EuroLoop. Des courses à 200 km/h sont possibles avec une sécurité maximale et les dérangements de l'ETCS Level 2 peuvent ainsi être éliminés.

Des intervalles de moins de 2 minutes entre 2 trains à 200 km/h et des signaux classiques

Contrairement aux déclarations qui sont parfois faites haut et fort, cela est possible



ETCS Levels

ETCS Level 0: Avec un véhicule équipé de l'ETCS qui circule sur une ligne non sécurisée par l'ETCS. La seule fonction qui est surveillée sur le véhicule est la vitesse maximale. On circule selon l'image des signaux.

ETCS Level 1: Les images des signaux extérieurs sont converties par le biais d'un adaptateur de signaux et d'un codeur de télégrammes (LEU) et transmises avec les autres données de la ligne. Ces données sont fournies de manière ponctuelle au moyen d'EuroBalises comme des autorisations de circulation au véhicule moteur. Le calculateur du véhicule (EVC) évalue et surveille la vitesse maximale admissible et la courbe de freinage sur la base d'une surveillance continuelle des données fournies. Etant donné que la transmission des données est ponctuelle, le train doit d'abord franchir l'EuroBalise correspondante pour que l'autorisation de marche suivante soit fournie. L'implantation d'une balise « Infill » ou d'une boucle de libération « Euroloop » entre le signal avancé et le signal principal permet de transmettre une nouvelle image de signal en continu. L'EuroLoop est la prolongation de l'EuroBalise sur une distance déterminée et permet la transmission quasiment continue de données aux véhicules par l'intermédiaire d'un câble électrique rayonnant.

ETCS Level LS «Limited Supervision»: Quasiment tous les signaux implantés en Suisse disposent d'une fonction Arrêt/ Avertissement Signum. Les signaux placés à des endroits plus stratégique d'un point de vue de la sécurité sont accompagnés en plus d'une surveillance ZUB. Les normes ETCS Level 1 et Level 2 ne sont pas simplifiables dans leur application, ce qui signifie que tous les points de la ligne doivent être équipés du mode «Full Supervision» avec une surveillance continue de la vitesse maximale. Une surveillance simplifiée comme reflet du concept de signalisation suisse actuel n'est donc pas applicable en raison de cet aspect technique.

En collaboration avec d'autres entreprises de transport ferroviaire, les CFF ont déposé une motion auprès des autorités européennes compétentes AEIF, motion qui demande l'introduction d'un mode «Limited Supervision». ETCS Level 1 Limited Supervision (L1LS) dispose d'une fonctionnalité modulable qui permet d'implanter autant de sécurité qu'il est nécessaire pour chaque signal.

Le mode «Limited Supervision» sera vraisemblablement repris dans le cadre d'une mise à jour régulière à SRS 3.0.0 dans les normes ETCS.

Euro Signum / Euro ZUB, ETM S21: (European Transmission Module ETM / Sac à dos) est une prolongation du ZUB 121 et de l'appareil d'arrêt automatique SIGNUM avec une installation de lecture pour les composants ETCS EuroBalise et EuroLoop.

Les informations ZUB et les composantes SIGNUM (système de paquet de données spécifiques ETCS 44) sont comprises dans le télégramme ETCS. L'ETM S21 reçoit les données contenues dans le paquet 44 et les retransmet à l'équipement ZUB 121, respectivement à l'appareil SIGNUM.

ETCS-Level 2: Un système de signa-

lisation et de sécurité du train basé sur

un signal radio digital grâce auquel

l'autorisation de marche et l'image des signaux sont retransmises et affichées dans la cabine de conduite. Hormis quelques panneaux repères, on peut renoncer de la sorte à l'implantation d'une signalisation extérieure, les annonces de voies libres étant de plus assurées dans les deux directions. Tous les trains annoncent automatiquement leur distancement relatif, leur position exacte et leur sens de marche à la centrale de ligne (Radio Block Centre RBC). Le déplacement des trains est surveillé en permanence par la centrale de ligne. Les autorisations de marche, les indications de vitesse et les données de la ligne sont transmises au véhicule moteur en continu par l'intermédiaire du GSM-R. Les EuroBalises fonctionnent comme des balises passives de localisation, « comme des bornes kilométriques ». Entre deux balises de positionnement, le train détermine sa position au moyen de sensors (rotation des essieux, accéléromètre et radar Doppler). Les balises de positionnement servent de points de références pour la correction de l'odométrie. Le calculateur du véhicule moteur surveille de manière continue les données transmises et les vitesses maximales admissibles.

La migration de l'ensemble du réseau suisse vers l'ETCS doit intervenir en deux phases jusqu'en 2015:

Phase 1: Les anciens équipements de voie ZUB seront remplacés par des Euro-Balises ou EuroLoops (ETCS Level LS «Limited Supervision»).

Phase 2: Grâce à une migration du logiciel, les EuroBalises deviendront fonctionnelles en ETCS Level 1 Limited Supervision et l'interopérabilité avec le reste de l'Europe sera ainsi obtenue. Dès 2015 les véhicules n'auront plus besoin que de l'ETCS pour parcourir le réseau à voie normal suisse.

Autres infos: www.railxperts.ch

sans problèmes. Entre Martigny et Sion par exemple, les signaux sont implantés tous les 1400 mètres pour une vitesse de 160 km/h. Ces signaux indiquent dans le cas d'une succession voie libre (M), avertissement (-0) et arrêt (H).

Pour 200 km/h les images de signaux suivantes seraient nécessaires: voie libre (M), avertissement 150 km/h (-15), avertissement (-0) et arrêt (H). Deux trains peuvent se suivre avec un intervalle de 90 secondes; le signal en position «avertissement 150 km/h» commuterait environ 500 mètres ou 9 secondes avant le passage du prochain train en image «voie libre».

Avec l'ETCS Level 2, en raison de la «fenêtre d'interruption radio» de 40 secondes imposée par le système, cette succession courte n'est pas possible car pour 40 secondes de parcours (à 200 km/h) cela représente 2222 mètres libres supplémentaires qu'il faut garantir. Comme la pratique a démontré que la grande majorité des mécaniciens amorçaient un freinage longtemps avant le point d'engagement afin d'éviter un freinage système, la capacité de la ligne en est réduite d'autant.

Saisie des données – confirmation des données

La saisie des données ETCS conduit à la faute, car elle nécessite la saisie de toutes les données individuellement et la confirmation individuelle de ces mêmes données lors de chaque changement de direction. C'est aussi le cas sur les trains navettes dont la composition reste inchangée pour de longues périodes. Ces processus inutiles et gourmands en temps, nécessaires aussi pour les lignes parcourues sans ETCS Level 2, n'augmentent pas la sécurité et conduisent à une certaine superficialité. La répétition de quittance des mêmes données lacunaires, obtenues par le mécanicien lors d'une rapide observation du train (en passant / dans le rétroviseur) n'augmente pas la sécurité et compromet la marche ponctuelle du train. Un nouveau système de sécurité nécessitant une procédure de saisie des données spécifiques et qui rallonge le temps de préparation du train, ruinant par la même occasion les gains de temps réalisés durant le parcours, souligne l'inadéquation du processus de saisie des données de l'ETCS.

Expériences tirées du quotidien avec l'ETCS en Suisse

En fonction des différences de logiciels, des différences déconcertantes au niveau de la vitesse sont apparues. Entre les différents indicateurs de vitesse disponibles sur les véhicules moteurs (chacun étant relié à son dispositif de calcul) on a pu constater des différences allant jusqu'à 17%, ce qui en fonction de la vitesse constatée a provoqué

l'intervention intempestive d'un dispositif de sécurité.

Le blocage de la vitesse affichée durant 15 secondes, particulièrement lorsque les conditions d'adhérence sont mauvaises, fait partie du quotidien. Malgré l'introduction de nouvelles versions du logiciel, l'infidélité de l'odométrie va croissant.

Instruction

L'instruction pour l'ETCS Level 2 est constituée de deux jours de formation et le personnel des locomotives est examiné durant les examens périodiques au moyen d'un module ETCS.

Comme en général, le mécanicien n'a pas la nécessité d'utiliser un autre système d'exploitation que la surveillance complète lors de son trajet sur la NBS, des jours d'instruction ETCS Level 2 annuels seraient nécessaires. Ces instructions indispensables manquent actuellement. Il faudrait en outre prévoir des instructions complémentaires à l'intention du personnel d'entretien, du personnel chargé de la circulation des trains et des agents du service technique.

ETCS en Europe

Il faut compter avec une somme de 8 milliards € (environ 12 milliards de francs), pour effectuer l'installation sur les divers réseaux d'Europe! Avec la crise économique actuelle et l'énorme concurrence existant dans le domaine des transports, on est en droit de se poser la question de savoir ce qui pourrait obliger les entreprises de transports ferroviaire à consentir à de pareils investissements. L'ETCS Level 2 n'apporte aucun avantage et ne procure aucun gain.

Le système ETM / ETCS Level 1 LS permet un trafic transfrontalier en comportant la petite partie des exigences ETCS Level 2 nécessaires à cet exercice: les signaux restent et il ne faut que les équiper d'EuroBalises et d'EuroLoop. En ce qui concerne les véhicules moteurs, des transformations devraient être entreprises pour des coûts relativement faibles. Comme en Allemagne, en Autriche et en Espagne, on dispose déjà de plus de 3000 km de ligne équipée de la LZB (surveillance continue du train) et qu'en France, en Belgique et dans le Tunnel sous la Manche 2500 km de voie sont équipés du système TVM, on doit admettre qu'une installation de l'ETCS devrait se faire en parallèle ou qu'une compatibilité entre les systèmes devrait être trouvée.

Dangers engendrés par l'électronique

Deux TGV se sont séparés d'eux-mêmes sur la ligne à grande vitesse française à une vitesse avoisinant les 300 km/h. Le dispositif électronique chargé de l'indication de séparation des rames a été modifié suite à cet événement et il faut dorénavant actionner un levier directement sur l'attelage automatique pour séparer deux compositions. Un mécanicien a constaté, lors de son arrivée à Bellegarde (F), que son train n'était constitué que d'une seule rame et que la deuxième s'était décrochée à un endroit inconnu et était restée en pleine voie. Des événements semblables se sont déroulés avec des navettes à deux étages du S-Bahn zurichois, occasionnant des séparations de trains involontaires.

Ces exemples, qui sont volontiers retransmis par «le téléphone de la brousse» montrent la complexité et la relative non fiabilité de systèmes dépendant de solutions informatisées, solutions qui ne peuvent remplir toutes les exigences de sécurité qu'à grands frais. C'est finalement la fonction de contrôle de l'homme qui permet de remplir toutes les exigences formulées. Les systèmes électroniques mentionnés ne permettent visiblement pas de fournir les niveaux de sécurité exigés ou, s'ils y parviennent, c'est que les exigences sécuritaires sont faibles, ce qui suscite des questions fondamentales.

Dans les faits

Malgré l'ETCS Level 2, diverses irrégularités se sont déjà produites dans le tunnel du Lötschberg, lesquelles ne doivent qu'à la chance de ne pas avoir occasionné de grosses catastrophes: aiguilles talonnées, trains perdus, problèmes de distance en mode «Reversing» (marche arrière), fausses indications lors de réductions de vitesse, etc. Dans le tunnel de base, on a déjà assisté souvent à des irrégularités lors du passage du Level 0 au Level 2 – particulièrement lors de courses de manœuvre – de sorte qu'on en est arrivé à la conclusion que le système ETCS ne maîtrise pas cette procédure.

Il faut donc installer une signalisation conventionnelle ou compléter celle-ci sur la NBS, dans le tunnel de base du Lötschberg et dans le tunnel de base du Gothard. Il est encore assez tôt pour empêcher un investissement erroné dans un système de sécurité incompatible à l'intérieur du tunnel de base du Gothard. En Suisse, les exigences de circulation à des vitesses de 200 km/h et de l'euro-compatibilité peuvent facilement être réalisées par le biais de l'ETM Euro Zub / Euro Signum respectivement l'ETCS Level 1 LS et ceci avec une économie sensible de moyens financiers. Il est donc nécessaire d'empêcher une extension de l'ETCS Level 2 aux autres lignes conventionnelles, celle-ci ne procurant aucune amélioration en ce qui concerne la capacité des lignes et apportant avec elle sa panoplie de complications au niveau de l'exploitation.

Signaux de Viège

Groupe technique VSLF GI



Un lecteur nous a envoyé cette photo montrant deux signaux principaux du Matterhorn-Gotthardbahn MGB à la gare de Viège et visibles de la voie 2 en direction de Zermatt. Le signal placé le plus près s'adresse à la voie 2 (signal C 2), le signal le plus en arrière pour la voie 3 (signal C3) située à droite du quai.

Comme les deux signaux sont placés dans la même perspective visuelle pour le mécanicien se trouvant sur la voie 2 (pour ne pas dire qu'ils sont juxtaposés), cela peut inévitablement conduire le mécanicien à une confusion fatale. En outre, les deux signaux sont placés à droite des voies auxquelles ils s'adressent, ce qui les rend invalides aux yeux du règlement des signaux R 300.2, chiffre 1.1.2. Ils ne devraient pas être considérés par le personnel des locomotives. L'acceptation d'une pareille installation par l'OFT constitue une erreur grossière. Une procédure judiciaire à l'encontre des responsables de la planification et à l'encontre des experts de certification semblerait toute indiquée dans ce cas.

78 JOEO FOLIO 2010/1

Sondage LEA II

Richard Widmer & Daniel Hurter; Redacteurs Loco Folio Gl

Notre sondage sur les expériences effectuées par le personnel des locomotives avec l'appareil Lea II s'est déroulé sur une période étalée entre mi mars et mi avril 2010, principalement au sein du dépôt de Zürich. On a commencé par distribuer un questionnaire à tous les mécaniciens. Pendant toute la période, des formulaires ont été mis à disposition du personnel sur une table du local de réserve de Zürich HB.

Sur un total de 670 formulaires, 317 exemplaires remplis nous sont revenus. Nous remercions très cordialement tous les mécaniciens / mécaniciennes qui ont mis de leur temps à dispositions pour nous fournir des réponses.

Les résultats du sondage peuvent être consultés sur le graphique joint à cette analyse. Les questions suivantes ont obtenu un résultat particulièrement décevant: question 1 (taille de l'appareil), 2 (poids de l'appareil), 10 (montage dans la cabine / alimentation dans les véhicules spéciaux). Ont été considérés particulièrement bons par une majorité des personnes consultées: la lisibilité (question 4) et le support fourni par les collaborateurs SEAL (ques-

tion 8). La satisfaction moyenne quant à l'utilisation des outils de travail importants se résume à une note de 3.34 ce qui est proche de insuffisant.

Les nombreux commentaires rédigés sur les questionnaires ont été aussi très instructifs. Nous aimerions vous en faire partager quelques 'uns en guise d'aperçu. Nous avons toutefois renoncé volontairement à vous reproduire les remarques non publiables quand bien même elles seraient en mesure de démontrer l'insatisfaction qui règne au sein du personnel lors de l'utilisation de Lea II. Beaucoup de commentaires confirment que l'appareil Lea II est certainement un bon ordinateur portable mais qu'il est malheureusement totalement inadapté au travail quotidien du mécanicien.

- Temps de mise en service trop long
- Je préférais le vieux Lea
- Bon appareil pour un emploi privé pas indiqué pour l'emploi quotidien des mécaniciens». Lea 1, j'ai l'ennui de toi
- Lors du choix de l'appareil, la décision s'est portée sur le plus lourd et le moins maniable de tous les portables

- Qui peut le plus, peut le moins!
- Totalement inutilisable pour les mécaniciens
- Internet est une bonne chose!
- Utilisation non confortable au plus haut point
- En Standby, trop chaud dans le sac
- L'accumulateur est trop faible!». Temps alloué aux mises à jour non réaliste
- Fixation trop haute dans les véhicules CFF. Lunettes Vari lux?
- Appareil fiable, très bonne lisibilité, mais maniabilité non conforme aux exigences
- Trop gros, trop lourd, trop compliqué
 J'aurais préféré un appareil où on peut utiliser le clavier pour naviguer comme le Lea 1 et pas tous ces pads
- Réglage de la fixation totalement inadaptée!».
 Effectivement pas mauvais, mais trop gros et trop lourd
- ETR 470, il faut prendre le câble du chargeur avec soi. RE 4/4 Il Cargo: pas de support
- Pour le bureau O.K. mais pour un emploi mobile, totalement insuffisant
- Haut fourneau!
- On aurait dû recourir à un Netbook
- Pour moi, à titre privé, un appareil cool
- Eblouissement trop important avec les ralentissements, de nuit

1 inutilisable 2 insatisfaisant 3 insuffisant 4 suffisant 5 bon 6 très bon

Questions	Note	1	2	3	4	5	6
Taille de l'appareil	Ø 2.7	60x	86x	77x	56x	31x	4x
Poids de l'appareil	Ø 2.0	123x	96x	60x	27x	8x	1x
Facilité d'utilisation/prise en main	Ø 3.4	23x	61x	74x	91x	60x	6x
Lisibilité	Ø 4.9	2x	8x	16x	49x	155x	84x
Éblouissement (de nuit)	Ø 4.2	9x	31x	30x	85x	140x	22x
Temps nécessaire pour la mise à jour	Ø 3.4	32x	64x	63x	76x	65x	12x
Gestion des dérangements (Swisscom/166)	Ø 3.4	30x	24x	27x	64x	52x	8x
Support (SEAL)	Ø 4.8	4x	8x	11x	64x	143x	56x
Montage dans la cabine / support dans les véhicules moteurs CFF	Ø 3.5	32x	44x	51x	105x	78x	6x
Montage dans la cab./ alimentation dans les véhicules spéciaux (ICE, ETR, TGV)	Ø 2.1	56x	30x	20x	19x	4x	0x
Impression générale / satisfaction générale avec LEA II)	Ø 3.3	25x	38x	95x	104x	50x	2x

Peter Mathis Président de la CoPe LP Berne, le 8 mars 2010

E-Mail du 7 janvier 2010 concernant l'indemnisation pour les mises à jour LEA

Très cher Monsieur Mathis Cher Peter

Encore merci pour ton courrier du 7 janvier 2010. Je te prie d'excuser le très long temps qui s'est écoule avant de te fournir une réponse. Nous avons étudié ta requête et nous sommes en mesure de te donner notre prise de position.

Les mises à jour normales peuvent être effectuées par réseau sans fil (Wireless).Les mécaniciens ne sont de la sorte plus obligés de passer par un dépôt pour relier leur appareil à un câble. De même, il n'est plus nécessaire d'attendre sur place inutilement qu'une mise à jour se termine. Théoriquement, une mise à jour LEA pourrait même se faire durant la marche, en arrière plan. Nous pensons donc qu'une économie de temps allant jusqu'à 9 heures par année peut être effectuée par le personnel des locomotives.

Pour le moment on doit encore tenir compte des mises à jour OPUS, mises à jour pour lesquelles les mécaniciens doivent toujours être reliés au réseau. Sur ce point nous attendons encore des améliorations ultérieures. Cette opération représente un temps de travail supplémentaire de 7.5 heures par année d'après nos données actuelles. Elle peut toutefois se faire durant une pause sans que le mécanicien ne soit présent à côté de son appareil. Cela représente une moins grande dépense en temps que celle occasionnée par la mise à jour qui était nécessaire tous les 3 jours jusqu'à présent. C'est pourquoi nous rejetons la requête qui prévoyait une indemnisation supplémentaire.

> CFF HR Soutien de la conduite Stefan Kull

Responsable P-OP-ZF
Zürich, le 16 mars 2010

Adaptation du temps alloué aux trava

Walter Hofstetter

Adaptation du temps alloué aux travaux accessoires du personnel des locomotives CFF P

Avec l'introduction de LEA I en 2002 on avait alloué un certain temps au personnel pour effectuer les mises à jour. Ce temps prévoyait 2.1 minutes tous les 3 jours ce qui équivalait à 2.625 heures par année.

L'affirmation faite par P-OP-ZF dans sa lettre du 5 mars 2010 qu'il serait possible d'économiser près de 9 heures par année en effectuant les mises à jour du LEA II au moyen du réseau sans fil a de quoi étonner (2.4 minutes per jour de travail).

Nous nous permettons de vous rappeler que les mises à jour de LEA avant la prise de service qui suit un jour de congé ou de vacances sont de la plus haute importance, relèvent de la sécurité et doivent impérativement être effectuées avant la prise de service.

Depuis l'introduction de LEA II, l'agent doit, de plus, effectuer des mises à jour pour le système d'exploitation Windows XP et pour OPUS. P-OP-ZF parle de 7.5 heures par année. En outre, depuis le 1er février 2010, les E-Mail adressés par l'entreprise, doivent être lus et traités.

L'affichage virtuel annoncé par le biais de la circulaire 1/2010 n'est pas encore en service. Il est cependant certain que depuis sa mise en service, il faudra encore consacrer du temps supplémentaire avant le service pour en prendre connaissance car il relève aussi de la sécurité.

Nous revendiquons donc une adaptation du temps NA. En outre, il y a lieu d'indemniser séparément le temps que le personnel doit consacrer aux mises à jour spécifiques du système d'exploitation.

Cordiales salutations Hubert Giger Hubert Giger Président VSLF Berne, le 7 avril 2010

Adaptation du temps alloué aux travaux accessoires du personnel des locomotives CFF P

Très cher Monsieur Giger

Merci beaucoup pour votre lettre du 16 mars 2010. Dans votre lettre, vous comparer des valeurs qui n'ont rien à faire ensemble. Cela conduit à une conclusion erronée. Vous vous rappelez encore que lors de l'introduction de Lea I, en 2002, de nombreuses corrections écrites devaient encore être effectuées à la main par le personnel des locomotives, en particulier des corrections d'horaires, etc. Les valeurs que vous aviez alors définies sont un compromis entre le solde des travaux qui sont tombés en 2002 et les valeurs nécessaires aux mises à jour Lea I nouvellement définies.

Les valeurs comparatives qui figurent dans la réponse adressée à la CoPe se basent sur le temps de travail nécessaire aux mises à jour Lea I (donc pas sur le temps de travail supplémentaire nécessaire depuis 2002) et sur le temps nécessaire au bon fonctionnement de LEA II. Lorsque nous discutons avec les mécaniciens nous apprenons que nos estimations ne sont pas fausses et qu'elles ne défavorisent en rien les mécaniciens

Nous ne partageons donc pas votre avis, quand bien même l'affichage virtuel pour le personnel des locomotives nécessitera effectivement un investissement en temps supplémentaire. De plus en plus, les mécaniciens verront « l'étude de l'affichage » au local de passage se transformer et temps d'attente payé et simultanément...

CFF HR Soutien de la conduite Stefan Kull

Concerne: Appareil LEA II

Lettres de mécaniciens adressées aux autorités Gl

Bonjour Monsieur Bretscher,

Depuis quelques semaines, je conduis avec le nouvel appareil Lea II et je dois dire que cela ne me comble pas de joie. Cette appareil est totalement inadapté au quotidien du mécanicien tant il est lourd et beaucoup trop grand. Sans oublier toutes les manipulations qu'il est nécessaire de faire avec l'écran pour qu'il puisse prendre place dans son support en cabine. Je dois ajouter que les fonctionnalités Internet ne

me sont d'aucune utilité dans la locomotive. Les collègues qui avaient été désignés pour tester les divers appareils ainsi que la CoPe avaient porté leur choix sur un autre appareil. Je ne suis pas formellement opposé à la nouveauté dans le quotidien des chemins de fer mais lorsque les choses deviennent plus compliquées voire trop minutieuses pour moi je reconnais que je n'y comprends plus rien. Qui doit-on remercier pour le plaisir d'avoir justement cette caisse Fujitsu si lourde???

Avec mes cordiales salutations Martin Steurenthaler mécanicien Zürich Chère Madame Fischer.

Je suis Président de la section Bâle du VSLF, le Syndicat Suisse des mécaniciens de locomotives et aspirants. Le thème «cas de signaux» nous intéresse beaucoup en notre qualité de représentants des mécaniciens de locomotives. C'est à ce titre que j'ai lu avec attention le rapport final de l'analyse des causes au niveau de la psychologie du travail que vous avez rédigé en novembre 2007.

C'est aussi la raison qui m'a incité à vous écrire. Dans votre analyse des causes figurait une approche technique faisant référence à l'éblouissement provoqué par le LEA (notre outil de travail).



Vous connaissez notre LEA. Il est petit, maniable, compact, robuste, relativement léger (env 1.2 kg) et est franchement adapté à notre travail quotidien. Cet appareil nous a rendu de précieux services durant de nombreuses années malgré quelques carences au niveau de son utilisation.

Depuis quelques temps les CFF s'affairent à l'élaboration d'un nouvel appareil, le LEA II. J'aimerais vous poser une question directe, vous qui êtes une experte en matière de fonctionnalité: avez-vous déjà vu le nouvel appareil?

Il s'agit d'un ordinateur portable de 13.3" massif, pesant près de 2.3 kg et muni d'une mémoire SSD. L'appareil est de plus peu maniable, d'une utilisation peu conviviale et, d'après notre opinion, candidat à de nombreuses réparations au niveau du matériel. Il consomme en outre beaucoup d'énergie, ce qui va à l'encontre de la pensée verte prédominante des CFF.

- Recommandations importantes du point de vue de la psychologie du travail
- Evaluation formative au niveau de l'utilisabilité lors du développement et de l'emploi de nouvelles techniques en associant des experts en utilisation et les futurs utilisateurs.
- Même un bon entraînement ne compense pas suffisamment une mauvaise utilisa-

A quoi ça sert de faire des évaluations durant de nombreux mois et de porter à la fin son choix sur quelque chose d'autre en pensant que c'est bon pour notre travail.

Sur la base de nombreux entretiens avec mes collègues je peux vous affirmer que le personnel des locomotives s'est franchement réjoui de pouvoir disposer d'un «appareil TOP» comme cela nous avait été fanfaronné. A la vue du modèle «néanderthalien» qui allait nous être proposé, une déception visible et perceptible s'est fait sentir. Précision: bien avant que l'appareil soit remis aux collaborateurs! Comment croyez-vous que sera la déception, respectivement la colère des collègues lors de la réception de leur nouveau LEA et que d'aventure des erreurs de fonctionnement devaient se produire. A l'avenir nous devront déplacer avec nous tous les jours un LEA II peu maniable, lourd et bien trop grand, appareil qui est appelé à devenir notre outil de travail le plus important.Notre verdict: INUTILISABLE! Dans l'analyse des causes en psychologie du travail, seules des recommandations ont été émises. Notre expérience nous a appris que des recommandations à l'attention de l'entreprise sont considérées comme «à ne pas respecter impérativement».

Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

> Avec mes cordiales salutations R.Gfeller

Le portable Lea II est très pratique en raison de sa connexion GSM Mobile. Si on nous avait remis un appareil plus petit, l'utilisation d'Internet ne serait pas si intéressante. J'accepte sans problème le poids supplémentaire lié à sa taille.

Il serait intéressant cependant d'améliorer le support en cabine de conduite en le munissant d'une fixation plus sure.

> Gabriele Ferrari mécanicien P Bellinzone

Annonce PAC

Quel est le problème (Description de la situation)?

Pas de chargeur à disposition sur TGV POS. Comme certains services TGV-POS-2 contiennent plusieurs prestations TGV à la suite, la charge n'est pas assurée durant de nombreuses heures. L'employeur ne se sent pas obligé de fournir les installations nécessaires dans le poste de conduite car la pose d'une alimentation est hors de prix. Le fait que le personnel se contente d'un chargeur par cabine, chose qui était prévue dans chaque variante de fixation prouve sa flexibilité de manière exemplaire. Devoir prendre avec soi une alimentation en plus du LEA II qui pèse déjà assez lourd n'est pas une solution. C'est, au contraire, une preuve de manque de volonté et de collaboration.

Quelle serait la solution (Proposition d'amélioration)?

Prière de déposer un chargeur 230V par cabine sur les TGV POS afin que les mécaniciens puissent faire leur travail correctement avec leur appareil LEA II. Merci.

Economiser sur le dos des mécaniciens B-100 de CFF P

L'introduction du LEA II, lequel a aussi été remis à nous autres mécaniciens B-100, représente moins de papier dans le sac à dos mais en revanche 2.5 kg de poids en plus. On va donc économiser sur notre dos (les appareils sont très chers, on parle de près de 10 millions de francs), car le temps pour les travaux accessoires NA, qu'on nous comptait jusqu'à présent (puisque nous n'avions pas de LEA) ne sera plus adapté. Lorsque l'on pose la question à notre LLP, la réponse est invariable: selon les BAR c'est inclus dans le forfait de 5 minutes de NA journalier. Les forfaits NA qui ont été négociés ne faut aucunement état de mises à jour et de traitement des données sur LEAII; nous effectuons donc ces tâches sur notre temps libre. L'éternelle

> Künzi Markus mécanicien CFF P B-100 ZUE

politique attentiste gavée de paroles floues

Big Brother is watching you

Concerne: protocole de synchronisation

09:44:32 Le destinataire va être synchronisé 09:44:33 La hiérarchie va être synchronisée 09:44:56 2 dossiers on été actualisés dans la mémoire en ligne.

09:44:57 Les favoris vont être synchronisés 09:44:59 Dossier «Eléments recus» va être svnchronisé

09:45:00 Dossier «Eléments envoyés « va être synchronisé

09:45:11 1 élément a été ajouté dans le dos-

09:45:11 7 éléments ont été effacés dans le dossier en ligne.

09:45:13 1 élément a été ajouté dans le dossier hors-ligne

09:45:13 17 ont été effacés dans le dossier hors ligne.

09:45:13 Dossier «Tâches» va être synchro-

09:45:15 1 aperçu / formulaire a été ajouté au dossier hors-ligne.

09:45:15 Dossier «Calendrier» va être syn-

09:45:18 1 aperçu / formulaire a été ajouté au dossier en ligne.

09:45:20 Dossier «Contacts» va être synchronisé

09:45:22 Dossier «Eléments effacés « va être synchronisé

09:45:31 4 éléments on été ajoutés au dossier en ligne.

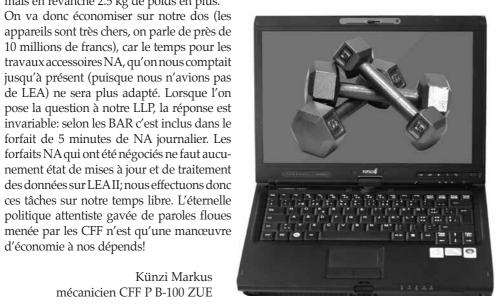
09:45:31 2 éléments ont été effacés du dossier en ligne.

09:45:55 21 éléments ont été ajoutés au dossier hors-ligne.

09:45:55 1 élément a été actualisé dans le dossier hors-ligne.

09:45:55 Interruption

09:45:56 Microsoft Exchange Carnet d'adresses hors-ligne 09:45:56 0X80040113



Nouvelles de la «Papiermühle»

Qualitygroup VSLF GI



Enfin c'est fait! Après 153 ans d'histoire ferroviaire en Suisse, la nécessité d'un document officiel pour les mécaniciens de locomotives a enfin été reconnue. Ils obtiennent un permis de l'Office fédéral des transports, avec une photo et tout ce qui va avec. Avec la propension à la conduite illégale des trains qui avait tendance à se développer de manière disproportionnée ces dernières années cela devenait une démarche à entreprendre de manière urgente.

Malheureusement, ce document officiel ne vaut pas la valeur du plastique qui le constitue. Même la carte Cumulus de la Migros contient certainement des données plus importantes. Je ne voudrais priver personne du plaisir de recevoir sa précieuse nouvelle acquisition mais rien qu'à observer le susmentionné document de manière superficielle on est pris d'un doute concernant la nécessité et l'importance de ce bout de plastique.

L'Office fédéral des transports remet un permis au personnel des locomotives lequel sera examiné et contrôlé de cas en cas par le même Office fédéral des transports. On serait tenté de dire un Office fédéral en bonne et due forme. Car il lui serait plus simple et nettement meilleur marché d'utiliser la pratique usuelle (non subventionnée par les impôts) qui fait recours à une base de données contenant toutes les informations essentielles et de la relier avec les permis existants ou avec une pièce d'identité officielle qui permettrait de vérifier l'accréditation du personnel. La personne concernée se contenterait alors de montrer sa carte d'identité et l'employé de l'OFT n'aurait qu'à vérifier la certification sur son ordinateur portable. Visiblement trop simple comme solution!

Afin de fournir une photo pour les nou-

veaux permis, les CFF mettent la base de données FVP à disposition de l'OFTF et ceci sans l'autorisation du personnel, donc en toute illégalité.

Il est aussi négligent de produire un document officiel nécessitant une photo et de faire vérifier la conformité dudit document par le propriétaire lui-même. Lors de la procédure de fabrication de la carte, la photo sera à peine observée ce qui rendra les contrôles totalement ridicules. Cependant, pour les propriétaires de chiens, une unique chance s'offre à eux d'obtenir un AG pour chien, il suffit d'envoyer la photo

De manière inversement proportionnelle à la valeur, cette carte en plastique contient uniquement la catégorie selon l'OCVM. Mais ni les lignes effectivement autorisées à être parcourues, ni les véhicules instruits et examinés n'y figurent. Pour cela un autre document est nécessaire. Et pour ces autorisations figurant sur une feuille séparée, le mécanicien fournit lui-même les informations à l'ETF (sic!). Il n'y a pas de contrôle pour chaque mécanicien des lignes qu'il est autorisé à parcourir. Chacun peut manipuler ses informations à sa guise ou les compléter selon son humeur du moment.

La facturation même relève de l'amateurisme. Au lieu de commander et de payer les permis de manière forfaitaire, chaque mécanicien recoit une facture pour une prestation qu'il n'a jamais commandée. Et comme si la dépense n'était pas assez grande, les mécaniciens doivent saisir la demande de remboursement au moyen de 643 clics effectués sur le formulaire disponible dans l'Intranet des CFF afin de se faire rembourser les 150 francs qu'il ont dû sortir de leur crousille, demande qui arrivera sur

l'ordinateur de leur CLP. Celui-ci justifiera la légitimité de la requête en y apposant sa signature et transmettra le document à une instance supérieure en vue de son traitement. C'est aussi une manière d'occuper les collaborateurs des divisions HR. Bien plus tard, après un processus précis et orienté, générant des frais de traitement de 1500 francs par permis, le conducteur de véhicules sur rails obtiendra son remboursement de 150 francs... peut-être. Le contrôle de cette opération est placé sous responsabilité.

Dans les faits

Hormis la catégorie selon l'OCVM, rien n'apparaît sur ce document, la photo peut être celle de ma grand-mère et les autorisations sont rédigées au pif. On devrait effectivement porter plainte contre l'OFT qui est censé représenter l'autorité compétente... Les énormes coûts engendrés par ce nonsens bureaucratique pénalisent les entreprises de transports ferroviaires et... par la même occasion les employés. Un système pléthorique de lois, prescriptions, ordonnances et directives se développe au sein de l'OFT et ce système voit ses coûts financiers et le temps nécessaire à son administration dépasser largement l'investissement nécessaire à la réalisation des buts qu'il poursuit. Sans oublier les entreprises de transport ferroviaires qui soutiennent cette démarche par leur bureaucratie d'encaissement dont les employés sont les otages.

Comme le mécanicien n'a pas commandé ce permis, il peut jeter la facture sans arrières pensées à la poubelle ou mieux encore, la remettre à son CLP en vue du son paiement. Après tout, il vont bientôt obtenir un allègement de 50%.





d'économie à nos dépends!

Assemblée Générale Lucerne

Discours Hubert Giger; Président VSLF TS

Le discours de notre président lors de l'assemblée générale du VSLF a été très apprécié. Pour cette raison, nous désirons en faire bénéficier les collègues qui n'ont pas pu prendre part à l'assemblée générale.

Chères et chers collègues, Chers hôtes,

C'est un grand privilège que de vous saluer ici à Lucerne, à l'occasion de la 52ème assemblée générale du VSLF.

La région de Lucerne, comme toutes les autres régions de Suisse, est une grande partisane des transports publics: le weekend dernier, en ville de Lucerne, 51,6% des citoyens (respectivement 56,3% pour le contre-projet) ont accepté l'initiative pour le financement d'une gare souterraine. Ceci après avoir déjà accepté, lors des votations cantonales de novembre 2009, un crédit de plus de 20 millions avec 75% de oui pour le projet préliminaire d'une gare souterraine. Quant au Conseil cantonal, il s'est exprimé sans équivoque par 118 voix à 0.

De tels résultats nous engagent, tous autant que nous sommes.

Sur le quai du Schweizerhof à Lucerne, à droite, on peut observer le vénérable bâtiment administratif de l'ancien chemin de fer du Gothard. Après le chemin de fer du Gothard, ce bâtiment a hébergé la direction d'arrondissement V des CFF, puis la direction d'arrondissement II et, finalement, la gestion d'investissements de l'infrastructure des CFF. Aujourd'hui, c'est le siège du Tribunal fédéral des assurances, et le loyer du bâtiment contribue à l'assainissement de la Caisse de pension des CFF. La borne kilométrique « 0 » de l'ancien chemin de fer du Gothard se trouvait à Immensee. Le bâtiment administratif, lui, se trouvait à Lucerne, à 11 km de distance du chemin de fer du Gothard.

Apparemment, la distance entre l'administration et son propre chemin de fer est un fait historique qui perdure à ce jour. Les points sur lesquels on met annuellement l'accent afin d'instaurer une meilleure communication entre le management et la base, comme une division de la culture, l'obtention et le management du personnel, n'aident pas vraiment à avancer; pas plus que l'augmentation du nombre de supérieurs afin d'établir une meilleure communication avec le personnel de loc. Comme nous l'avons dit souvent, les mécaniciens de loc sont dirigés par le système.

Comme tous les chemins de fer en Suisse le siècle dernier, le chemin de fer du Gothard était une entreprise privée. Pratiquement tous les chemins de fer ont été étatisés en 1902, et intégrés aux chemins de fer fédéraux CFF nouvellement fondés (GB 1909, le BLS n'a été fondé qu'en 1906). Les chemins de fer fédéraux CFF appartenaient, et appartiennent à l'heure actuelle encore, à la Confédération; c'est-à-dire à nous tous. Le Conseil fédéral a établi des objectifs stratégiques pour les CFF après consultation de son conseil d'administration

et de ses filiales. Le DETEC et le DFF ont été mandatés pour s'occuper des droits des actionnaires et la direction des CFF s'est occupée de la mise en pratique. N'oublions par que nous, mécaniciens de loc, nous conduisons les trains pour les chemins de fer.

Nous sommes tous des employés. Nous sommes tous liés par un contrat de travail et nous devons tous nous acquitter des tâches

qui nous sont octroyées, dans l'intérêt de notre employeur, à son entière satisfaction. Nous tous dans cette pièce, sommes habitués à prendre des responsabilités chaque jour. Et des responsabilités aux vastes conséquences.

Au cours des débats actuels concernant le financement futur de l'infrastructure des CFF, il semblerait que de grosses erreurs d'estimation commises autrefois aient été constatées. Le déblayement de ces stratégies antérieures à court terme et les demandes à Berne pour recevoir les moyens financiers nécessaires sont les tâches ingrates d'Andreas Meyer et de Philippe Gauderon.

L'état actuel de notre caisse de pension est un autre exemple d'un produit de stratégie à court terme; non seulement de la CP CFF mais également de l'Ascoop et d'autres caisses de pension (société de cantonnement Simova). Les mesures d'assainissement de la CP CFF ne sont absolument pas appropriées. À ce sujet, le SEV parle de « limites du tolérable », et Andreas Meyer dit qu'il s'agit d'un « fardeau à la limite du supportable ». Le VSLF déclare que les mesures d'assainissement décidées dépassent les limites du tolérable et du supportable, et que le rejet de responsabilité n'est pas acceptable

Ces vieux déficits, dont on ne s'est pas occupé depuis plus de 10 ans, n'ont jamais été assainis. Monsieur Ulrich Gygi a participé à l'élaboration de la caisse de pension CFF en 1999, Monsieur Benedikt Weibel et Monsieur Thierry Lalive d'Epinay nous ont promis un assainissement. Au jour d'aujourd'hui, on ne nous fait même plus de promesses. Nous devons payer et constatons maintenant des déductions sur notre fiche de salaire et une diminution de l'accroissement de notre avoir de vieillesse

personnel. Et dès juillet 2010, 1,25% de retenue salariale supplémentaire et 2,5% de paiement en moins pour notre avoir de vieillesse, ceci pour de nombreuses années.

Si le secteur public devait nous abandonner avec ce problème, avec ses retraités dans nos caisses de pension, le VSLF devrait songer à la manière d'amener activement les politiciens à assumer leurs responsa-

bilités. Le comportement des chemins de fer envers l'extérieur est un facteur décisif agissant directement sur la facon dont nous sommes perçus et sur la question de savoir si la politique nous fait suffisamment confiance pour nous faire allouer les fonds nécessaires à l'assainissement des caisses de pension. En suivant les débats du Conseil national de mercredi passé portant sur l'initiative contre les rémunérations abusives, et en analysant le résultat de la votation de la semaine dernière sur le taux de conversion, il faut montrer la plus grande prudence, tout particulièrement pour ce qui touche aux entreprises publiques. L'idée des cadres CFF, de se créer une propre caisse de pension, est source de conflits politiques, comme l'AG chien l'est assurément aussi.

Je suis conscient que ça ne se fait pas de juger des personnes absentes. Pourtant, où serons-nous dans 5 ou 10 ans? Les mécaniciens de loc seront toujours là et travailleront encore pour les transports publics. Devrons-nous alors de nouveau trinquer pour la politique et les décisions prises en ce moment même? Les responsables actuels seront-ils encore en poste ou s'en laveront-ils les mains? Devrons-nous à nouveau faire le point sur la responsabilité de personnes qui ne seront plus pré-

sentes? Un mode de pensée concurrentiel est de plus en plus vivement cultivé au sein de l'entreprise, le produit chemin de fer renchérit, les coûts supplémentaires sont reportés dans le futur et la sécurité est compromise. Actuellement, les CFF ne sont plus une unité, ils se composent de différentes divisions et département qui tentent de tirer profit du produit global.

Prenons l'exemple du vieux rêve du méca-

nicien de loc bon marché pour chaque divi-

sion et chaque région; ce n'est certes pas la

démonstration de la vision d'un entrepre-

neur responsable. Une solide formation de

mécanicien de loc en faveur de la sécurité,

s'est vue transformée en une instruction théorique à la va-vite: la Vision 2010 est un tas de décombres, étant donné que chaque mécanicien de loc obtient un quelconque salaire politique; le développement démographique du personnel a été ignoré au profit de l'embellissement des bilans et il n'est plus possible de réagir avec flexibilité face au trafic, du fait des possibilités de service d'un personnel de loc à engagement artificiellement limité. Tout cela se paiera bientôt très chèrement, voir les problèmes d'infrastructure des CFF. Il y a deux semaines, M. Nicolas Perrin, directeur des CFF Cargo à Bâle, a transmis des informations en ce qui concerne la nouvelle stratégie des CFF Cargo, concernant la répartition du trafic des wagons complets à l'intérieur du pays et de la traction à l'étranger. Il a tenu à ce que lui-même et M. Andreas Meyer, de même que le président du conseil d'administration M. Ulrich Gygi, soient jugés par rapport à cette décision dans 5 ans. C'est correct; c'est leur tâche et leur responsabilité. Nous espérons que ces messieurs soient encore en fonction dans 5 ans, afin de pouvoir ou devoir prendre leurs responsabilités. La responsabilité ne doit pas se prendre envers une division, mais vis-à-vis du secteur public. Le trafic ferroviaire est financé principalement par le secteur public et le public a droit à un produit qui soit fiable et économique à la fois. Lorsque plus d'un milliard de francs sont investis dans un système de sécurité ETCS qui n'est pas compatible à l'échelle européenne et n'offre pas d'amélioration sécuritaire, lorsque ce système exige des saisies de données interminables retardant ainsi le départ des trains, lorsque les locomotives sont équipées de ces systèmes en réserve - bien qu'ils ne soient pas nécessaires dans l'exploitation de tous les jours (p. ex. les trains de Zurich - Lucerne) - il faut alors poser des questions quant à la responsabilité des personnes dont c'est la tâche. Quand l'infrastructure des CFF fait inspecter l'état de ses fonds par une entreprise de consultation étrangère et qu'au vu des résultats obtenus l'OFT, d'entente

avec l'Office fédéral des finances, demande une seconde enquête, également à une entreprise allemande, les deux entreprises devraient aboutir au même résultat, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'expertises de complaisance. L'indépendance de ces deux expertises est remise en question, étant donné que le nouveau directeur de l'OFT est l'ancien directeur des finances de l'infrastructure des CFF.

La nouvelle responsable du trafic régional des CFF vient du BLS, le nouveau directeur de la SOB vient des CFF, et comme petite particularité, le CEO des CFF vient des DB. Le nouveau secteur créé hier par les CFF, le «Public & Government Affairs», destiné à entretenir les bonnes relations des CFF avec la politique, les partis et les communautés d'intérêts, sera dirigé par une personne qui, jusqu'en 2007, a tenu les commandes de l'état-major de direction du DETEC pour les «entreprises publiques et semi-privées».

Il est assez logique que les postes de cadres des chemins de fer soient de préférence attribués à des personnes dotées d'une certaine compréhension et de l'expérience des chemins de fer, comme nous le préconisons. Pourtant, il n'est pas exclu que l'ancien employeur devienne, dans le futur, le nouvel employeur. C'est tout à fait consciemment que j'inclus les syndicats à cette bourse d'emplois cadres des chemins de fer. Vu sous cet angle, il faut se demander si les tâches actuelles sont vraiment prises en considération avec l'ensemble des conséquences, et s'il existe réellement une saine concurrence dans les entreprises des chemins de fer, de même que des fonctions de contrôle claires dans les administrations.

C'est le monde des départements, des administrations de chemins de fer, des divisions des ressources humaines et des entreprises de consultation. Et tous veulent être payés, et bien payés. Payés par la Confédération, les cantons et les communes, qui investissent dans l'espoir d'obtenir des trains avec de bonnes correspondances. S'ajoutent l'industrie du bâtiment, l'industrie des véhicules, et l'industrie des postes d'aiguillages et de la sécurité etc., qui tous se collent à ce gigantesque robinet de subventions qui semble ne jamais devoir tarir.

Selon la tendance de notre époque, les moyens financiers des chemins de fer sont contrôlés et les indemnisations ne coulent plus de source. Il faut apporter un échange réel pour l'argent reçu. Nous voyons donc que le pierrot noir circule. Si l'on n'économise pas auprès de soi, alors on économise ailleurs. Et qui va mettre en jeu son propre poste ou celui de ces

subordonnés, lorsqu'il en va de sa propre rémunération? Pour faire des économies, on lance des projets, on restructure et on engage des entreprises de consultation. La boucle est bouclée et il n'y a toujours pas un seul franc d'économie réalisée, ni aucune amélioration des services ferroviaires. Le groupe cible classique quand il s'agit de faire des économies, c'est le personnel de loc: étant le groupe de personnel le plus important (aux CFF environ15% de l'effectif du personnel) nous figurons traditionnellement sur le plan de menu des économies. Il n'existe pas de benchmark pour les mécaniciens de loc, ni non plus pour certaines parties de l'administration. Et comme nous l'avons appris, les mécaniciens de locomotive sont vantés auprès des cantons comme étant une source pratique d'économie: idéalement, le mécanicien de loc a moins de 30 ans, une formation minimale, parle toutes les langues, passe des annonces très professionnelles même dans les plus grands moments de stress, fait des travaux de nettoiement mineurs et pour se sustenter, un wagon quelque part sur le faisceau des voies, sans denrées alimentaires, lui suffit...

Les cantons et les communes sont intentionnellement mal informés ou on pourrait dire aussi qu'on leur ment délibérément. On a vendu la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Dans chaque train on a besoin d'un ours et les CFF à eux seuls en cherchent 1'000 pour les années à venir. Si, du fait des nouveaux systèmes de rémunérations tels que ToCo aux CFF ou par la résiliation d'un CCT, on en arrivait à réaliser des économies unilatérales sur le dos de la base, nous saurions nous défendre.

Il n'est pas question des anciens acquis sociaux d'un groupe professionnel, mais plutôt de la sécurité et de la durabilité dans les transports publics. Certains managers qui pensent à court terme voudraient sacrifier cette sécurité et cette durabilité à leurs propres intérêts. Et, au cas où la direction du groupe des CFF devait décider en avril de répartir le personnel de loc du trafic voyageurs des CFF dans les secteurs du trafic étranger et régional, nous devrions démontrer aux cantons quelles économies ils pourraient faire avec une entreprise de trafic régional autonome, sans avoir recours aux CFF. À la suite d'une répartition et d'une réduction superficielle des prix, avec comme seule conséquence le renchérissement du trafic grande ligne, le secteur public continue à être saigné à blanc sur le dos du trafic de monopole. Dans l'intérêt des transports publics, les mécaniciens de loc ne peuvent pas tolérer une chose pareille. A Lucerne justement, il y a cinq ans de ça, les CFF ont détaché une partie du trafic régional de la maison mère







André Alder Comité centrale; Romandie



Roberto Kraschitz Comité centrale; Ticino



Christina Martin CCV 2

par la création de la filiale Zentralbahn (ZB). Par l'attribution de diverses directions de trains régionaux au BLS, elle continue à se retirer. L'harmonie avec laquelle les concurrents CFF et BLS se répartissent le paysage du trafic régional suisse est presque teintée d'une touche de romantisme. Retenons ici que les mécaniciens de loc du BLS ne son pas plus mal payés que ceux des CFF, et ne craignons pas non plus de faire des comparaisons avec les filiales des CFF. Hier, dans la presse, les CFF ont été cités comme fixant les salaires indépendamment du marché et de la branche, ce qui dans certains secteurs en comparaison du marché - mais aussi par comparaison interne – ferait que les salaires soient trop élevés. Dans d'autres secteurs, par contre, ils auraient tendance à être trop bas. Nous ferons volontiers part de ces considérations au sujet du marché des mécaniciens de loc, lors des négociations TOCO à venir.

Le VSLF n'est pas un syndicat, nous sommes indépendants, et quand je dis que le VSLF est indépendant, c'est bien ce que je veux dire: indépendant politiquement, financièrement et vis-à-vis des entreprises. Nous nous engageons envers les mécaniciennes et les mécaniciens de locomotives. Et en tant que partenaires sociaux auprès de divers chemins de fer, nous sommes engagés envers tous les cheminots. Et nous sommes engagés envers notre système de transports publics, ici en Suisse, qui nous appartient à tous. Nos transports publics qui, n'hésitons pas à le notifier une fois encore, ont la réputation de compter parmi les meilleurs systèmes de transport de la planète.

J'aimerais profiter de remercier tous ceux qui oeuvrent de manière persévérante dans ce but. C'est notre tâche, au VSLF, de régler les tâches et les défis qui s'imposent à nous. Nous allons suivre notre chemin de manière ciblée et rien ne pourra nous en détourner. Le jour où notre comité ainsi

que tous ceux qui sont en fonction au VSLF n'ont plus de travail dans notre association, parce qu'il n'y a plus de problèmes et que tout tourne rond, nous nous consacrerons volontiers à nouveau à notre seconde attribution, à savoir notre travail en cabine. Et si nos attributions étaient confrontées à des limites, nous aurions l'appui des professionnels de la Protection juridique CAP avec leurs juristes et leurs spécialistes. Nous n'avons pas besoin d'entreprises de con-

Ma fonction quadriennale en tant que président du VSLF prend fin. J'ai beaucoup appris sur le contexte politique, et ma foi, Dieu sait que dans ce pays tout est politique dès qu'il est question de chemins de fer. J'ai aussi rencontré de nombreuses personnes sages et responsables à tous les niveaux - et aussi pas mal d'autres.

Je pense pouvoir jeter un coup d'oeil en arrière avec satisfaction, sur un mandat qui a rapporté ses fruits. Cela, je le dois au comité directeur, aux membres actifs des sections et à tous les autres fonctionnaires du VSLF. Ce n'est que grâce au support mental et amical compétent de ces collègues que j'ai pu accomplir ma tâche. À eux, ainsi qu'à toutes les mécaniciennes et à tous les mécaniciens de loc, je présente mes remerciements. Le VSLF est en bonne santé. Nous grandissons, et cela sans pression. Précisément, l'affiliation de nombre de jeunes collègues mécaniciens et mécaniciennes me confirme que nous sommes sur le bon chemin. On pourra également compter sur nous dans le futur. Au nom du VSLF, je remercie tous les hôtes pour leur présence à notre assemblée générale, ici à Lucerne, et souhaite à tous un bon voyage de retour en train. Nos collègues mécaniciennes et mécaniciens, qui n'ont pas pu se trouver ici aujourd'hui, vous reconduisent chez vous avec plaisir.

Merci beaucoup

Le comité centrale 2010



Suivi professionnel

Christiane Dubuis; cheffe du suivi professionnel CFF groupe ressources humaines — suivi professionnel TS

De l'offre passive à l'offre active d'un suivi: Nouveau flux de processus de suivi

L'offre de suivi professionnel s'adresse aux employés des CFF qui, pendant leur travail, ont vécu une situation inhabituellement choquante ou violente. Un soutien ciblé, dans le cadre du suivi professionnel, peut aider les employés concernés à retrouver aussi rapidement que possible leur stabilité personnelle et leur disponibilité. Cette offre est présentée de façon détaillée dans le Loco Folio 2/2009. Dans ce numéro, vous trouverez des informations sur l'évolution du suivi professionnel.

Rétrospective

Au cours des 5 dernières années, de gros efforts ont été entrepris afin de faire connaître l'offre de suivi professionnel (cours de perfectionnement, informations, brochures, etc.). Bien que le nombre d'incidents ait augmenté, la demande de suivi professionnel stagne.

Différentes raisons jouent un rôle dans cette stagnation. Entre autres, du fait des cours de perfectionnement, les employés sont mieux préparés à réagir aux incidents traumatisants et sont donc capables d'investir leurs ressources personnelles afin de les surmonter. De plus, les supérieurs sont sensibilisés au problème et entraînés. Pourtant, il semble qu'une demande de suivi professionnel soit un seuil que de nombreux employés ne sont pas encore prêts à franchir. S'avouer à soi-même qu'on a besoin d'aide est déjà difficile pour beaucoup, mais demander une aide active est, pour nombre de personnes, un trop grand pas à effectuer.

Le modèle autrichien

La direction du suivi professionnel travaille en étroite collaboration avec d'autres entreprises ferroviaires européennes. Les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) fournissent un suivi professionnel semblable à celui des CFF. Eux aussi proposent l'aide des collègues. Toutefois, leur offre est conçue de façon à ce que la direction soit mise au courant des incidents, ce qui leur permet de prendre contact avec l'employé concerné et de lui faire une proposition de soutien. Avec ce procédé, ils ont accumulé des expériences très positives depuis plus de dix ans, si bien que l'on en a tenu compte dans les raisonnements concernant le développement du suivi professionnel.

Nouveau déroulement de processus

Un nouveau déroulement de processus a

été défini en guise de premier pas avec le personnel des locomotives du trafic voyageurs (P-OP-ZF) en automne 2009: les accidents (de personnes), les agressions ou tout autre événement pouvant potentiellement engendrer un traumatisme seront dorénavant annoncés par mail à la centrale de suivi professionnel. La direction du suivi professionnel se renseigne sur le nom et le numéro de téléphone du mécanicien concerné et transmet ces informations à un conseillé de la région qui prendra contact avec le mécani-

cien. Le mécanicien impliqué est informé, en règle générale, qu'une personne du service de suivi professionnel prendra contact avec lui pour lui proposer le cas échéant une offre de soutien. Le choix d'une offre reste volontaire et confidentiel ce qui signifie que si un mécanicien décide de recourir à l'offre qui lui est offerte, personne ne sera mis au courant et le contenu des discussions restera confidentiel. Les collaborateurs du service de suivi professionnel suivent

une formation au préalable afin de savoir comment formuler une offre de suivi par téléphone.

Premières expériences

En septembre 2009, la nouvelle procédure a été lancée à P-PO-SI, et tous les mécaniciens de loc qui avaient été annoncés ont été contactés. Ces appels téléphoniques sont très appréciés des mécaniciens. Cela donne le sentiment que «quelqu'un s'occupe de moi», même si seul un petit nombre a recours à un suivi professionnel (ce qui est tout à fait normal). Les appels durent tout de même de vingt à trente minutes. Souvent, un échange d'informations et d'expériences se fait, qui peut être très utile au traitement d'un tel événement.

Perspectives

La direction du groupe CFF a donné son feu vert au lancement de cette nouvelle procédure. Sa mise en œuvre doit se faire pas à pas, en accord avec les unités organisationnelles les plus fortement concernées par de potentiels incidents traumatisants. Il n'est



pas réaliste que tous les incidents puissent être recensés et retransmis de manière généralisée, et ceci pour toute l'entreprise. C'est pourquoi la manière d'agir en vigueur jusqu'à présent reste valable, c'est-à-dire qu'un employé ayant subi une expérience traumatisante peut s'annoncer lui-même au suivi professionnel.





^{*} Afin d'assurer une meilleure facilité de lecture, l'auteur à choisi d'écrire au masculin. Le sexe féminin est bien sûr toujours inclus.

Travail à temps partiel

Mécanicien de loc; nom connu de la rédaction TS

Bien que le travail à temps partiel soit périodiquement très fortement propagé, le VSLF reçoit assez souvent des indications telles la communication ci-dessous. Une fois de plus, il est évident qu'à la conduite des trains de la division voyageurs, il n'existe pas de planification à long terme fiable.

Cher CLP, Chères bêtes de travail du VSLF,

Entre-temps, nos chefs et particulièrement ceux du bureau P&O, se comportent de manière bien arrogante vis-à-vis du personnel.

Je travaille depuis quelques années déjà à temps partiel (90%) et cela de manière nette et bien établie. C'est-à-dire, 4 jours de travail consécutifs au maximum, en enlevant les jours appropriés au début ou à la fin de la semaine de travail. Lorsqu'il est arrivé que je ne sois pas disponible pour un jour, j'ai utilisé ma flexibilité et évité l'autre fin de semaine. Cela n'a jamais posé problème depuis 5 ans.

Pourtant, il a été décidé que de façon rigoureuse, aucun jour de congé additionnel ne serait accordé entre Noël et Nouvel An, ce qui est aussi applicable pour les employés à temps partiel. J'ai pris contact encore une fois avec mon CLP, qui m'a dit qu'il avait également les mains liées, mais qu'au vu de ma répartition de travail, cela n'avait pas l'air trop grave, qu'il y avait des chances pour que je puisse recevoir l'un ou l'autre jour à court terme.

Je ne trouve pas super de la part de la direction d'instaurer de tels stops pour les jours de congés. En plus, pour finir, il s'avèrera probablement qu'il y a trop de collaborateurs ce jour-là et je recevrai des appels téléphoniques me demandant de rester à la maison, comme c'était le cas au cours des années passées. En ce qui concerne la planification du personnel, il se passe des choses étranges. A la fin de l'été, début de l'automne, j'ai reçu une lettre me demandant si je ne voulais pas travailler à nouveau à 100%. Mon CLP m'a également rendu attentif à ce sujet. Mais, étant donné que je travaille également à temps partiel pour des raisons techniques de récupération personnelle, il n'est pas question pour moi d'augmenter ma charge de travail. Depuis longtemps, dans notre environnement de travail, il n'y a déjà plus assez de temps pour récupérer et je l'ai fait remarquer aux diverses personnes concernées. Puis, en octobre dernier, mon CLP m'a demandé si je ne voulais pas réduire davantage mon horaire de travail. Cela fait un certain temps déjà que je n'arrive plus trop

à comprendre ce management du personnel avec ses coups de tête en «avant» et «en arrière». J'ai alors consulté mon entourage personnel pour discuter de la possibilité d'une réduction de mon horaire de travail, puis je me suis décidé à le baisser de 5% de plus. J'ai alors répondu à cet appel, et je travaillerai à 85% dès le 1er janvier 2010, pour une durée d'un an; ensuite, je reprendrai à nouveau mon travail à 90%. Mais, je ne peux que secouer la tête, en pensant à cette manière de manager le personnel.

Peut-être que pour vous, ça apporte un certain intérêt de savoir un peu ce qui se passe. De plus, il faudrait garder l'œil sur les agissements du management concernant le personnel. En tant qu'employé à temps partiel, je n'aimerais pas devenir le jouet de la planification des ressources. Finalement, cela me coûte aussi beaucoup d'argent alors qu'en fait j'ai droit à ces iours, notamment du fait de ma flexibilité envers l'entreprise en ce qui concerne la prise de journées partielles.

Remarques concernant le rapport sur la classe en formation à Bâle, Loco Folio 2/2009

Dans le rapport «Impressions sur la formation des mécaniciens de locomotives à Bâle CFF P» paru dans le dernier Loco Folio, nous avons considéré la «classe de mécaniciens de Bâle» comme étant l'auteur de l'article afin d'éviter que certaines personnes ne fassent l'objet de pressions et dans le but que le lecteur se concentre sur le contenu

Nous nous excusons des malentendus et des complications qui ont pu naître de cette situation.

L'équipe de rédaction Loco Folio

Bonification de temps

Benjamin Jelk; mécanicien de loc dépôt Fribourg TS



C'est toujours la même histoire: dans les locaux de réserve circulent beaucoup d'esprits critiques. Plus ils parlent fort, mieux c'est. Les longs services, les chaussures de sécurité, les uniformes ou les pauses de travail au bord des rails -nous devrions nous défendre contre tout ça, disent ces

Et le jour suivant? Une armée de mécaniciens de loc, parmi eux les plus «bruyants» des locaux de réserve, et les voilà qui s'agglutinent pour prendre les mesures du nouvel uniforme - oh, excusez-moi - de l'habit de service. Tout cela pendant le temps libre, il va de soi, donc contre la LDT. Et à quel prix? 120 minutes! (120 minutes? Combien de temps de travail perdons-nous déià avec les nouveaux tours de 360 minu-

N'était-ce pas l'introduction de LEA II qui nous avait apporté un désastre similaire? N'y avait-il pas eu à ce moment-là déjà, approximativement 90% des collègues ayant consulté pendant plusieurs minutes, sur le compte du temps de travail, les instructions du LEA II pendant leur temps libre (et parfois même pendants leurs jours libres!) - Et ceci, bien que lors de l'assemblée générale à Bâle, à peine 1 an auparavant, nous nous étions prononcés contre les cours durant notre temps libre.

C'est probablement une pure question d'indemnité: en dépit des appels des syndicats et de la CoPe – pour une bonification de temps, la solidarité entre les mécaniciens de loc est subitement oubliée et même les plus critiques dans les locaux du personnel sont devenus muets comme des carpes.

Si notre groupe de mécaniciens de loc n'est pas conséquent pour ce genre de détails et qu'il est prêt à se laisser acheter pour quelques minutes, alors il ne sera pas non plus capable de tenir le coup et de se comporter en gagnant, lorsque cela sera devenu une nécessité. Rien que pour cela, je n'envie pas le président de notre syndicat.

Estimé Hubert; année après année, les participants à l'assemblée générale t'approuvent du chef et jurent leurs grands dieux vouloir se défendre. Mais s'il y avait une fois urgence, pourquoi ne pas offrir quelque chose aux membre... Par exemple d'un crédit temps...?

Nouveautés au sujet des rapports de mécaniciens

Fredy Oertel; Coordinateur rm@vslf.com Gl

Le VSLF collectionne tous les rapports de mécaniciens qui lui sont parvenus depuis plus de deux ans. Après le succès manifeste qui a suivi mon article paru dans le dernier Loco Folio, la quantité de rapports récoltés est à nouveau sensiblement en baisse. La récolte des rapports de mécaniciens est une chose très importante si on veut avoir un aperçu fidèle des événements qui se déroulent dans l'exploitation ferroviaire. Plus le nombre de rapports est élevé, plus précis est l'aperçu. Ces documents nous permettent d'aborder de manière ciblée les irrégularités survenues dans les compagnies ferroviaires et vos rapports servent à documenter nos interventions.

Dès le début, j'ai suivi par exemple la récolte de rapports concernant la mauvaise visibilité des signaux dans les tunnels de la région zurichoise. Non pas par le fait que ceux-ci soient montés à des emplacements invraisemblables mais plutôt en raison du fait qu'ils sont très sales. Récemment, tous les signaux situés dans les tunnels de la région zurichoise ont été nettoyés: un suc-

En automne de l'année dernière, un Président de section a prié le comité central d'intervenir auprès des CFF afin d'éclaircir les circonstances qui ont conduit à permettre à des personnes non qualifiées d'effectuer des essais de frein. Comme ma collection de rapports à ce sujet n'était pas assez fournie, il ne m'a pas été possible de prouver que les CFF faisaient l'économie de personnel suffisamment qualifié pour cet exercice. Les essais de freins non conformes ont été considérés comme des cas isolés par les instances supérieures.

Lors de l'assemblée générale de Soleure (en mars 2007) une motion a été acceptée, motion qui prévoyait d'exiger de la part des CFF une expertise de la propreté des cabines de conduite. Aussi bien CFF P que CFF Cargo ont accepté de prendre des mesures immédiates. Mais dans le processus, le nettoyage incombe en premier lieu au personnel concerné. Vous connaissez tous l'état de propreté actuel des cabines. Nous avons réitéré notre requête auprès des divisions et avons reçu comme réponse que le nettoyage était déjà intégré dans les processus depuis longtemps et qu'il était effectué lors de l'entretien. Nous n'avons pas pu contester cet état de fait.

La même problématique prévaut aussi pour les chaises de mécaniciens défectueuses, les planifications de services erronées, les implantations de signaux, les dérangements aux freins, les climatisations hors service, les courants d'air, les situations stressante et j'en passe...

Le plus déplorable dans toute cette affaire est que les chemins de fer attendent de nous que l'on justifie chaque récrimination. Avec des rapports isolés pour chaque cas, cela n'est malheureusement pas possible. Ce qui nous manque cruellement, c'est des

rapports au sujet d'irrégularités. Je peux très bien comprendre qu'aucun d'entre nous ne veuille mettre en avant ses propres fautes sur la place publique mais je peux vous certifier que vos rapports, dans ces circonstances, seront traités avec la plus grande confidentialité. Tout au plus, des informations rendues totalement anonymes seront transmises plus loin. Cela s'applique aussi au sein du comité central où aucun nom ni donnée personnelle ne sera publié. Mais ce sont justement ces rapports explosifs qui sont de la plus grande importance pour le VSLF. Ils nous donnent la possibilité de débusquer des sources d'erreurs relevant de la sécurité et nous permettent d'en demander l'élimination. Cette connaissance nous permet d'agir dans le sens de la protection du personnel des locomotives et de l'amélioration de la sécurité du trafic ferroviaire. Dans le trafic aérien, les rapports concernant les événements impliquant la sécurité du trafic sont un standard et contribuent de manière considérable à la consolidation de la sécurité. Je prie donc instamment tous les mécaniciens/ciennes, indépendamment de leur appartenance syndicale, de nous adresser une copie de leurs rapports. Grâce à vos rapports et à votre considérable expérience, nous allons pouvoir transformer cette collection en un outil de travail important pour notre activité professionnelle.

Merci.

Le VSLF récolte vos rapports de mécaniciens!

thèmes:

Dérangements aux freins, implantation des signaux, cabines de conduites sales, véhicules défectueux, éclairages éblouissants (DTZ, chantiers, gares, emplacements publics), cas de signaux, problèmes de planification des services, manquements à l'ergonomie (courants d'air, bruit, climatisation), personnes dans les voies, etc.

Les rapports de mécaniciens sont traités de manière confidentielle et ne sont pas transmis plus loin.

Nous sommes intéressés par tous les Possibilités de transmettre des rapports au VSLF:

Ajouter un destinataire: rm@vslf.com

www.vslf.com > ROULEMENT > Rapport de mécanicien

Cette récolte doit devenir un outil de travail important pour nous!

Merci beaucoup pour votre soutien et bonne route

Concerne: Répartition du personnel de loc P

Damian Mutter; mécanicien dépôt Brique V TS

Monsieur Hofstetter

Pour la première fois, avec la directive P 141.1 «profil des mécaniciennes et mécaniciens 2010», une carrière avec des possibilités d'avancement a été créée pour les mécaniciens de loc voyageurs.

Avec l'introduction de la directive le 1er janvier 2007, les mécaniciens de loc ont été intégrés à l'échelon de fonction 11 -15. L'affectation des échelons de fonction est à chaque fois faite sur la base de l'actuelle planification des besoins après un changement d'horaire.

Malheureusement, lors de son application, l'attribution de l'échelon de fonction 15 n'a pas été respectée comme le prévoit la liste de rangs suisse, mais répartie selon le lieu de service. En conséquence, nous trouvons des dépôts où des collègues plus jeunes et de rang inférieur - comme par exemple Interlaken Est et Zurich – ont été intégrés automatiquement à l'échelon de fonction 15 lors de l'introduction de Vision 2010 le 1er janvier 2007, bien qu'ils n'aient rejoint les CFF que depuis 1986 ou 1987. Peut-on parler de juste répartition de l'échelon de fonction 15 par rapport aux collègues d'un rang plus ancien qui ont commencé leur service en 1985, ou avant? Pour ma part, c'est en vain que j'attends cette promotion depuis plusieurs années.

Bien que le VSLF ait à nouveau résilié Vision 2010, je me sens financièrement abusé depuis des années, pour être privé de cet échelon de fonction auquel j'aurais droit et spolié dans mon estime et mon appréciation.

Aussi je vous demande, ainsi que pour le compte des collègues concernés, de prendre responsabilité pour ce qui est des questions de répartition de l'échelon de fonction 15. Je vous remercie d'avance de votre compréhension.

Damian Mutter mécanicien dépôt Brigue V

Monsieur Mutter

Je vous remercie de votre mail du 19 février 2010.

Le système de salaires des CFF et les règles de travail spécifiques à la branche sont basés sur des négociations entre les CFF et les syndicats du personnel.

C'est ainsi que les conditions de classification et d'avancement du personnel de loc trafic voyageurs Vision 2010 ont été convenues, puis appliquées dès le 1.1.2007.

Pour ce qui est des promotions qui ont suivi jusqu'au 16.12.2008, il a été tenu compte de la liste de rangs selon le lieu de travail. Ensuite, la liste de rangs suisse a été prise en considération, sur la base d'un nouveau résultat de négociations. Les syndicats ont effectué plusieurs vérifications qui ont établi que ce système avait été appliqué correctement en tout temps.

Actuellement, les CFF élaborent un nouveau système de salaires avec le projet «ToCo» (Total Compensation) pour l'ensemble des groupes de personnel des CFF et nous avons l'intention de commencer dès 2010. Avec ce système, la rémunération se fait principalement en fonction de l'application des capacités et des compétences, tout en tenant également en compte l'accroissement du niveau d'expérience. Ce qui est certain, c'est que nous ne voulons pas d'une classification selon les dates de rangs dans le futur.

Le syndicat du personnel a résilié Vision 2010 à la fin 2009. Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau système de salaires selon ToCo, il a été décidé que les classifications actuelles seraient maintenues, sans que d'autres avancements ne soient dispensés.

Je profite de l'occasion pour vous remercier de vous être investis depuis de nombreuses années en faveur des CFF, et je vous souhaite des trajets en toute sécurité.

Meilleures salutations

Walter Hofstetter Chef de la conduite des trains



Le 19 février 2010, j'ai écrit un mail à M. Walter Hofstetter, chef de la conduite des trains suisses.

La solution actuelle concernant la classification du personnel de loc ne me satisfait aucunement.

D'une part, plusieurs collègues n'ont pas été intégrés à l'échelon de fonction 15 lors de l'introduction Vision 2010, étant donné que la classification s'est faite par rapport aux dépôts. D'autre part, il faut supposer qu'une grande partie de ces mécaniciens de loc ne seront plus intégrés dans l'échelon de fonction 15, parce que Vision 2010 a été résilié par les syndicats. Cela fait mal de savoir que des collègues de rang inférieur ont été intégrés dans l'échelon de fonction 15 depuis l'introduction de Vision 2010, alors qu'ils ont terminé leur formation de mécaniciens de loc au moins 1 année après moi!

A mon avis, Il faudrait corriger tout de suite la classification de ces mécaniciens de loc dupés, et cela même rétroactivement au 1.01.2007, avant que le nouveau système (ToCo) n'empêche les avancements échus depuis longtemps!

Encouragez-vous et investissez-vous pour l'obtention de ces promotions dues!

J'attends une réponse de la part des CFF, avec l'espoir que leur décision sera positive!

Damian Mutter mécanicien dépôt Brigue V



Salut Damian

Merci pour ton mail.

- 1. Il est exact que Vision 2010 n'a pressenti que certains dépôts pour l'EF 15. Il s'agissait de décisions purement politiques, que le VSLF n'a jamais accueillies favorablement, mais nous avons signé.
- 2. Il est exact que Vision 2010 a uniquement tenu compte des dépôts pour les promotions à l'EF 15. Le VSLF a toujours résolument soutenu qu'il fallait s'en tenir à la liste de rangs au niveau suisse, malgré l'opposition des CFF et des autres syndicats. Mais les dégâts étaient déjà faits, puisque durant les premières années, tous les emplois ont été intégrés à l'EF 15 (25% des mécaniciens de loc). C'est à ce moment-là que l'injustice a été commise.
- 3. Ces circonstances sont l'une des raisons pour laquelle le VSLF a dénoncé Vision 2010, contre l'avis d'autres syndicats.
- 4. Suite à la résiliation, nous avons convenu avec les CFF que les choses en resteraient là, jusqu'au prochain ToCo.
- 5. Selon le désir justifié de nombreux collègues qui conduisent à l'étranger, l'EF 15 leur a été accordé au début 2010, bien que le «compte» des promotions 2010 ait déjà été distribué.

En résumé:

- Ta revendication légitime a été, dès le début de Vision 2010, conditionnée par le système et, (de notre point de vue) appliquée incorrectement.
- Les collègues qui se retrouvent actuellement intégrés à l'EF 15 ont été intégrés correctement par un système incorrect (selon notre pointe de vue), et il n'y a pas de raison de leur enlever l'EF maintenant.
- De nombreux collègues qui ont de longues années de service sont encore intégrés à l'EF 14, parce qu'ils n'ont pas été ou ne sont pas dans un dépôt EF 15. Ils font donc aussi partie des «abusés» (et ils comptent, pour certains, plus d'années de service que toi et sont mécaniciens de loc comme toi). Je le répète, les dépôts Brigue également ont été répartis selon des arguments purement politiques.
- Une correction dans ton sens est impossible dans la mesure où tous les mécaniciens de loc devraient être nouvellement considérés. Par une nouvelle distribution de l'EF 15, en tenant compte de TOUS les dépôts au niveau suisse, divers collègues perdraient leur EF ou le gagnerait incorrectement. Les CFF ne se prêteraient jamais à cela, surtout que cette distribution incorrecte a été faite avec le soutien d'une partie des syndicats.

Pour le VSLF:

- Ton rapport nous confirme clairement

- qu'il était correct et nécessaire de résilier Vision 2010 (comme 1er pas)
- Que nous nous mobiliserons pour que ToCo applique strictement le travail et les années de service, et pas une solution politico-syndicale à la va-vite.
- Nous nous engageons pour tous les mécaniciens de loc et dans tous les dépôts.

Salutations collégiales Hubert (H. Giger, Président des VSLF)

Bonsoir tout le monde

Le genre de lecture que je reçois est parfois assez incrovable.

Voici quelqu'un qui cherche à rejeter la faute sur les autres, bien que le VSLF avoue avoir cosigné le contrat.

Le VSLF a résilié Vision 2010 tout en sachant que ce contrat ne satisfaisait pas du tout les CFF qui travaillent d'arrache-pied au nouveau système de salaires ToCo.

L'EF 16 ne donnait pas satisfaction, ni aux CFF ni au VSLF!

D'après moi, le VSLF a mis de manière délibérée ses membres sur la fausse route, afin que ces derniers acceptent aussi la demande de résiliation.

De manière erronée, on a pensé qu'ensuite on pourrait faire intégrer tous les mécaniciens de locomotive à un échelon de fonction. Mes avertissements, prévoyant qu'avec la résiliation Vision rien ne changerait, n'ont pas été écoutés.

Faut-il être aussi naïf?

Et puis, ce n'est pas vrai que le VSLF s'engage pour les collègues plus âgés. On a vu cela dans les retraites.

S'il n'y avait pas eu le LPV, les collègues plus âgés n'auraient pas obtenu l'attribution de l'échelon 15 en 2009. J'en connais certains qui ont encore pu en profiter.

Il aurait été opportun de ne pas résilier le contrat, puisque que les CFF voulaient de toute manière un nouveau système de salaires qui ne serait pas à notre avantage. Dans ce cas, toi XY, et d'autres également, vous auriez peut-être encore pu obtenir l'EF 15.

C'est une autre raison pour laquelle le LPV ne s'est pas exprimé en faveur d'une résiliation.

Le marché aurait joué également.

Car, pour un salaire initial de CHF 60'700.–, il n'y aurait probablement aucun jeune qui aurait accepté de travailler de nuit ou durant les week-ends.

Et, qu'avons-nous maintenant? Une somme risible de1'300.– francs de plus que le salaire initial.

Ouah, quel exploit pour le personnel de loc! Quant à ToCo, il n'apportera rien, si ce n'est qu'une minime amélioration. Naïf, là

également. Là aussi on retrouve la naïveté. Le VSLF s'engage pour tous les mécaniciens de loc?

Que j'essaye de me rappeler au sujet de la répartition annuelle lorsqu'on a vanté cela devant une délégation des CFF et qu'il s'agissait-là de prévisions météorologiques, c'est magnifique si cela se produit? Cela arrive lorsqu'on est trop obstiné par la LDT. À l'aide d'une convention, on aurait pu obtenir une amélioration pour tous ceux qui ont une répartition annuelle, et des tours répartis qui n'auraient pas pu ensuite être échangés.

Pourquoi avons-nous des BAR, en plus du CCT, si la LDT est si bien?

Mais bien-sûr, en ne considérant que son propre lieu de service, c'est ma foi celui qui se trouve le plus près.

Malheureusement, cet exemple n'est pas un cas isolé.

A chaque fois, on a l'impression de se retrouver dans un jardin d'enfants, parce que de tels représentants causent plus de tort au personnel que le contraire; cela se passe devant une délégation des CFF et bien sûr, c'est là que nous faisons notre numéro de comiques

Tout cela au sujet de ce qu'Hubert a écrit.

Salutations collégiales.
Rinaldo
(R. Zobele, Président des LPV/SEV)

Protection juridique professionnelle CAP pour les membres du VSLF

Les cas de protection juridique professionnelle des membres VSLF traités par la CAP, respectivement par les juristes de la CAP ne sont pas communiqués au VSLF et le VSLF ne dispose d'aucune information à leur sujet. Cette clause de confidentialité est un des éléments les plus importants du contrat collectif qui lie la CAP et le VSLF.

Si un membre du VSLF désire que le comité central soit informé d'une affaire en cours, c'est à lui d'entreprendre des démarches dans ce sens. Nous apprécions naturellement toutes les informations sur les procédures en cours.



Lucerne, le 22 avril 2010

Monsieur Liechti, Messieurs,

Le 22 mars 2010, nous avons eu le plaisir de pouvoir créditer sur notre compte le don de

CHF 2'000.– fait par le VSLF. Nous vous remercions de tout cœur pour cette merveilleuse contribution, qui sera totalement utilisée pour nos offres de vacances et de loisirs pour les personnes ayant un handicap mental.

Sans les dons, petits et gros, il ne nous serait pas possible de maintenir notre vaste choix de propositions. Grâce à ces soutiens, nous avons la chance de pouvoir soulager les parents et l'entourage de leur exigent quotidien pour un moment. Votre soutien financier leur donne ainsi le temps de se recomposer de nouvelles forces.

Nous apprécions votre engagement envers insieme, dont le but est d'accueillir des personnes handicapées mentales dans notre société, de les intégrer et de continuer à nous engager pour elles. En annexe, vous trouverez le rapport annuel 2009, qui vous apportera des informations supplémentaires sur la diversité de notre travail

Encore un grand merci.

Salutations cordiales insieme Lucerne Bernadette Waltenspül-Mühlebach Directrice



Reconnaissance du mécanicien par l'OFFT

GI Il avait été prévu dans Vision 2010 que la reconnaissance de la profession de mécanicien de locomotives devrait être revendiquée auprès de l'OFFT. Après la dénonciation de Vision 2010 provoquée par le VSLF il a été décidé que les CFF devaient élaborer un plan en vue d'obtenir cette reconnaissance.

Suite à une information publiée par les CFF sur les résultats d'un avant-projet de reconnaissance par l'OFFT (Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie) nous avons constaté que dans les conditions actuelles une nouvelle formation professionnelle de mécanicien de locomotives n'était plus à l'ordre du jour.

Les réelles chances de voir notre profession reconnue résident dans la création d'un examen professionnel de mécanicien, lequel devrait alors être reconnu par l'OFFT. Cet objectif devrait être atteint par le biais de l'Union des transports publics UTP; le VSLF a sollicité les CFF pour qu'ils entreprennent une démarche dans ce sens.

Une nouvelle opportunité réside dans les démarches entreprises par l'UTP en vue de la reconnaissance par l'OFFT d'une formation professionnelle de plus haut niveau (niveau tertiaire) de spécialiste en transports publics, démarche qui pourrait aussi intéresser le personnel des locomotives dont la formation

professionnelle est déjà reconnue par l'OFFT.

Les divisions CFF Voyageurs et Cargo nous ont certifié que seuls des candidats avec une maturité ou disposant d'un certificat fédéral de capacités avec une formation structurée pourraient entreprendre une formation de mécaniciens de locomotives. Le VSLF salue tout particulièrement cette décision. On peut enrayer, de la sorte, les requêtes émises par certains syndicats en vue d'obtenir une certaine perméabilité, laquelle est souvent liée à une baisse sensible des conditions de base (accès à la profession de mécanicien sans formation reconnue par l'OFFT).

Par cette affirmation, qui prévoit qu'à l'avenir tous les candidats mécaniciens de locomotives auprès des CFF devront être en possession d'un certificat fédéral de capacité reconnu par l'OFFT, les chances de voir la profession de mécanicien de locomotives reconnue (pour tous les chemins de fer à voie normale) ont nettement progressé.

Le but du VSLF est d'obtenir la reconnaissance de la profession de mécanicien de locomotives par l'OFFT, laquelle deviendrait à l'avenir une des conditions de base pour l'attribution de prestations ferroviaires lors de mises au concours.



Samedi 11. septembre 2010

"Stade de Suisse"

Papiermühlestrasse 71, 3000 Bern

ww insieme c

Formation modulaire des mécaniciens

Prise de position du VSLF; février 2010 G

Répartition du personnel des locomotives CFF P entre le trafic longue distance et le trafic régional

La direction ZF CFF examine la possibilité de répartir le personnel des locomotives du trafic des voyageurs en deux entités: longues distances et service régional. Le VSLF a réalisé un tableau de synthèse présentant les avantages et les désavantages de cette répartition. Celui-ci a été remis aux responsables CFF P et CFF P RV en vue d'être présenté lors d'une prochaine séance de la direction de l'entreprise, séance durant laquelle la direction prendra une décision concernant le nouveau concept de trafic régional. (Red.).

Situation de base

L'OCVM 2010 réglemente la formation des mécaniciens de locomotives con-jointement 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 êtres 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 de la formation modulaire

- 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.
- La Corporate Identity est éventuellement plus grande.
- L'engagement planifié est productif et commercial.
- Le trafic régional peut être exploité de manière plus productive.
- Le mécanicien du trafic longues distances a de moins grandes contraintes que le mécanicien du trafic régional.

Desavantages de la formation modulaire

- L'engagement flexible dans d'autres dépôts et lors de perturbations n'est plus garanti.
- La Corporate Identity n'est pas obtenue en raison d'un engagement réduit et de la baisse de motivation qui en découle.
- Baisse de productivité liée à de plus gran-

des réserves de mécaniciens et à la planification.

- Le trafic à longue distance ne peut plus être assuré de manière productive.
- Le mécancien du service ré- gional subit de plus grandes contraintes que celui du trafic longues distances.
- Les changements de dépôt demandés par le personnel ou les CFF engendrent des coûts plus élevés (connaissances de lignes et des véhicules).
- Les affectations et les services mono-tones engendrent une baisse de la concentration et, par conséquent de la sécurité.
- Augmentation des fluctuations du personnel (particulièrment chez les jeunes):
- Les frais de formation et de recrutement augmentent
- L'engagement flexible lors de manifestations et de prestations spéciales est rendu plus difficile.
- Résistance au sein du personnel des locomotives.

Strategie demodée en matiere de formation modulaire

- 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 ment avait été décidée.

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.

Questions au sujet de la strategie de la formation modulaire

- 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?

Part de la formation longues distances dans la formation actuelle

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.

Remarques du vslf au sujet de la strategie de formation modulaire

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 dé-passer 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 CFFP 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.

Exemple: dépôt de Brugg

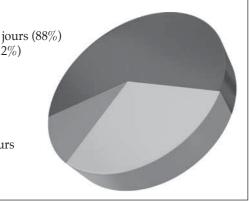
Formation totale: 205.5 jours Formation de base et trafic régional:181 jours (88%) Formation longue distance: 24.5 jours (12%)

offilation longue distance. 24.5 jours (12/6)



Formation de base: 122 jours

Formation trafic régional: 59 jours





Le permis de conduire de mécanicien de locomotives européen

Corinna Bonati; DB AG, Politique des transports Europe (MPE), Berlin/Bruxelles et Silke Streichert, DB Mobility Logistic AG, Programmes du Personnel et Projets (HZ), Berlin GI

Nous remercions les auteurs, à savoir Mesdames Corinna Bonati et Frau Silke Streichert ainsi que Monsieur Thorsten Breustedt de Bahn-Fachverlag à Berlin pour l'exceptionnelle autorisation qui nous est faite de pouvoir reproduire l'article qui a paru dans l'édition 12/2009.

Mise en application de la directive 2007/59/ CE dans le droit national

La directive 2007/59/Ce concernant la certification des conducteurs de véhicules sur rails devait être inclu jusqu'au 4 décembre 2009 dans le droit national. Ce compte rendu donne un aperçu de l'élaboration des lignes directrices et des structures du «sytème de certification européen» à introduire en vue de certifier les conducteurs de véhicules sur rails. Pour ce faire, on mettra en évidence certains aspects choisis qui ont trait aux modifications du droit impliquées par la mise en application et les futures évolutions que cela représentera au niveau européen.

Le trafic ferroviaire est appelé à subir de profondes mutations, mutations qui sont dues en grandes parties à des mesures prises par la Communauté européenne. L'élément central de la politique communautaire en vue de parvenir à un marché intégré au niveau européen pour les prestations ferroviaires est certainement l'ouverture progressive des marchés ferroviaires nationaux à la concurrence ainsi qu'une harmonisation au niveau de la technique et de l'exploitation des systèmes ferroviaires nationaux.

En ce qui concerne le trafic des marchandises sur rails, les marchés sont entièrement libéralisés au niveau de la CE depuis janvier 2007. Au niveau du trafic ferroviaire transfrontalier des personnes, les réseaux ferroviaires s'ouvriront progressivement à partir de 2010. L'extension du droit à l'accès au marché permet l'accroissement des prestations internationales aux entreprises d'exploitation ferroviaire. Cette situation implique aussi un plus grand besoin en personnel accrédité au niveau international. Au contraire du permis de conduire pour les véhicules sur route, le permis de conduire des véhicules sur rails n'est de loin pas encore reconnu automatiquement au niveau international. Au contraire, il existe une multitude d'exigences et de procédures différentes pour l'accès au réseau dans les 25 états qui composent la Communauté européenne. Pour les entreprises ferroviaires actives au niveau transfrontalier, cela correspond à une explosion des coûts opérationnels et administratifs.

C'est sur cet arrière plan qu'en octobre 2007, dans le cadre du troisième paquet ferroviaire, est entrée en vigueur la directive 2007/59/CE sur la certification des conducteurs de véhicules sur rails, qui seront appelés à conduire les locomotives et les trains sur le territoire de la Communauté européenne. L'élément central est certainement la mise sur pied d'un permis de conduire pour véhicules sur rails reconnu au niveau européen. La directive doit contribuer à faciliter l'engagement du personnel au travers des frontières et à améliorer la libre circulation du personnel dans le secteur ferroviaire. Les Etats membres sont dans l'obligation d'adapter les prescriptions de la directive jusqu'au mois de décembre 2009 dans leur droit national. Ces prescriptions sont le résultat d'un processus juridique européen qui a abouti après 5 ans de travail et qui tient compte des différences au niveau de l'exploitation

La remise du permis de conducteur de véhicules sur rails est prévue en différentes étapes. Les premières intentions consistant à simplifier l'emploi de personnel au travers des frontières, ce sont d'abord les mécaniciens actifs en conduite transfrontalière selon la directive européenne qui devront être formés puis examinés. Selon nos connaissances actuelles, cela devrait être effectif à partir de la fin 2011.

et des procédures de l'ensemble des Etats

membres.

Illustration 1:

En plus du contrôle de la mise en application dans le droit national par les divers états membres, l'Agence européenne des chemins de fer a reçu de nombreux contrats ayant une influence dans le processus de mise en application. Ces travaux sont partiellement encore en cours d'aboutissement.

Pour son accès à l'infrastructure, l'entreprise de transports ferroviaires doit disposer d'un certificat de sécurité, conformément aux directives de sécurité de l'Union euro-

Dans ce cadre, il y a lieu de valider les capacités du personnel engagé en procurant les diverses attestations. Afin de permettre à un mécanicien de parcourir les lignes prévues sur l'infrastructure d'un état voisin, celuici doit remplir les conditions exigées tant au niveau technique que de l'exploitation, conditions qui peuvent se montrer fort diverses d'un Etat à l'autre. C'est pourquoi, aujourd'hui, un conducteur de véhicules sur rails ne possède au mieux que le permis du pays dans lequel il doit travailler. Dans la pratique actuellement en vigueur, il est plus fréquent encore de devoir échanger les mécaniciens à la frontière. Cela a pour conséquence de rendre la planification plus difficile pour l'entreprise et de conduire à des pertes de temps incalculables à la fron-

Simplifier l'engagement

Grâce à des négociations bilatérales entre les compagnies ferroviaires et divers Etats, cette façon de faire appartiendra bientôt au passé. Ces initiatives ont aussi montré qu'il devenait important d'établir une procédure transparente et objective dans le cadre de l'Union européenne et qui soit

Champ d'application de la directive 2007/59/CE en vue d'un permis de conduire européen Directive 2007/59/CE

A qui s'applique la directive?

La directive s'adresse en principe

- Uniquement aux conducteurs de véhicules sur rails (mécaniciens)
- Aussi bien en trafic national qu'international

Qu'est-ce qui est réglé?

La directive précise

- La distribution d'un permis de conduire pour les mécaniciens européens a) Autorisation de conduire b) Attestation complé-
- mentaire harmonisée - L'harmonisation des exigences minimales générales
- Les exigences minimales requises de la part des mécaniciens, resp. les objectifs de la formation

Quelles compétences et procédures sont prévues?

La directive règle

- Les devoirs et responsabilités des protagonistes
- Les procédures d'examens et de certification des mécaniciens
- Les procédures entre états membres ainsi que celles qui doivent être établies entre les autorités et les entreprises

unique pour tous. Le but de l'introduction d'un permis de conduire européen pour les conducteurs de véhicules sur rails est de simplifier l'emploi du personnel au niveau international et d'accélérer la remise de l'attestation de sécurité. Par ce biais on pourra améliorer l'efficacité du trafic ferroviaire transfrontalier dans un marché unifié au niveau européen avec la garantie de disposer d'un niveau de sécurité élevé. Le nouveau système devrait simplifier le travail des entreprises en leur permettant d'embaucher du personnel qui leur est pro-

pre dans autres pays de la Communauté

européenne et de leur donner la formation

conséquente. La remise du permis de conduire européen pour les conducteurs de véhicules sur rail devrait intervenir sur la base d'une harmonisation des conditions minimales générales que sont l'âge, la formation de base et les conditions médicales ainsi que sur la base d'exigences professionnelles minimales. La nouveauté réside dans les «composantes administratives». La directive définit sur le fond les compétences et les procédures entre les différents protagonistes, en particulier entre les entreprises ferroviaires et les autorités nationales ainsi que les autorités des autres pays membres (illustration 1). Des éléments essentiels intervenant dans la nouvelle procédure d'accès au réseau des conducteurs de véhicules sur rails sont une plus grande transparence et une plus grande objectivité.

Accords des partenaires sociaux

La question qui revient souvent au sujet du nouveau permis de conduire de la Communauté européenne, sur la base des lignes directrices à l'attention des partenaires sociaux européens – l'association des syndicats de cheminots européens, respectivement la «Community of European Railway and Infrastructure Companies» (CER) et de l'organisme faîtier au niveau européen des syndicats des employés des entreprises de transport «European Transport Workers' Federation» (ETF) – est de savoir ce qu'il adviendra de la convention sur «l'introduction d'un permis de circulation pour les mécaniciens en trafic transfrontalier» du 27 janvier 2004. CER et ETF se sont mis d'accord, par l'intermédiaire de cette convention, sur des conditions essentielles communes au niveau européen et sur les conditions minimales à remplir au niveau des compétences professionnelles des conducteurs de véhicules sur rail. Ces résultats constituent, à côté de la publication des spécifications techniques pour l'interopérabilité (TSI), des directives sur la conduite et la gestion du trafic élaborées sur la base des directives européennes sur l'interopérabilité, les fondements de rédaction de la directive 2007/59/CE au niveau des exigences minimales générales (par exemple en rapport avec les exigences médicales) et des connaissances professionnelles.

L'accord des partenaires sociaux a donc joué un rôle important dans le développe-

d'emploi + lorsque les exigences de

l'examinateur ne sont pas remplies

ment de la directive européenne. Le permis de conduire des partenaires sociaux ne peut cependant pas remplacer le permis de conducteur de véhicules sur rails élaboré sur la base de la directive européenne, car les conventions conclues entre partenaires sociaux ne peuvent être considérées que comme des résultats de négociations bilatérales et ne peuvent revendiquer aucune légitimité en rapport avec la libre circulation des personnes. Cela signifie que l'ensemble des exigences nationales de tous les Etats membres concernés doivent être respectées. Un soulagement plus sensible au niveau du trafic transfrontalier ne pourra être obtenu qu'au moment où les états membres reconnaîtront de manière mutuelle les permis de circulation. Il faudra obtenir au préalable la confiance réciproque des Etats membres dans l'accord qui doit être obtenu de manière impérative pour des raisons de sécurité et dans la qualification durable des conducteurs de véhicules sur rails, sans oublier la conformité et la justesse des documents. Au niveau de la communauté européenne, on a dès le départ considéré comme indispensable la rédaction d'une loi européenne ainsi que l'introduction d'une procédure de certification sous la surveillance des Etats et avec une composante administrative.

Document européen en deux parties

Les permis de conduire seront remis par les entreprises de transport ferroviaire qui disposent dans la majorité des cas des installations de formation correspondantes. Afin de rendre la reconnaissance réciproque, la bienséance du système de la Communauté européenne prévoit une «fonction de garantie» de la part des autorités nationales compétentes (au niveau de la sécurité) assurant aux autres autorités des Etats membres la conformité du permis de circulation. Dans cette optique, la Commission européenne avait d'abord prévu que le permis de conduire des véhicules sur rails soit remis généralement par les autorités. De la sorte, cela aurait induit un transfert total des pouvoirs de la part des entreprises ferroviaires sur les autorités nationales compétentes. Les entreprises ferroviaires ont émis de nombreuses réticences envers ce processus: des problématiques nombreuses et souvent complexes sont liées à la remise du permis de conduire, telles que la gestion du personnel ou l'actualisation des documents, en particulier en ce qui concerne la certification par rapport au matériel roulant ou aux infrastructures à parcourir. Le passage par l'interface des autorités engendrerait une augmentation des coûts administratifs et mettrait en danger la planification d'engagement.

La Commission européenne a tenu compte, entre autres, de cette réflexion, de sorte

Illustration 2: Le nermie des conduire européen est constitué de deux volets

Le permis d	es conduire européen est constitué de de	eux volets
	Permis de circulation	Attestation complémentaire
Remise	 par les autorités compétentes (en CH l'OFT) mais possibilité de déléguer cette compétence à une entreprise de transports précise Les exigences minimales générales a) exigences médicales b) formation de base c) âge minimal les connaissances professionnelles générales 	 par l'employeur (ETF) précise la certification du mécanicien pour: a) les véhicules moteurs connus b) les infrastructures ferroviaires qu'il peut parcourir
Rayon de validité	 ensemble de la Communauté européenne (reconnaissance mutuelle) 	- pour les infrastructures et les véhi- cules stipulés
Propriété	- appartient au conducteur de véhi- cules sur rails, reste valide aussi en cas de changement d'entreprise	 appartient à l'employeur Le mécanicien peut exiger une copie authen- tifiée en cas de changement d'employeur
idité	- 10 ans à condition d'être exa- miné régulièrement	 Pas de délai Perd sa validité lors de changement

qu'elle propose la remise d'un document en deux volets. L'autorisation de circulation qui émane en principe des autorités nationales compétentes (sécurité) précise que le conducteur de véhicule sur rails remplit les exigences minimales en ce qui concerne l'âge (minimum 20 ans en trafic international), les aptitudes physiques et psychiques pour pratiquer et enfin qu'il dispose des compétences professionnelles. L'attestation complémentaire harmonisée est quant à elle remise par l'entreprise de transports ferroviaires et définit les infrastructures à parcourir et le matériel roulant que le conducteur est autorisé à conduire (illustration 2).

L'existence du document en deux parties permet une adaptation pragmatique des directives en offrant un certain nombre de délégations de pouvoir. Quasiment tous les devoirs qui sont liés à l'autorisation de circuler peuvent être reportés sur un tiers, respectivement sur l'entreprise qui emploie effectivement les collaborateurs.

Registre national

Afin que les autorités nationales compétentes puissent remplir la fonction de «garant» avec le maximum de sérieux, la directive prévoit en outre que les Etats membres tiennent un registre des permis de circulation remis. Les entreprises de transport ferroviaire quant à elle doivent s'engager à tenir un registre des attestations complémentaires harmonisées. Elles doivent travailler en collaboration avec les autorités compétentes et sont tenues de mettre à disposition les informations et les données. Cela signifie que les autorités ont un droit de regard sur le système de qualification réglementaire effectué par l'entreprise et s'en portent garantes. Le cas échéant, les autorités doivent être en mesure de fournir aux autorités d'un autre pays membre des informations au sujet d'un conducteur de véhicules sur rails.

Les spécifications des paramètres en vue de l'élaboration des registres ont été rédigées par l'ERA et ont déjà pris le chemin des instances européennes. La publication de la décision de la Commission européenne à ce sujet est attendue prochainement. Les délais pour l'introduction progressive du permis de conducteur de véhicules sur rails ont été aussi définis lors de la séance prévoyant les données essentielles à inclure dans les registres (article 37 de la directive). Les paramètres élaborés par l'ERA en vue de la création des registres sont des prescriptions techniques au niveau des contenus. De la sorte, il n'y a pas de prescriptions à l'intention des Etats membres concernant la tenue des registres et les possibilités de délégation. Aux yeux de la DB, il est déterminant dans ces conditions qu'un système ayant fait ses preuves puisse être maintenu

et qu'on renonce à l'établissement d'un doublement des registres dans l'optique d'un double système de gestion du personnel, à savoir un registre auprès de l'entreprise et un registre supplémentaire auprès des autorités.

Compétence de délégation

La directive prévoit la possibilité de recourir à des solutions pauvres en bureaucratie et faibles en coûts. Afin de garantir une application acceptable des prescriptions au niveau du droit national, la directive indique toute une panoplie de possibilités d'organisation aux Etats membres. La systématique de la directive garantit en particulier une certaine flexibilité au niveau des relations entre les entreprises et les autorités. De la sorte, les autorités pourront déléguer un certain nombre de tâches, tout en restant dans le respect de la fonction de garantie. La prise au sérieux de ces tâches peut cependant, dans le cadre des arrangements nationaux, être déléguée à des tiers. La rédaction de l'autorisation de conduire et la tenue du registre qui en dépend font partie des tâches qui peuvent être déléguées. Les tâches non transmissibles sont la remise et le retrait de l'autorisation de conduire. la sommation de retirer l'attestation complémentaire ainsi que la définition des critères nationaux pour les examinateurs. Sont aussi exclues des fonctions transmissibles, les fonctions de contrôles centralisées qui relèvent des autorités, à savoir les fonctions de surveillance des entreprises, le contrôle des procédures, la qualification continue des conducteurs de véhicules sur rails et la conformité des documents.

Un recours aux possibilités de délégation dans le cadre d'une application au niveau national serait judicieux dans le sens où les entreprises de transport ferroviaire, conformément aux directives de sécurité de la Communauté européenne, ont déjà mis sur pied un système de gestion de la sécurité. Dans ce cadre, le processus établi doit garantir en tout temps qu'un conducteur de véhicule sur rails dispose de toutes les compétences exigées pour accomplir son travail. Dans ce cadre aussi, on doit garantir par exemple que les examens périodiques et les contrôles nécessaires ont été effectués. La reprise du système par les autorités nationales de sécurité offre en outre la garantie que les processus seront conformes aux exigences européennes.

Critères de certification

Les annexes de la directive 2007/59/CE spécifient le contenu des documents du permis de circulation, les exigences médicales et professionnelles ainsi que la fréquence des examens. Il est important de relever, dans le but de leur compréhension, qu'ils n'ont pas pour but d'harmoniser les

réseaux et les exigences spécifiques d'accès aux différents réseaux. L'harmonisation des conditions cadres au niveau technique et de l'exploitation dans les systèmes ferroviaires des Etats membres est un processus permanent qui est effectué par l'ERA sous l'égide de la Commission européenne et dont la réalisation exige encore beaucoup de temps.

C'est pourquoi, les exigences professionnelles devant être remplies par un conducteur de véhicules sur rails ainsi que les méthodes et contenus de la formation sont décrits de manière très générale dans les annexes de la directive. Les descriptions se basent essentiellement sur les conventions passées avec les partenaires sociaux déjà mentionnés en tenant compte de la situation existante du TSI exploitation et gestion du trafic. La relation entre les TSI et les annexes de la directive a constitué un point important de la discussion en vue de l'élaboration du processus de législation européenne. Au final il incombe maintenant à l'ERA de donner une consistance aux annexes de la directive 2007/59/EG en tenant compte du TSI. Elle a donné ses recommandations à ce sujet en juillet 2009. Comme la directive européenne définit des critères minimaux, les Etats membres ont toute latitude pour édicter des prescriptions plus sévères en matière de connaissances professionnelles. Mais, avec l'entrée en vigueur de la directive européenne sur les permis de circulation pour conducteurs de véhicules sur rails, il v aura lieu de reconnaître tout permis élaboré par un Etat membre respectant les critères prévus par la directive.

Déroulement des examens

Un des éléments essentiels du permis européen est que celui-ci est élaboré sur la base de critères de certification identiques et plus transparents appliqués par l'ensemble des Etats membres. Par ce biais, la qualité de la formation est garantie, d'autant plus que seuls des établissements indépendants reconnus par les autorités seront habilités à faire passer les examens de conducteurs de véhicules sur rails. Les examinateurs pour une infrastructure définie devront être certifiés par les autorités du pays où se trouve l'infrastructure en question. Les Etats membres sont tenus de publier une liste des experts d'examens. La transparence ainsi obtenue permettra aux entreprises de transport ferroviaire de former plus facilement des mécaniciens en vue de les employer dans un autre Etat membre.

Centres de formation

Le même but est poursuivi par la création de centres de formation. Afin de réaliser les tâches de formation dans le domaine des compétences et aptitudes générales au niveau professionnel, les autorités de surveillance nationales devront déterminer des centres de formation capables de garantir aux candidats un accès sans discrimination. Des installations de formation internes aux entreprises ferroviaires peuvent en faire partie. Au niveau de la Communauté européenne, l'ERA est chargée de spécifier les exigences et les accréditations des centres d'entrainement.

Cette ouverture et cette transparence doivent simplifier la vie aux entreprises de transport ferroviaire dans le sens où cela leur permet de disposer d'un centre de formation adapté à l'instruction de leurs mécaniciens en vue de leur emploi sur l'infrastructure d'un autre Etat membre.

Affaires en cours à l'ERA

Comme cela a déjà été présenté plusieurs fois plus haut, l'ERA a reçu une multitude de nouveaux mandats découlant inévitablement de la directive 2007/59/CE. Afin de mener cette tâche à bien, plusieurs groupes de travail ont été créés. Ces tâches contiennent la définition des paramètres de base en vue de la création des registres, les exigences et matrices du futur permis de conduire européen et des attestations complémentaires harmonisées, de leurs copies certifiées ainsi que des formulaires de requêtes correspondants. A côté de la comparaison au niveau du contenu entre la TSI exploitation et gestion du trafic et la directive 2007/59/EG en relation avec les compétences exigées de la part des mécaniciens, l'ERA s'occupe en plus de définir les compétences minimales au niveau linguistique. Des critères en vue d'une totale indépendance au niveau des examens et du choix des examinateurs sont élaborés. L'ERA déposera un rapport sur ce dernier point au début de l'année 2010.

L'ordonnance de l'ERA prévoit de mettre sur pied un système «d'accréditation des centres d'entrainement». Elle a présenté un rapport intermédiaire sur ce sujet en juin 2009

Les groupes de travail n'ont pas pu respecter les délais dans certains domaines importants comme la détermination des données de base en vue de l'élaboration des registres et des formats des permis de conduire. Cela provoque un certain retard dans la remise des permis de conduire pour les conducteurs de véhicules sur rails européens.

La commission avait fait une proposition prévoyant initialement de soumettre le personnel des trains de manière générale (assurant des compétences de sécurité) au domaine de compétence de la directive. Cette proposition a souvent été contestée durant la procédure, car le système de la directive (procédure et remise d'un permis de conduire européen) est taillé sur mesure pour les conducteurs qui sont pour la plus grande part les garants de la sécurité. Comme dans les Etats membres de la Communauté européenne on assiste à la présence considérable de différences au niveau de la description des tâches en matière de sécurité concernant le reste du personnel de bord, on s'est décidé, dans un premier temps, à mandater l'ERA afin que celle-ci rédige un rapport et fournisse une recommandation, le cas échéant. Il faudra alors décider sur cette base si une réglementation concernant l'accès au réseau du reste du personnel de bord est nécessaire. Ce rapport sera disponible – avec un retard d'environ une année – au plus tôt à la fin du premier semestre 2010.

Délais pour la mise en application

Dans la directive, la planification des délais pour la remise des permis de conduire des mécaniciens est directement liée à la définition des données de base en vue de l'élaboration des registres (voir illustration 3). Le délai pour la remise des premiers permis de conduire respectant la directive européenne aux mécaniciens actifs en trafic transfrontalier est prévu pour la fin 2011. Dès 2013, cette chaîne de délais doit être appliquée à toute remise de nouveaux permis pour l'ensemble des conducteurs de véhicules sur rails. Cela comprend donc aussi les permis pour le trafic national. Le Gouvernement allemand a déposé une motion avec succès pour que ce groupe de mécaniciens ne soit pas soumis au domaine d'application de la directive. La décision incombe à la Commission européenne sur la base de recommandations de l'ERA qui a établi une étude sur le ratio coût/utilité. Tous les anciens permis devront donc être échangés jusqu'à fin 2018, pour autant que le délai de transition ne soit pas prolongé une nouvelle fois.

Mise en application en Allemagne

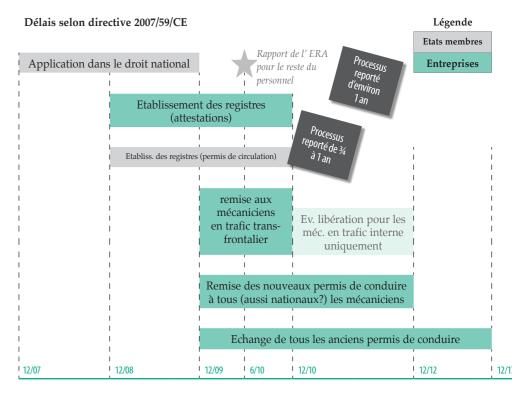
La mise en application de la directive a débuté en décembre 2008 avec une consultation des syndicats lors de la 6ème révision de la Loi générale sur les chemins de fer. Il s'est agi principalement de confirmer la compétence de l'Office fédéral des chemins de fer (EBA) comme autorité d'application des tâches prévues par la directive – avec possibilité de délégation à un tiers. Après confirmation par le Bundestag et le Bundesrat, une publication a été faite dans la feuille officielle du 4 août 2009 sous le titre: «sixième loi en vue de la modification des prescriptions légales ferroviaires du 30 juillet 2009».

Le Ministère fédéral des transports avait déjà publié, dans le cadre de la consultation des syndicats, un document de base expliquant comment la suite de la mise en application par le biais d'une directive cadre était prévue. Cette directive est constituée des éléments suivants:

- Ordonnance sur les permis de conducteurs de véhicules moteurs (TfVO),
- le cas échéant: modifications de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (EBO),
- Modifications de l'ordonnance sur les taxes et dépenses pour les tâches administratives de l'administration du trafic ferroviaire de l'Etat (BEGebV).

En outre, une ordonnance séparée con-

Illustration 3: Programme chronologique d'introduction de la directive



cernant les examens en vue d'obtenir le permis de conducteur de véhicules sur rails était prévue, dont la remise devait être assurée par les autorités compétentes en matière de sécurité.

Le projet de directive cadre est encore attendu pour l'automne 2009. Dans le cadre d'une consultation des Länder et des syndicats, les représentants concernés par la directive auront une nouvelle occasion de prendre position sur les propositions de mise en application. A la fin du processus, le Bundesrat devra accepter la nouvelle ordonnance.

Point de vue

Les entreprises de transport ferroviaire ont tout intérêt à l'élaboration d'un arrangement des prescriptions de la directive européenne 2007/59/CE en Allemagne. Cela doit confirmer une pratique efficace et déjà en cours - basée sur une réglementation généralement reconnue VDV chiffre 753 (directive sur les permis de conduire), chiffre 754 (aptitudes des collaborateurs de l'exploitation ferroviaire), chiffre 714 (capacités et aptitudes mentales) et chiffre 755 (connaissances de lignes).

Sitôt que la mise en application de la directive sera terminée et que les travaux de l'ERA auront progressé, vous trouverez dans cette publication une mise à jour du thème « permis de conduire des mécaniciens européens » avec, si possible, un compte rendu des premières expériences faites en Allemagne et dans les autres Etats membres.

La directive 2007/59/CE est disponible sur *Internet sous le lien suivant:* http://bit.ly/6WHZDw

(www.deine-bahn.de) (www.bahn.de)



Le système absolu de repérage des voies des CFF

Markus Maron & Rudolf Beda; Ing. EPF, Chefs de projet Géomatique, groupe de travail développement Toporail CFF SA GI

Cet article a paru dans la publication Géomatique Suisse (www.geomatik.ch). Nous remercions les auteurs MM Rudolf Beda et Markus Maron de CFF Infrastructure ainsi que M. Thomas Glatthard, rédacteur en chef de Géomatique Suisse pour avoir bien voulu nous permettre de reproduire cet article.

En 1987, les chemins de fer fédéraux suisses ont décidé de remplacer le système traditionnel (Hallade) de repérage de la voie par un nouveau système de repérage absolu NGV (nouveau repérage de la voie des CFF). Le nouveau système permet, d'une part, un pilotage automatisé des engins de travaux de voie et, d'autre part, l'utilisation de moyens auxiliaires simples pour le piquetage et la vérification des installations de l'infrastructure et des voies. La référence absolue est établie par rapport aux points fixes du nivellement général de la Suisse. Les CFF ont développé presque simultanément le paquet de logiciels TOPORAIL pour le calcul des tracés, la gestion des données et le piquetage. Au cours de la même période a débuté le montage de la DfA (banque de données des installations fixes des CFF) avec le réseau de lignes et celui des voies comme système de référence. L'entreprise de travaux de voies suisse J. Müller AG à Effretikon a développé, à partir de 1994, le système de pilotage et de mesure PALAS entièrement automatique pour les travaux de voie et les parcours de mesure. Il serait difficile d'envisager la réfection des voies et l'entretien des aiguilles autrement que par le biais de moyens mécanisés fournis par les trois systèmes, tant les fenêtres horaires d'interruptions totales du trafic sont devenues étroites et les exigences au niveau des tonnages transportés élevés.

Le nouveau repérage des voies (NRV)

Introduction

Les progrès effectués dans la technologie au niveau de la gestion des machines de pose et d'entretien des voies associés à ceux des domaines informatiques et topométriques ont permis de développer un nouveau processus de repérage. Ce système

appelé nouveau repérage des voies (NRV) se base sur un système absolu de références; dans le cas des CFF, le choix s'est porté sur le système de coordonnées topographiques suisse. Le NRV permet

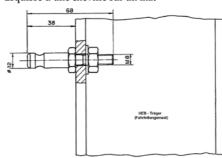


de reporter le tracé géométrique et tridimensionnel d'une voie avec la plus haute précision dans la réalité. En outre, il permet de vérifier par l'intermédiaire de moyens simples l'état d'entretien de la voie et, le cas échéant, de définir la situation à atteindre. Sa première fonction reste toutefois la gestion informatique des machines d'entretien et de réfection.

Principe de base

La base du NRV est constituée des points de repérage de la voie (points de référence). Ces chevilles métalliques de repérage sont implantées sur des installations fixes de l'infrastructure, comme des mâts de ligne de contact, bordures de quai, voûtes de tunnels, socles en béton, en position horizontale comme vous pouvez le voir sur les images 1 et 2. Le point de référence effectif pour la hauteur et l'emplacement est constitué par le centre du prisme rond de l'entreprise Leica qu'on dispose sur la cheville. Les chevilles ne servent en effet que de support, respectivement de cen-

Illustration 2: Esquisse d'une cheville sur un mât



trage forcé pour les dispositifs de mesure et de but. Il faut s'efforcer de respecter une distance d'implantation maximale de 50 à 60 mètres entre les chevilles. Par rapport à la mesure de contrôle effectuée par laser, il est nécessaire de disposer d'une liaison visuelle entre les points.

Emplacement et mesure de la hauteur

Comme cité plus haut, c'est le système de coordonnées du service topographique national LV03 / LN02 avec ses points fixes d'emplacement et de hauteur (PFP1/2 et PFA1/2) qui sert de référence au NRV. Selon les possibilités, les points PFP3 / PFA3 sont aussi utilisés. Cela ne doit cependant pas introduire de tensions locales dans le réseau de coordonnées. Par la superposition qui intervient entre le réseau NRV et les mesures officielles, nous arrivons à une très haute concordance des objets et des constructions d'entreprises tierces. La retranscription dans le réseau MN95 est actuellement à l'étude. Une transformation avec Fineltra aurait pour conséquence la destruction de la continuité du tracé du réseau et déclencherait une nouvelle calcu-

La mensuration effective du NRV se base sur le réseau classique de polygones. Les points des polygones ne sont pas référencés normalement et ne fonctionnent que comme points auxiliaires. Partout où cela est possible, on procède à une mesure des cordonnées, particulièrement dans les gares. Chaque nouveau point déterminé dans le NRV est mesuré deux fois, chaque fois depuis une situation différente. On mesurera en outre la compensation spatiale entre les points du NRV, lorsque le repérage est fait par paire (ce qui est typiquement le cas pour les doubles voies). Cette mesure intervient pour des raisons de sécurité et se fait au moyen du Leica Disto ou exceptionnellement à la chevillière. La compensation spatiale figure aussi dans la compensation du réseau afin d'améliorer la concordance. La hauteur des points NRV est effectuée pour 30 à 40% des points avec une technique simple de nivellement. Dans ce cas, la hauteur du point NRV est déterminée directement au moyen d'un adaptateur fixé sur la cheville. La hauteur des autres points est déterminée simultanément avec le reste des coordonnées au moyen de la trigonométrie. Afin de certifier la hauteur des points de repérage, des chevilles de hauteur sont implantées tous les 1 à 1,5 km le long des voies.

En parallèle avec la mesure des points NRV, tous les points nécessaires aux aiguilles à l'axe des voies et les points importants du profil d'espace libre de la voie sont saisis.

Evaluation

L'évaluation intervient à trois niveaux.

Dans un premier temps, les nivèlements sont compensés. Une précision de +/-5 mm est exigée au km.

Dans un deuxième temps, une vérification des mesures et des ponts fixes est faite au moyen du réseau de polygones géodésiques conventionnels. Dans la troisième étape intervient le calcul de compensation au moyen du programme de compensation BETAN/NEPTAN de l'entreprise Technet GmbH D-10777 Berlin.

Le facteur d'erreur moyen escompté pour le positionnement et la hauteur de chaque

sous-produits du calcul du réseau. Les points fixes et NRV sont enfin mémorisés dans la banque de donnée des installations fixes. A partir de ce moment, elles sont tenues à la disposition des tous les utilisateurs des CFF et des entreprises de constructions des voies ferrées de Suisse.

Pérennité du repérage

Afin d'assurer la poursuite, respectivement le maintien du repérage des voies, les CFF ont développé un système de pérennisa-

Un règlement précise les personnes et les services techniques responsables, les moyens d'annonce et les formulaires y relatifs, ainsi que les tâches correspondantes. Les tâches s'étendent de l'observation et de l'inspection à l'entretien systématique en passant par les tâches de petit entretien. Il est porté une grande importance au fait que chaque personne impliquée dans le processus de repérage de la voie est coresponsable de son entretien. Le fait qu'il suit impossible d'assurer la pérennité de pas moins de 125'000 points de repérage depuis un bureau saute aux yeux.

Calcul des tracés avec Toporail CFF

La réalisation de projets ferroviaires et le maintien de l'infrastructure ferrée exigent une méthode de travail efficiente, peu onéreuse et flexible. Cela concerne aussi tout particulièrement la planification et la projection. L'outil de gestion des tracés Toporail des CFF apporte ici une contribution spécialement efficace (illustration 3).

Toporail est un moyen auxiliaire pour la projection et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Il soutient les responsables de projets en matière de géométrie des installations de voies, depuis la définition des principes de base jusqu'à la réalisation, au moyen de fonctions graphiques interactives comme:

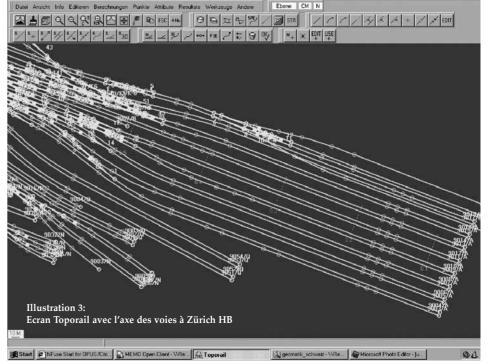
- calcul et optimisation de la géométrie horizontale et verticale
- calcul de l'élévation et évaluation de la dynamique
- calcul d'aiguilles conventionnelles et spéciales en tenant compte de l'élévation
- fonctions dans le but d'une construction graphique d'éléments et de points
- administration des données de projets: 4 états (actuel, destruction, nouveau, provisoire), jusqu'à 99 phases de construction
- élaboration de résultats sous forme de plans de projection des voies, fichiers de gestion des machines de construction et
- évaluation du profil d'espace libre dans les tunnels et les sous-voies
- Modules pour l'implantation et le contrôle des voies, des aiguilles, des axes des chantiers, traitement des données et des points mesurés
- Înterface pour la base de données des installations fixes

Développement de Toporail

Vers la fin des années 80, le développement de Toporail a débuté dans le bureau de géomètre de Lausanne au moyen de petits programmes d'aide informatique. La création d'un programme de gestion des tracés n'avait alors pas été envisagée. On a cependant recherché un programme de traçage interactif et graphique pour la construction des installations fixe, afin de gérer la création de voies et la conception du réseau. On a décidé d'utiliser Inrail



point NRV est inférieur à ±5mm selon notre estimation. La concordance se situe quant à elle à ±2mm. Les coordonnées des points détaillés (voies, aiguilles, etc.) sont considérées comme des



apparu au début des années 90 en collaboration d'Intergraph avec le concours d'autres compagnies de chemins de fer. L'algorithme de régression défini pour le calcul des éléments de traçage saisis sur les voies et les aiguillages a été alors développé aux CFF par M. Jean-Jacques Stuby puis incorporé dans InRail à la demande d'Intergraph. Toutefois, le développement ultérieur d'Inrail s'est déroulé de manière insatisfaisante pour les CFF. C'est pourquoi Toporail a été créé. C'est un outil de traçage totalement fonctionnel et une interface graphique et interactive.

La version actuelle de Toporail est entièrement programmée en Delphi et contient l'ensemble des fonctions importantes pour le calcul de voies et d'aguilles tant en écartement normal que pour la voie métrique. Elle inclut aussi des fonctions d'évaluation des valeurs limites de contraintes dynamiques. Le calcul des aiguilles se fait au moyen du catalogue des aiguilles normalisées des CFF ou de l'UTP (Union des transports publics) ou sur la base d'aiguilles spéciales.

Toporail est en plusieurs langues. Les versions française et allemande sont complètement élaborées. Certaines versions linguistiques sont partielles (italien et anglais). Toporail travaille indépendamment d'une banque de données particulière. L'interface pour les installations fixes est cependant incontournable pour nous.

Toporail peut être configuré de manière différente en fonction de l'utilisation que l'on pense en faire. Actuellement, les réglages suivants sont possibles:

- Toporail Light: Version de démonstration sans fonction de calcul, de mémorisation et d'impression. Certains modules peuvent être rendus accessibles. (Données de gestion des machines, software de terrain)
- **Toporail Standart:** Permet toutes les évaluations et les calculs de points avec mémorisation et impression. Pas de cal-

cul de tracés. Prise en charge de l'interface pour installations fixes (lecture seule)

- **Toporail Professional:** Permet l'ensemble des calculs et évaluations.

Travail avec Toporail

Le déroulement typique du travail lors d'un calcul de tracé, durant la première saisie, ressemble à peu près à ceci: les points axiaux de la voie et les points imposés (portails de tunnels, ponts, bordures de quai, etc.) calculés lors de l'égalisation du réseau sont introduits comme fichiers de coordonnées dans Toporail. La géométrie de pose est calculée et optimisée ensuite sur la base de la saisie des points relevés sur la voie et sur les aiguilles en intégrant les documents existants (plans, anciennes esquisses, anciens calculs). Toporail calcule chaque élément avec un algorithme de régression (ligne droite, clothoïde, arc de cercle) ou une chaîne d'éléments (illustration 4) avec le plus petit décalage par rapport aux points relevés sur la voie.

Optimiser signifie trouver une bonne géométrie dynamique, au niveau de la conduite, avec le déplacement latéral le plus faible possible et en tenant compte des points imposés existants. Durant le calcul de position, l'utilisateur peut en tout temps se faire indiquer les valeurs de la dynamique de contrainte et évaluer de la sorte en permanence si toutes les valeurs limites sont respectées.

Si une géométrie de pose est trouvée, l'élévation admissible est calculée et établie. Sous le terme élévation on entend le dévers de la voie, lequel compense partiellement l'accélération latérale qui intervient dans les courbes sur les passagers et les marchandises. Il est significatif de relever ici que parfois des compromis à ce niveau doivent être faits. D'une part, on a une valeur admissible de 160 mm (dans certains cas 180 mm) du dévers pour les voies à écartement normal et, d'autre part, on doit tenir compte des rayons de courbure,

des vitesses, des quais, des aiguilles et d'autres facteurs qui jouent un rôle important. Une modification du dévers a aussi une conséquence sur le placement de la ligne de contact dans un rapport d'environ 1:5. Cela signifie donc, par exemple qu'une modification de 15 mm du dévers implique une modification du réglage de la ligne de contact de 7 à 8 cm.

La suite du processus prévoit la prise en compte du calcul des aiguilles. Grâce au catalogue d'aiguilles disponibles dans Toporail (illustration 5), le type d'aiguille voulu peut rapidement être choisi et être incorporé au calcul. Le catalogue des aiguilles peut en tout temps être adapté ou modifié. Le programme considère les aiguilles comme des éléments normés, lesquels correspondent à la courbure de la géométrie de la voie de base.

Illustration 5: extrait du catalogue des aiguilles

The state of the		1117 1:7	117		-	E 10	Earl 71000
Tell	9	1385.1:0	1.19		- 11	27 156	Conveggeror F-150
The control of the					-86	7. 10 27.5 5115	
10 10 12 12 13 14 15 15 15 15 15 15 15		F 508 1:9	I IV		-11	1 156 FT 8 1076	L-23.987 H-135
## 100 1.14 97 17 18 9 # 5322 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 2			3 18		- 11		
TO THE PART LIST TO THE PART AND THE PART AN	K				- 18		Lettre Schwelle ber 3.4%
10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1					- 18		Da 14-707
TO 100 1.14 TO 100 1.15 TO 100			12		- 11		
20 20-000 1154 IX					- 18		
25 200 3.16 27 8 300 3.19 27 20 20-200 1.18 27 20 20-200 1.28 27					- 25		
W 900 1:29 IV VI W 30-000 1:21 IV W 30-000 1:21 IV			- tx	400			
# 19 20-200 1 19 19 19			20	97			
			58				
- (C. 100 C. 100			18	. 173	- 44		
	-0	3775	_	-			100

On tiendra compte dans tous les cas du dévers de la voie de base car elle aura une influence sur la projection de l'aiguille dans le sens où l'angle d'ouverture sera plus réduit. Le calcul de raccordement de voies ou de liaisons entre aiguilles peut se faire directement lors du calcul des aiguilles.

Lors de la prochaine étape, on calculera la longueur du profil de toutes les voies. Les algorithmes de calcul sont les mêmes que ceux qui interviennent dans le calcul de la géométrie de pose. On devra naturellement aussi tenir compte des points imposés (Bordures de quai, marquises, tunnels, ponts). Aussi bien le calcul du dévers que celui de la longueur du profil peuvent impliquer une modification du traçage de pose ou s'influencer mutuellement Il peut arriver dans ce cas que plusieurs passages de calculs soient nécessaires jusqu'à ce que la solution optimale soit trouvée.

Une fois que tous les calculs sont terminés, Toporail examine la concordance des éléments en trois dimensions. Si cette évaluation débouche sur un résultat positif, les éléments de référencement sont transférés dans le catalogue des installations fixes et sont à disposition des services techniques et des tiers autorisés comme l'ensemble des points NRV.

On peut aussi calculer des données pour la gestion des machines de pose et d'entretien, pour les programmes de CAD, ainsi que pour tirer des plans, des profils en coupe, etc. sur la base de la géométrie ainsi référencée.

Calculs pour des projets

Les calculs de tracés durant un projet se déroulent fondamentalement comme durant la première saisie. Les critères en vue de l'optimisation du tracé ne sont cependant plus uniquement les voies existantes mais plutôt les exigences du projet au niveau des vitesses, des installations publiques et des coûts financiers.

Important

Avec Toporail, les ingénieurs disposent d'un outil très performant qui les soutient de manière essentielle dans le pur travail de calcul. La gestion des tracés demande de la part des ingénieurs une parfaite connaissance de l'ensemble du système ferroviaire et ne peut se dérouler dans le vide. Des modifications du tracé existant doivent être discutées avec les divers services (lignes de contact, installations de signaux, ingénieurs du gros œuvre, etc.) afin d'assurer leur faisabilité. Dans certains cas, on doit consentir à des réductions de vitesse locales en raison d'un calcul de la géométrie plus précis, mais cela se répercute sur l'horaire. La connaissance des règlements et des règles de traçage sont donc une partie de la donnée; l'expérience et le sens de la cohérence en sont une autre. C'est pourquoi, les calculs de tracés se font quasi uniquement par les CFF.

Jalonnement / Contrôle

Pour le jalonnement et le contrôle des voies et des aiguilles, on dispose en principe de deux méthodes différentes. Ces deux méthodes sont le stationnement libre et la méthode laser.

Stationnement libre

Les fondements techniques de la mesure pour le stationnement libre ont été longuement présentés et ne doivent pas être développées plus longuement.

Pour le NRV, les CFF ont cependant développé un paquet logiciel spécial pour l'utilisation sur l'ordinateur de plein air (Toporail). Sur le terrain, on travaille avec la même base de données qu'au bureau. Le système est capable d'identifier tout seul les points de repérage (au min. 4) et de s'orienter. Un protocole contenant les erreurs résiduelles est élaboré. Les points erronés peuvent être éliminés et des points additionnels peuvent compléter la liste (mesurés). Ainsi les modifications aux points de traçage de la voie sont immédiatement reconnues. Pour le jalonnement ou le contrôle d'une voie, il suffit de choisir sur l'écran la voie désirée. On peut ensuite mesurer chaque point directement sur la voie. Le système calcule les écarts avec les valeurs de référence (emplacement, hauteur et dévers), lesquels peuvent directement être utilisés en vue de corriger le tracé ou de jalonner la voie. La procédure est identique pour le jalonnement/contrôle des aiguilles ou des points de référencement. Il va de soi qu'il est possible de mémoriser les données pour effectuer d'autres évaluations au bureau.

Le stationnement libre (ill. 6) entre en ligne de compte particulièrement pour les installations d'aiguilles. Mais il est aussi utilisé lorsque la densité de points de repérage est insuffisante ou lorsque la distance manque par rapport au rail. A l'aide du stationnement libre on peut aussi déterminer des points fixes auxiliaires qui pourront à leur tour être utilisés pour la gestion des machines de chantier.

ure et une jauge de mesure sont nécessaires. L'appareil à laser est placé directement sur un point de repérage et permet ainsi la visualisation de la corde qui le relie au point de repérage voisin. La jauge de mesure sert alors à déterminer la position latérale et verticale de la voie à proximité du point de mesure ou à n'importe quel autre point dans la ligne de visée. Les valeurs nominales sont saisies dans le protocole de repérage de la voie. Ils sont listés dans un quadrillage de 5m par rapport aux points de repérage et des axes kilométriques. Lorsqu'il s'agit d'effectuer des mesures uniquement à proximité des points de référence, on dispose de deux autres moyens plus simples pour mesurer l'éloignement, la hauteur et le dévers par rapport au point de référence. La méthode laser n'intervient que rarement, à savoir comme moyen de vérification ou pour la première saisie de nouvelles constructions.

Pour cette procédure, un appareil de mes-

Considérations finales

Méthode Laser

En guise de conclusion, on peut sans doute affirmer que le système NRV des CFF représente un succès décisif. Une qualité sensiblement supérieure dans la pose des rails a pu être atteinte avec l'utilisation des systèmes TOPORAIL et PALAS.

La rentabilité a aussi été sensiblement accrue. On peut en principe et sans autre apport que les données saisies dans le système, élaborer un fichier de gestion pour une machine de chantier afin de rétablir les valeurs nominales d'un profil de voie.

La détermination de nouveaux points et le complément du repérage de la voie peuvent se faire en tout temps et sans grande dépense. On procédera aussi, dans la mesure du possible, à un repérage de la voie dans le cas de grandes portions de voies provisoires.

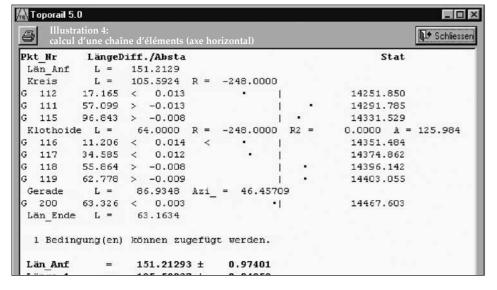
Le système absolu de repérage des CFF est aussi utilisé à l'étranger. Après des tests approfondis, les chemins de fer de l'Etat français SNCF ont décidé d'utiliser le système depuis 2003, pour les lignes à grande vitesse (LGV), en collaboration avec le Toporail.

Le système n'est pas uniquement optimisé pour la voie normale. Certains chemins de fer à voie métrique comme les Rhätische Bahn ou le Matterhorn Gotthard Bahn utilisent le système avec succès.

Les auteurs:

Markus Maron & Rudolf Beda
Ing. EPF, Chefs de projet Géomatique,
groupe de travail développement
Toporail CFF SA
Projets Infrastructure région Est
CH-8021 Zürich

101





100