4 Editorial
7 Die Stimme des Präsidenten
8 Kooperationsverkehr der Bahnen
9 Mangelnde Kooperation schafft Mehrkosten
10 Für die Bahn fährt der Bus
12 Halteorte
14 Informationsfluss zur Baustelle in Brunnen SZ
16 Informationen aus der Koo-Signalisierung
18 Hilfssignal
19 Können Bremsen versagen?
20 Sicherheitsprüfungen auf dem LEX
21 Arbeitsergonomie
18 Hilfssignal
19 Können Bremsen versagen?
20 Sicherheitsprüfungen auf dem LEX
21 Arbeitsergonomie
22 Optimierung ETCS L1 LS
23 Betriebsgefährdung in Cully
24 Anfrage zu ETCS/ERTMS aus Deutschland
26 Die grosse Welt der kleinen Bahnen
28 Loki, Leuchtbändel und Kinderwagen
31 Familie, Freizeit und Beruf
32 Begehren für Teilzeit
32 Zuteilung von Arbeiten für das Lokpersonal
33 Zweite Jahreshälfte BLS
34 Ferrovita
35 Interview mit Hubert Giger
36 Periodische Prüfungen
37 Bildung VSLF in Zeiten von Corona
37 WEP
38 Gendergerechte Sprache
39 Qualität der Toureninhalte in TIP2
40 Wie viele Pfeifen braucht eine Orgel?
41 Digit by Digit basisdemokratisch
43 Leserbriefe
44 Theorie und Praxis
45 Für Dich bitte Sie
46 Thierry Lalive d'Epinay
48 Sektionen
51 In memoriam

Édition française: 300 expl. / Giro: 80-52312-1

© VSLF Tous droits réservés.
Réimpression et reproduction uniquement avec le consentement de la rédaction.

Loco Folio 21/2: 1.12.2021 | Clôture rédaction Loco Folio 22/1: 1.4.2022

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

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

Rien ne va plus.

Le 10 novembre de cette année, la ligne ferroviaire entre Morges et Genève a été brutalement interrompue. Un trou s'est ouvert au niveau des voies et l'exploitation a dû être interrompue. Rien ne fonctionnait plus. Peu importe alors que des dizaines de kilomètres de voies soient en parfait état avant et après le trou. Il suffit d'une zone impraticable de quelques mètres pour que toute la ligne soit paralysée.

Du point de vue de la valeur symbolique, l'image convient parfaitement à l'époque actuelle. Le covid a creusé des fossés entre les gens. D'une part en raison des contacts plus difficiles entre eux, d'autre part en raison sur la question de savoir comment lutter au mieux contre la pandémie. L'échange constructif s'en est souvent trouvé paralysé, tout comme le trafic ferroviaire près de Tolochenaz.

La Suisse est un pays de ponts. Au cours des deux derniers siècles, les ingénieurs ont fait preuve d'une grande créativité lorsqu'il s'agissait de franchir des fossés et des vallées. Je souhaite retrouver cet élan afin que les fossés de notre époque puissent être franchis.
Certains ponts, ou en termes plus techniques certaines "interfaces", sont branlants ou ne mènent pas directement au but. Lorsqu'il s'agit des informations transmises au personnel des locomotives, il y a encore un grand potentiel d'optimisation. Que ce soit pour la signalisation des arrêts, les informations sur les chantiers, la transmission de chiffres par radio ou le portail d'information TIP des CFF. Sur le plan technique, les interfaces sont loin d'être idéales, surtout dans le domaine de l'ETCS.

Un pont stable ne peut être construit qu'avec des têtes de pont stables des deux côtés. Les réunions seules ne servent à rien s'il n'y a pas aussi la volonté d'entrer en contact avec l'autre et d'aller vers lui. Le VSLF apporte le point de vue des mécaniciennes et des mécaniciens de locomotives sur des thèmes tels que la mise en place des signaux, l'aménagement des cabines de conduite ou la planification du temps de travail. Cela ne sert pas seulement nos membres, mais aussi la stabilité et la fiabilité de l'ensemble de l'exploitation ferroviaire.

Sarah Dellsperger, mécanicienne de locomotive et mère de famille, nous explique dans cette interview comment elle parvient à jeter un pont entre travail et famille et quels sont les obstacles qui s'y opposent.

Que feras-tu à l'âge de 94 ans ? Margrit Neisser est toujours présente tous les jours dans son magasin de modélisme et conseille ses fidèles clients (et un peu moins de clientes en nombre) avec beaucoup de savoir-faire et d'amour du détail. Lis le portrait de cette femme extraordinaire qui, grâce à son optimisme, a pu surmonter un coup dur. Tu y apprendras également comment elle se maintient en bonne santé et en forme.

L'optimisme et l'humour sont le mortier qui donne aux ponts de la vie leur solidité. Un peu de mordant n'est pas interdit. "Combien de tuyaux faut-il à un orgue ?", se demande Daniel Peter, qui fournit aussitôt la réponse. Ce n'est pas le nombre qui compte, mais l'interaction. On ne peut pas être plus précis...

Je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année, que ce soit dans la cabine de conduite, à la maison, en famille ou sur une plage blanche quelque part dans les mers du Sud. Restez en bonne santé et optimistes !

Avec mes meilleures salutations,
Markus Leutwyler
Rédacteur LocoFolio

P.S. : Un post amusant et kitsch sur Facebook intitulé "Premiers vols d'essai repérés" nous a tellement plu que nous en avons fait sans attendre la photo de couverture.

Merci à Stefan T. Gall (mécanicien de locomotive à Ziegelbrücke) pour cette image qui nous redonne un peu de vrai monde.

La voix du Président

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Même si l'on se dirige maintenant vers l'hiver, on sent de plus en plus depuis l'été un réveil après la pandémie de coronavirus. La fréquentation des trains augmente et une certaine normalité revient. Ainsi, cet automne, nous avons à nouveau pu organiser toutes les assemblées de section et les repas en commun ont à nouveau été possibles. Mais le fait qu'il y ait aussi des tensions perceptibles en raison de restrictions persistantes liées aux codes QR dans la société n'est pas une évolution positive. Outre l'expression "covid", l'expression "manque de mécaniciens" est sur toutes les lèvres. Ici, aucun code QR n'est utile, mais seulement une bonne relève. Les mesures ont été prises et il faut maintenant du temps. Sur ce sujet également, nous n'espérons pas une quatrième ou une cinquième vague. Le besoin en nouveaux mécaniciens et mécaniciennes est grand, notamment parce que de nombreux collègues préfèrent prendre leur retraite aujourd'hui plutôt que demain. Nous devons trouver des solutions avec les chemins de fer, notamment grâce au projet de formation plus complète ZWALP et à un nouvel examen périodique annuel adapté.

Des négociations ont eu lieu sur différentes CCT, en particulier sur les systèmes salariaux et, pour le personnel des locomotives, sur la réglementation du temps de travail. Le nouveau système salarial des CFF, que CFF Cargo souhaite éventuellement adopter, a fixé une nouvelle valeur de référence pour l'ensemble des branches. Nous nous y référons.

Les jeunes savent exactement ce qu'ils veulent et ce qu'ils ne veulent pas. Cela se répercute sur le marché du travail et ce que l'employeur a à offrir est un facteur de plus en plus important. Je suis ainsi convaincu que l'ensemble de la branche des transports publics doit réfléchir à la manière dont les horaires de travail de plus en plus stricts et flexibles peuvent être compensés sur le plan social et organisationnel. L'utilisation actuelle de la digitalisation comme instrument pour ordonner des changements à court terme n'y aide certainement pas. Les coopérations, comme décrites dans ce numéro, jusqu'à des solutions de branche complètes pour l'engagement des mécaniciens de locomotive, sont des solutions possibles en tant que pièces de la mosaïque. Mais cela nécessite une réflexion à long terme. Et c'est là que nous essayons de créer un terrain favorable lors des négociations en harmonisant les conditions d'engagement. Pour que le métier de mécanicien de locomotive devienne attractif pour les femmes et les hommes de tout âge.

Le fait que notre profession ne puisse pas être exercée en télétravail est un fait, tout comme l'organisation autonome du temps de travail dans d'autres professions est un bon argument pour rendre un poste attractif. Il convient de considérer et d'évaluer séparément les exigences et les conditions les plus diverses pour les métiers des chemins de fer. Ce qu'elles ont en commun, c'est qu'elles doivent être équilibrées en termes d'avantages et d'inconvénients au sein de l'entreprise.

Un certain équilibre, au sens très large du terme, existe également en ce qui concerne les solutions numériques. L'esprit selon lequel les solutions numériques nous débarrassent de tous les problèmes est toujours là, mais une certaine désillusion s'installe.

Dans le domaine des systèmes de sécurité notamment, on s'est complètement égaré dans des voies de garage. Pratiquement aucune des grandes promesses n'a pu être tenue, mais les coûts sont là et ne cessent d'augmenter.
Nous surveillons de près la direction à prendre. Il s'agit ici de beaucoup d'argent et de la stabilité future de l'horaire, car la force du rail réside dans la planification et non dans la flexibilisation.
A l'image de digit by digit, de nombreuses solutions européennes sont bien normalisées et prêtes à l'emploi, mais elles ne sont généralement pas adaptées à la pratique. Les solutions numériques devraient justement éliminer les incompatibilités et réduire les coûts. Ce n'est souvent pas le cas.

Pour finir, il me reste à vous remercier tous de votre fidélité au VSLF. Si cela se donne, nous pourrons à nouveau organiser ensemble notre assemblée générale le 19 mars 2022, après trois ans. De nombreux invités se sont déjà inscrits. Nous serons invités dans le beau Tessin et je m'en réjouis beaucoup.

Je vous souhaite bonne route et une bonne santé.

Votre président
Hubert Giger

Le trafic en coopération des chemins de fer

Malgré la concurrence artificielle, les chemins de fer commencent de plus en plus à collaborer en ce qui concerne le déploiement du personnel des locomotives. *Hubert Giger, Président VSLF*

Par exemple, Thurbo et le SOB ont indiqué qu'ils collaboreraient et que le personnel des locomotives conduirait des trains aussi lorsque l'autre entreprise ferroviaire (EF) en est responsable. Il est intéressant de noter qu'il est explicitement indiqué quelle procédure de départ doit être appliquée. Cela suggère que les EF appliquent différents scénarios pour mettre un train en marche, ce qui prouve directement la prolifération des réglementations dans tous les domaines et l'encourage davantage.
Depuis quelque temps déjà, les mécaniciens de Thurbo effectuent des trajets grandes lignes pour leurs collègues des CFF sur des trains Bombardier FV-Dosto de Wil (SG) à Coire. Le déploiement mixte de CFF Cargo et de CFF Voyageurs fonctionne sans problème depuis des années sur différents sites. Pendant des années, les mécaniciens de locomotives SOB ont également conduit des trains de marchandises pour les CFF sur territoire suisse. Jusqu'il y a quelques années, il était également courant que le personnel des locomotives CFF P travaille sur des trains BLS et SOB. En Suisse romande, les mécaniciens de locomotives de RegionAlps effectuent actuellement des services des CFF.
Une des coopérations actuelles a été établie à Erstfeld en 2020. La pression exercée par le fait que le personnel des CFF ne voulait pas être transféré au SOB et que le SOB ne pouvait pas couvrir tous les nouveaux services a conduit à une solution adaptée à la situation.
Dans le même temps, il n'a pas été possible d'élaborer une coopération pour la ligne ferroviaire régionale Rapperswil - Ziegelbrücke - Schwanden (S6), qui a été transférée des CFF au SOB, bien que cela ait été pourtant pratiqué dans une phase transitoire.
Malheureusement, avec la fermeture actuelle du site de CFF Cargo à Arth-Goldau, une coopération élargie et orientée vers l'avenir sur le site avec l'engagement du SOB, de CFF Cargo et de CFF Voyageurs n'a pas pu être réalisée. Nous n'avons d'ailleurs pas ressenti de volonté ni d'intérêt à cet égard.
Les nombreuses locations de personnel auprès des prestataires de services et entre les chemins de fer sont également des coopérations au sens large. Il arrive même que le personnel externe porte les vêtements de service de l'entreprise qui l'embauche, car il serait apparemment trop coûteux de dissimuler cela.

Les mécaniciens de locomotive de CFF Cargo à Goldau ont été informés par SMS qu'une réunion de crise avait établi qu'il ne serait pas possible de soulager la situation au Tessin en déplaçant le travail à Goldau. En effet, le personnel de Goldau avait déjà été largement réduit ou avait déjà démissionné.

On a demandé au personnel restant s'il était encore prêt à travailler au Tessin sur une base hebdomadaire, avec un commentaire qui a fait monter la pression, à savoir que les clients avaient déjà demandé des offres à la concurrence.

La coopération, au moins au sein du groupe, serait également utile à cet égard.

Un mécanicien de locomotive a décrit ce scénario dans un blog comme suit : *"grand cinéma. Asseyez-vous et profitez du spectacle."*

Force est de constater qu'aucune stratégie ne peut être discernée quant au moment où la coopération sera ou ne sera pas engagée. Ce n'est pas dû à la politique, mais au manque de volonté des responsables des chemins de fer. De toute évidence, les décisions sont prises plus sur un coup de tête que par nécessité ou par bon sens.
Dans le cas des chemins de fer de marchandises, en particulier dans le trafic de transit, le potentiel d'économie dû aux retards quotidiens et à la réduction du nombre de trains par EF serait encore plus productif et donc plus économique. Dans ce domaine, on observe une pression croissante en faveur de réglementations plus contraignantes en matière de temps de travail afin d'utiliser le personnel comme tampon opérationnel pour les retards et les changements d'horaires des trains.

Les coopérations sont parfaitement logiques. D'une part, d'un point de vue économique grâce à l'utilisation efficace du personnel ; d'autre part, elles contribuent également à maintenir la capacité opérationnelle et l'attractivité de la profession de mécanicien de locomotive grâce à la diversité des lignes et des véhicules. En outre, un haut degré de flexibilité est atteint en cas de fermeture de lignes, de perturbations ou d'absences pour cause de maladie. Afin de faciliter la coopération, nous essayons d'adapter et d'harmoniser les conditions de travail en fonction de la CCT, de la réglementation du temps de travail, ainsi que de divers règlements. Cela nécessite la volonté et le soutien des chemins de fer, ainsi que la connaissance des zones d'ombre. Une réglementation suisse pour le personnel de locomotive serait tout à fait concevable, car le travail est fondamentalement le même.

Le manque de coopération engendre des surcoûts

Contrairement à d'autres sites, la volonté de faire coopérer le personnel des locomotives SOB et CFF ne s'est pas manifestée à Coire et Sargans. *Personnel des locomotives de Coire et Sargans*

Les prestations InterRegio IR Coire - Ziegelbrücke - Zurich HB sont strictement assurées par du personnel des locomotives SOB, bien que trois trains passent la nuit à Coire et que l'un d'entre eux soit même un train à deux étages du trafic régional des CFF (qui, il faut le noter, est à nouveau accompagné par du personnel d'accompagnement des CFF). Le site SOB le plus proche se trouve à Sargans, où CFF Infrastructure interdit le changement de mécanicien pour les trains IR. En conséquence. Des dizaines de mécaniciens SOB se rendent chaque jour de Sargans à Coire ou à Pfäffikon SZ en voiture de service ou en taxi.

Les CFF laissent passer sans autre l'occasion de désamorcer de manière simple le manque aigu de personnel. Au lieu de cela, le chef du personnel des locomotives local engage 2 à 4 mécaniciens de locomotives MEV pour, selon les sources, 1'200 à 1'700 CHF par jour et par mécanicien, qui ne sont même pas tous compétents sur tous les véhicules et dans tout le rayon des deux dépôts. Cela entraîne à son tour des changements de service quotidiens pour le personnel concerné.

La perte d'environ un tiers des prestations naturelles pour les sites CFF de Coire et Sargans a également pour conséquence qu'il faut attribuer proportionnellement

plus de prestations InterCity IC 3 pour pouvoir couvrir tous les trains S12 de Thurbo entre Coire et Sargans. Par conséquent, il n'est plus possible de répartir tous les trajets et tous les véhicules selon le profil de dépôt dans le nombre de tours restants. Une perte de diversité et d'expertise. Pour d'autres dépôts comme Ziegelbrücke, Rapperswil ou Winterthur, cela a pour conséquence que Coire ne fait plus partie de leur rayon. Une grande perte pour ces sites, avec des conséquences sur la flexibilité de l'entreprise, la possibilité réduite de travailler dans d'autres dépôts et la motivation du personnel.

A partir de 2024, dans le cadre du projet de nouvelle conception de la deuxième formation du personnel des locomotives (ZWALP), on veut former le personnel des locomotives pour un engagement plus flexible, mais on fait tout pour que d'ici là, de nombreuses compétences existantes soient perdues. De plus, moins de tours et moins de compétences signifient toujours moins de marge de manœuvre en cas de perturbations, d'interruptions de lignes, d'annonces de maladie, mais aussi pour l'acceptation des souhaits.

Il est de plus en plus évident que le contrôle de l'entreprise échappe à notre direction sans aucun concept. Aux Grisons, nous dirions « *dia läbend inara Art Zwüschawelt* ».

Photos: Georg Trüb

Le bus roule pour le train

Quelques réflexions sur le développement des transports publics dans un passé récent. *Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF V*

Depuis le dernier changement d'horaire en décembre 2020, le train régional Spiez - Interlaken Ost a été un transport local de plus transféré du rail à la route sous les arguments de la rentabilité et du manque de capacité des sillons. La même pratique a été appliquée entre Arth-Goldau et Rotkreuz. Après l'introduction, il y a plusieurs années, d'un service de navettes aux heures de pointe et même jusqu'à trois trains par heure pendant les travaux sur la rive est du lac de Zoug, il n'existe aujourd'hui plus qu'un bus toutes les heures entre Immensee et Rotkreuz ainsi que des bus isolés entre Brunnen et Rotkreuz pendant les heures de pointe. Les temps de trajet dépassent toutefois ceux du train malgré un détour par Zoug et offrent en outre des correspondances peu attrayantes. Par conséquent, cette offre n'est guère utilisée. Ici aussi, les conflits de sillons avec le trafic marchandises ont été mentionnés en premier lieu. Jusqu'à présent, les sillons réservés pour d'innombrables trafics facultatifs, tels qu'ils seraient éventuellement nécessaires en cas d'utilisation maximale aux heures de pointe, n'ont toutefois guère été utilisés.

Une autre évolution intéressante est intervenue avec la reprise de la ligne de faîte du Gothard par le SOB. Il s'est rapidement avéré que les trains Traverso utilisés devaient répondre à tant de critères que des compromis ont été faits dans la conception de l'espace voyageurs, ce qui a entraîné un nombre insuffisant de places pour le transport des vélos sur cette ligne. Une unité multiple n'est pas possible en raison de la longueur limitée des quais. C'est pourquoi le SOB a décidé, lors des pics de charge attendus, de faire circuler un service de bus avec remorque entre Arth-Goldau, Flüelen et Göschenen, parallèlement au train.

L'augmentation disproportionnée des dépenses provenant des impôts dans les transports publics que l'on observe actuellement impliquera tôt ou tard des coupes financières.

Pour diverses raisons, la petite ligne secondaire Orbe-Chavornay nécessite régulièrement des services de bus de remplacement. Comme le train ne dispose généralement que d'un seul véhicule opérationnel, il arrive de plus en plus souvent que le trafic soit assuré par des bus de remplacement pour une durée indéterminée. En raison de contraintes d'économie et de manque de personnel, ce train n'est de toute façon normalement exploité que l'après-midi et le soir.

Dans le contexte du transport de bagages, qui n'est plus assuré par le rail depuis longtemps, et du trafic de marchandises par wagons complets, qui ne peut tout simplement pas être exploité de manière concurrentielle et qui continue donc de se déplacer vers la route, de mauvais signaux sont envoyés en de nombreux endroits. A une époque marquée par les effets du changement climatique et où l'on recherche des formes de mobilité durables, il s'avère ainsi que diverses évolutions contraires existent et même qu'elles se développent de manière contre-productive, notamment en raison de facteurs économiques. Ce serait un message important de la part des commanditaires que de promouvoir et de développer le transport durable à tous les niveaux, en particulier dans la période difficile actuelle.

Les grandes entreprises ferroviaires offrent un énorme potentiel d'économie en raison de leur structure organisationnelle, qui s'est développée au fil du temps d'une part, et du personnel de direction, « moderne » et nombreux d'autre part. De plus, il existe de nombreuses possibilités d'augmenter l'efficacité grâce à des structures de processus allégées et en renonçant à des facteurs d'innovation inutiles ainsi qu'à des éléments de gestion de projet improductifs. Toutefois, le législateur lui-même pourrait offrir des possibilités de réduire les charges financières. D'une part, le remaniement permanent des prescriptions sous le sceau de l'optimisation moderne et conforme à l'Europe est contraignant ; d'autre part, les prescriptions sont un obstacle du point de vue de la sécurité et de l'équité, qui doivent être constamment améliorées. Si, par exemple, des arrêts sont supprimés sous prétexte que les coûts de transformation sont trop élevés pour respecter la loi sur l'égalité des personnes handicapées, tous les clients sont discriminés au maximum de la même manière, et la promotion des transports publics est complètement cannibalisée. De même, des mesures intensives visant à une prétendue amélioration de la sécurité entraînent directement une immense explosion des coûts, car il est difficile de trouver des arguments contre des marges de sécurité plus élevées. A titre d'exemple, on peut citer les marquages sauvages sur les quais, qui semblent certes logiques au théoricien, mais qui induisent l'utilisateur en erreur dans ses actions habituelles. Il est donc d'autant plus important de définir dès le départ des niveaux et des marges de sécurité conscients et de s'y tenir. La constance et la routine sont des facteurs importants pour maintenir une conscience cognitive de la sécurité.

D'une manière générale, on peut constater que les chemins de fer contribuent énormément à l'approvisionnement de base au sens économique du terme, mais qu'ils sont coûteux et statiques en raison de leurs caractéristiques infrastructurelles. C'est pourquoi ils ne se prêtent que partiellement à une concurrence capitaliste. En raison des structures financières et des besoins de capital des chemins de fer, l'attente de bénéfices nets des actionnaires n'est de toute façon qu'un prétexte pour redistribuer l'argent des contribuables. Une transparence des dépenses de l'argent des contribuables pour les chemins de fer et de leurs affectations permettrait de découvrir un potentiel d'économie supplémentaire. D'une part, le trafic régional est financé par les commanditaires cantonaux, d'autre part, les besoins liés à l'infrastructure sont en partie financés par des fonds. De plus, les conditions imposées par l'Office fédéral des transports sont indemnisées individuellement et en fonction de la situation. Les projets d'infrastructure bénéficient en outre d'un soutien financier interne. Le trafic grandes lignes doit être autofinancé et fonctionner de manière rentable. L'utilisation de ces bénéfices est sujette à discussion, car ils ne sont pas clairement répartis, mais devraient en principe revenir au propriétaire. Ce dernier, sous le couvert de l'OFT, distribue en outre les concessions, ce qui ne permet qu'une concurrence dans des limites étroites et qui est en outre très convenue en Suisse. On voit actuellement en Angleterre ou en Allemagne, où les entreprises de transport ferroviaire se livrent à une guerre des prix ruineuse et sont en partie renationalisées, à quoi peut mener la concurrence dans le secteur ferroviaire. Lorsque les bénéfices des chemins de fer font défaut, la Confédération met à nouveau des garanties et des fonds à disposition pour atténuer les effets négatifs. Le financement des sillons constitue également une autre redistribution des fonds. L'exploitation et l'infrastructure sont de facto séparées, mais elles sont gérées par le même groupe, ce qui confirme la redistribution interne. Celle-ci a également lieu dans d'autres domaines. Les scandales liés aux subventions du BLS et des VBL montrent en outre qu'une transparence totale des coûts avec des organes de surveillance indépendants serait nécessaire.

L'augmentation disproportionnée des dépenses provenant des impôts dans les transports publics que l'on observe actuellement impliquera tôt ou tard des coupes financières. La réforme des chemins de fer des années 1990 avait précisément pour objectif d'atténuer ces effets. Il serait temps d'éliminer les mauvaises incitations, les formes d'entreprises complexes et les dépenses financières inutiles. Il s'agit en premier lieu de créer de la transparence, de repenser les modèles de financement, de remettre en question le bien-fondé des projets d'innovation et, fondamentalement, de redevenir plus simple et de se concentrer sur les activités principales.

Points d'arrêt

Muri, Emmenbrücke et Brunnen - un classique de la mauvaise communication en trois actes

Daniel Wachter, comité section Lucerne-Gothard et mécanicien CFF P, Lucerne

William Shakespeare aurait sauté de joie dans son bureau de Stratford-upon-Avon s'il avait su de quels sommets historiques l'unité des CFF chargée de l'information du personnel des locomotives a été capable cette année. Mais maintenant dans l'ordre, selon le théâtre classique, en commençant par le premier acte :

En raison de travaux dans le Freiamt, des trains régionaux ont été supprimés entre Muri AG et Rotkreuz pendant les mois d'été, ce qui a eu pour conséquence qu'à Muri, il y avait parfois moins de quais disponibles que nécessaire, d'où la nécessité de prévoir des entrées occupées et, au début, des manœuvres en gare. Or, aucun avis n'a été donné dans SOPRE ou TIP2, et encore moins dans la V-App. L'information n'était fournie que par une circulaire, dont la lecture prenait plus de huit minutes, et par une petite note dans l'horaire, facile à ignorer. Aucune mention n'a été faite de la tâche du contrôle final du service clientèle, d'autant plus qu'il ne serait pas souhaitable d'entreprendre des manœuvres avec des passagers restés dans le train...

Dès le premier jour, le concept a été révisé de manière à ce que, d'une part, les manœuvres puissent être supprimées et que, d'autre part, les conditions du trafic de marchandises soient améliorées. Là encore, aucune autre information n'a été donnée dans aucun canal, et même la circulaire n'a pas été adaptée, comme l'a montré l'information d'un CLP peu après.

Betriebsabwicklung/Störungen
15.07.2021 - HVZ-Abend

MI: Halteort S26 866x für besetzte Einfahrt S26 860x

Lf 8663 wurde nicht durch ZVL über den Halteort verständigt, der nachfolgende 8607 konnte in MI nicht profilfrei in Gleis 3 einfahren. Bedingt durch die Zugslage mit den G-Zügen entstanden Verspätungen bis 9' im Regionalverkehr.
Gemäss Rückmeldung auf den Betriebsreporteintrag vom 14.07. wird auf die Fluchtfahrten verzichtet und die Lf 866x sind durch ZVL über den Halteort bei Haltetafel 2 zu verständigen.

Ist es wirklich sinnvoll, dass der ZVL bis am 02.08. in der Pflicht steht die Lf zu verständigen, beziehungsweise ist eine alternative Verständigung der Lf (zB LEA) nicht umsetzbar?

Problematik:
Es ist weder im Betriebsreport noch in der Info BAN ersichtlich, dass die Verständigung durch den Lf zu erfolgen hat.
Der Infosystemeintrag ist trotz Update vom 13.07. nicht prominent aktuell zuoberst platziert.
Der Eintrag im e-Bogen ist unseres Erachtens nicht zielführend, da der e-Bogen für Regelzüge nicht zwingend konsultiert wird.

Als Sofortmassnahme wurde ein Ausdruck der Info BAN am Arbeitsplatz Freiamt aufgelegt und handschriftlich ergänzt, dass die Lf-Verständigung durch den Fdl erfolgen muss.

Aare

Betriebsabwicklung/Störungen
23.08.2021 - HVZ-Abend
Nachbearbeitung

Diverse Türstörungen 211xx bei Doppelpendel

Heute hatten wir in der Abend HVZ bei diversen 211xx in LZ Türstörungen bei Abfahrt Richtung SS. Signalrücknahme und Verspätung bei 21155 (+3'), 21159 (+6') und 21165(+5').

Gem. Lf 21165 hat es mit der Abgesperrten vordersten Türe zu tun.
Türabsperrung in Zusammenhang mit Perronlänge in EBR Gl. 3 (138m) bei Rückfahrt ab SS.

Bitte für die folgenden Tage abklären bzw. beobachten.

Rückmeldung an PP-BP erfolgt

Pilatus

Betriebsabwicklung/Störungen
24.08.2021 - HVZ-Abend
Nachbearbeitung

Türstörungen 211xx bei Doppelpendel

kein Zugriff

Siehe Fall *23.08.*
Verspätung bei 21157 in in LZ +2', Letzte Türe in RK (+5')

Es wurde zusammen mit dem LKP TCC das genaue *Vorgehen für das Abschliessen dieser Türen* besprochen und als Beobachtungsschwerpunkt definiert. Das Trittbrett muss Eingefahren sein vor dem Abtrennen, welches teilweise durch ADECCO-Mitarbeiter erledigt wird.

Rückmeldung an PP-BP erfolgt

Pilatus

Wir erhielten die Rückmeldung, dass in Muri bei den 86xx Zügen die Halteortänderung (Baustelle, vorzeitiges Wenden wegen Einspurbetrieb) zu wenig beachtet werde.

Die Verständigung wird mittels LEA-Eintrag gemacht:

77.7	0	10		Boswil-Bünzen		125	90	05:46:0	05:46:3
77.8				Block	P177/277				
78.8				Block	P183/283				
79.9				Block	P707/807				
81.5	8	7		Muri AG		125	125	05:49:4	05:50:1
82.9				Block	P713/813				
83.8				Block	P717/817				
84.2				Kurve	115				
				Meldung Muri AG		115	115	05:53:4	05:54:0
				NeTs Halteort bei Haltetafel 2 (für besetzte Einfahrt S25)		125	125	05:56:3	05:56:5

Weitere Erklärungen dazu findet man in der Anordnung 009101-01:

Dauernder Einspurbetrieb Sins - Benzenschwil von Montag, 12.07.2021 ab 05:00 Uhr bis Montag, 02.08.2021 um 05:00 Uhr.

Massnahmen im Personenverkehr zur Erhöhung der Kapazität im Güterverkehr: Von Montag - Freitag fällt die S26 Lenzburg-Rotkreuz-Lenzburg jeweils stündlich zwischen Muri und Rotkreuz aus. Es verkehren Bahnersatzbusse.

S26 86xx Lenzburg - Rotkreuz

Ausfall Muri-Rotkreuz (Muri ab xx.51 resp. xx.49 in HVZ)
Es verkehren Bahnersatzbusse. Die S26 86xx von Lenzburg fährt in Muri ins Gleis 3 ein und wendet auf die S26 86xx nach Lenzburg (ab xx.07 resp. xx.09 in HVZ). **Halt nach dem normalen Halteort.**
Die Nachfolgende S25 Brugg-Muri fährt ebenfalls ins Gleis 3 (besetzte Einfahrt) ein. **Halt vor dem normalen Halteort.** Doppelbelegung Gleis 3 mit S26 + S25.
Wenn zusätzlich die HVZ-Züge S26 Lenzburg-Muri 8601, 8603, 8605, 8607, 8611, 8613 (an xx.54) verkehren, reicht die Perronlänge im Gleis 3 nicht aus. Es ist eine Fluchtfahrt der wendenden S26 (an xx.50 resp. xx.48 in HVZ) 8623, 8627, 8659, 8663, 8667, 8671 von Gleis 3 nach Gleis 62 nötig.
Wegen der Länge Gleis 62 sind die Züge 8623, 8627, 8659, 8667, 8671 mit nur 1 statt 2 Pendeln zu führen. Wegen der Perronlänge ist die HVZ S26 8601 auch nur mit 1 statt 2 Pendeln zu führen (Ferienzeit).
Der Transit-GV kann via Gleis 1 oder Gleis 4 verkehren.

Après plusieurs points d'arrêts erronés, le BZ Mitte a décidé, de manière proactive, de se renseigner par téléphone auprès des mécaniciens de locomotive et, après divers retours constatant le manque d'information, il a été conseillé aux supérieurs d'informer leurs employés des nouveaux points d'arrêt.

On peut donc se demander pourquoi un message V-app est déclenché pour des panneaux de point d'arrêt qui ont été déplacés de trois mètres dans certaines gares secondaires qui ne sont même pas desservies par les tours de service des dépôts informés, et pourquoi cela n'a pas été fait dans ce cas, où des points d'arrêt mal choisis peuvent rapidement entraîner des retards et des restrictions opérationnelles en raison de la forte densité de trains. Une information dans la marche du train n'aurait pris que peu de temps, mais en aurait gagné beaucoup.

Le manque de communication sur ces circonstances particulières s'est renouvelé de manière peu glorieuse à la fin du mois d'août, lorsque l'information sur l'utilisation du quai temporaire sur la voie 3 en gare d'Emmenbrücke n'a pas été fournie via la V-App. Apparemment, un lien dans TIP2 informait sur des tours d'un service inconnu pour la fermeture de portes en double traction et leur réouverture à Lucerne par le personnel des locomotives. Cela devait suffire comme information à la fois sur l'utilisation du quai temporaire en question et sur sa longueur disponible limitée. Plus tard, cette information a au moins été incluse dans les commentaires du TOP, mais on attendait toujours en vain une instruction dans le V-App...

Le rideau du deuxième acte était à peine tombé à Emmenbrücke, sous les applaudissements nourris du public, ceci sur le message V-App étonnamment opportun de la réouverture de la voie 3, que le quai 2 de Brunnen se retrouvait sous les feux de la rampe. Le 11 octobre, le chantier pour le rehaussement des quais a débuté, ce qui a entraîné la réduction de la longueur utile du quai à 75 mètres, ce qui aurait effectivement dû induire la fermeture de l'automotrice pour les compositions Domino ou de trois voitures pour le Traverso. Mais le message V-App correspondant est arrivé trois jours après le début des travaux de construction - bien sûr après que les premières descentes depuis l'automotrice aient eu lieu derrière la barrière de chantier.

A suivre...

Flux d'informations sur le chantier de Brunnen (SZ)

Diverses erreurs de communication conduisent à un drame en plusieurs actes. *Raoul Fassbind, comité central CFF V*

Depuis le 15 février 2021, les quais de la gare de Brunnen (SZ) sont en chantier pour être rehaussés au nouveau standard de 55cm. Afin de pouvoir réaliser cette opération sans interrompre le trafic, la première phase a consisté à fermer et à reconstruire entièrement une moitié de chacun des quais de 447 mètres. Au cours de cette phase de près de six mois, la partie du quai fermée a été successivement déplacée six fois au total. L'information sur le déroulement du chantier a été communiquée avec un jour de retard, ce qui explique que le soir du 15 février, les premiers trains à parcourir la zone s'arrêtaient encore au point d'arrêt habituel et donc dans la zone de chantier fermée.

L'information distribuée dans l'application prescriptions (V-App) du personnel des locomotives a en outre donné immédiatement toutes les dates auxquelles un changement de la zone fermée devait à nouveau avoir lieu. En raison de la divergence des dates du chantier, quatre autres messages ont en outre été distribués avec des dates de fermeture modifiées.
Conséquence directe de cette communication peu claire, d'autres trains se sont arrêtés dans la zone des travaux. Dans un cas, un collègue a été tellement déstabilisé après l'arrêt à côté du chantier qu'il s'est laissé entraîner à refouler son train dans la zone des quais en fonction. Sa dénonciation spontanée à son supérieur lui a valu un accompagnement par un expert d'examen. Les conséquences suivantes en cas d'évaluation négative auraient sans doute été jusqu'à une décision d'incapacité professionnelle. Il ne s'agit pas de justifier le comportement gravement fautif de ce collègue, mais de mettre en évidence la co-responsabilité de la communication déficiente dans cet état de fait.

Lors de la deuxième phase de chantier à partir du 11 octobre 2021, de grandes parties du quai de 247 m de long de la voie 2 ont été fermées, raison pour laquelle il ne restait qu'une longueur utile de 75m. Trop peu pour les Dominos de 100m utilisées en service régulier et les trains exploités par des Traversos le matin, qui ont une longueur de 150m. Cela a nécessité la

fermeture de plusieurs portes, respectivement de voitures, sur les compositions concernées. Et malgré l'importance sur l'exploitation, ce n'est que le 14 octobre, avec trois jours de retard, que le personnel des locomotives a été informé par la V-App qu'il fallait s'attendre à des restrictions à partir du jour suivant. L'information a été transmise en urgence via un CLP et la régulation, afin qu'aucun voyageur ne puisse pénétrer dans la zone de chantier. Un autre point critique de ce message a été la distribution de dates erronées, dont la correction a également dû être communiquée ultérieurement par la CLP.

Jusqu'à la clôture de la rédaction, il n'a pas été possible de déterminer exactement où l'échange entre le chef de chantier CFF Infrastructure et l'EF CFF Voyageurs n'a pas fonctionné. Les investigations menées suite à l'intervention du VSLF ont révélé que des données reçues tardivement par CFF Voyageurs avaient conduit à un dépassement du délai. Cependant, à CFF Infrastructure, le service I-SQU, responsable des questions de sécurité, a classé ce problème uniquement comme un défaut de qualité et non comme un événement relevant de la sécurité. Ce classement a été justifié par les processus à déclencher. On s'efforcerait d'éclaircir la situation, mais comme il n'y a pas encore eu de réels dommages, ce ne serait que de manière discrète. Une position qui ne peut être consolidée que tant qu'il n'y a pas de blessés à déplorer.
Une réunion convoquée par plusieurs services concernés doit permettre de clarifier où se situent à l'avenir les facteurs importants qui garantissent une communication fiable et dans les délais du personnel des locomotives. Il reste à espérer que cela ne devienne pas une thérapie d'occupation des services concernés pour définir de nouveaux processus peu pertinents.

Photos:
Continuum espace-temps froissé:
En raison des vitesses élevées dans l'ETCS Level 2, il y a probablement eu une inversion du continuum espace-temps... Il est temps de réajuster le compensateur de flux.

```
2.1   Ausgangslage
      ***********************************************************************
      2. Anordnung wegen Fehlangaben seitens Infrastruktur.
      Bei Phase 1 ist die Perronlänge ebenfalls 75m!
      ***********************************************************************

      Infolge Umbau Bahnhof Brunnen sind dort phasenweise die Perrons nur beschränkt nutzbar.

      Phase 1: 11.10.2021 - 04:30 Uhr bis 21.10.2021 - 04:30 Uhr
```

Der Eintrag in der V-App betreffend der «Einschränkung der Perronnutzung Gleis 2» ist leider wiederum nicht korrekt. Es gilt nach wie vor die Bauphase 11.10. 04:30 Uhr bis 21.10. 04:30 Uhr mit Halteort Seite Süd.

Danke für eine erhöhte Aufmerksamkeit zur Situation in Brunnen.

Informations de la « Koo Signalisierung »

Résumé des thèmes traités. *Raoul Fassbind, comité central CFF V*

Le VSLF a dû s'excuser cette année pour la séance de coordination pour les signaux « Koo Signalisierung », car sa propre séance de coordination se déroulait en même temps à Schönenwerd. Nous avons néanmoins amené quelques points, qui ont toutefois été traités avec une satisfaction limitée.

Le premier point concerne le manque de logique dans l'installation des panneaux indicateurs de point d'arrêt. Nous avons critiqué, en nous appuyant sur quelques exemples pratiques, le fait que, surtout dans les installations nouvelles ou rénovées, la signalisation était parfois installée de manière arbitraire ou selon des priorités erronées. Lors de la réunion, les cas cités ont toutefois été simplement repris et renvoyés à l'absence de messages ESQ et KVP. Notre problématique principale n'a pas pu être communiquée. Au vu de ce qui précède, il serait intéressant de voir si l'infrastructure CFF ne serait pas complètement dépassée si l'ensemble du personnel des locomotives rédigeait de manière conséquente toutes les annonces et les transmettait aux centres d'exploitation pendant une journée. Cependant, les canaux d'annonce mentionnés n'ont traditionnellement qu'une faible importance pour le personnel des locomotives. Les messages ESQ sont souvent évalués par le supérieur direct et il n'est pas rare qu'ils soient retirés du système. Les retours d'information sont rares. Le KVP sert en premier lieu à suivre les augmentations d'efficacité et les potentiels d'économie, les propositions d'optimisation du travail générant des coûts étant volontiers cataloguées sous l'aspect "vœux pieux".

Une autre requête de notre part était la critique de la signalisation des tronçons de ralentissement au moyen du RADN au lieu des signaux habituels. En réponse, nous n'avons reçu qu'une explication sur les conditions dans lesquelles cette signalisation était autorisée.

Le dernier point de notre part demandait le respect du devoir de diligence lors de la rénovation d'installations. Dans ce cas, on a certes proposé de sensibiliser les services compétents respectifs, mais l'avenir nous dira si cela suffit vraiment, compte tenu des actuels mâts de caténaire placés devant des signaux, signaux nains installés à l'envers ou encore des indicateurs de points d'arrêt contradictoires.

Pour la prochaine « Koo Signalisierung », nous allons donc à nouveau aborder ces thèmes-clés et préciser nos intentions. Nous évaluerons ensuite l'état des développements de manière critique et, en cas d'absence d'évolution, nous remettrons éventuellement en question la pertinence de notre participation à ce comité.

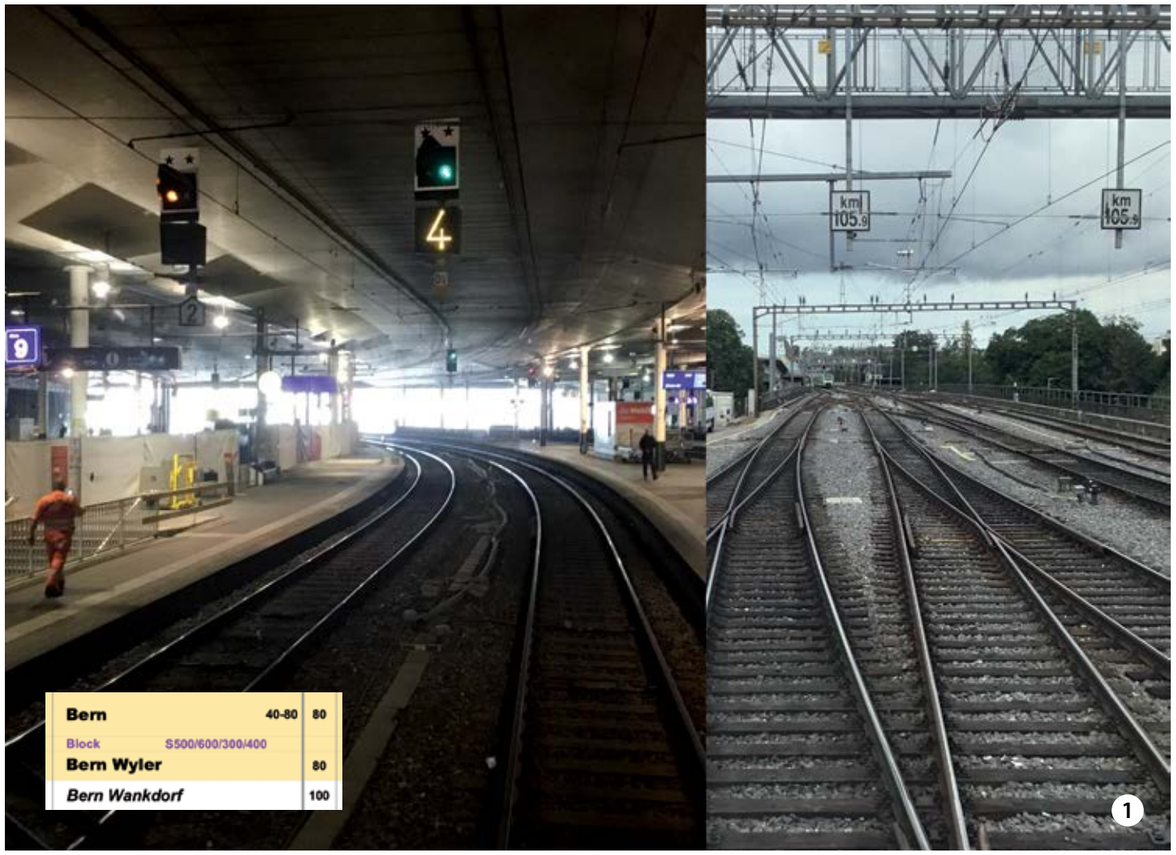


Bild 1 : Signalisierung Ausfahrt Bern Richtung Wyler: Verschachtelte Logik für die Geschwindigkeitsschwellen.

Photo 2: signal d'entrée à Zurich Altstetten. Signal principal ouvert, signal nain indiquant l'arrêt. Déclaration du chef circulation (CC) : "Tout est en ordre chez moi".

Bild 3: Signalstaffeln in Rafz

Bild 4: Welche Halteorte gelten wo?

Bild 5: Halteorttafeln in Basel

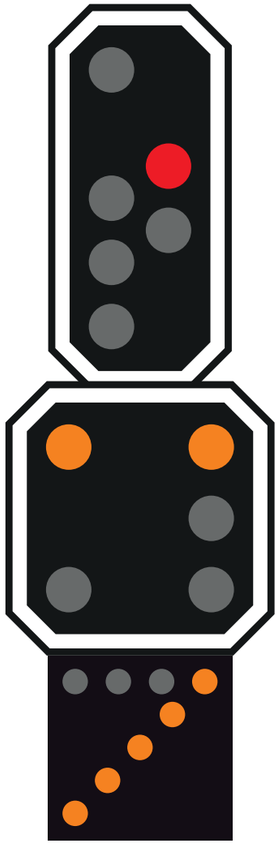
Bild 6: Halteorttafeln in Lenzburg

Signal auxiliaire

Avec le chemin de fer, techniquement impossible signifie que cela peut arriver à tout moment. *Groupe technique VSLF*

Un mécanicien de locomotive a délibérément franchi un signal principal indiquant l'arrêt. Le trajet s'est terminé sur une voie de garage. Le mécanicien de locomotive a déclaré avec une certitude absolue que le signal auxiliaire était enclenché. Un effet d'éblouissement par des sources lumineuses ou le soleil peut être exclu. Toujours est-il que le mécanicien a actionné la "touche de manœuvre", ce qui ne se fait pas n'importe comment lors d'une sortie de gare en direction de la pleine voie. Et après un franchissement erroné d'un signal d'arrêt, on ne poursuit pas sa route comme si de rien n'était. Donc il y a eu plusieurs actions conscientes.
Selon la reconstitution Iltis et les déclarations de l'infrastructure, le signal auxiliaire au signal x ne s'est pas allumé au passage du train x.
Le mécanicien de locomotive s'est vu attribuer un cas de signal en raison du système. Son affirmation selon laquelle il était absolument certain que le signal auxiliaire était éclairé n'avait apparemment aucun poids. On peut donc se demander pourquoi l'ensemble de la sécurité du trafic ferroviaire repose fondamentalement sur le fait que le personnel des locomotives respecte les signaux, alors que dans le même temps on se méfie de ses déclarations et que, sans preuve du contraire, tout problème est considéré comme une erreur de comportement.

Peut-être que cela est considéré comme une culture de la sécurité, une culture de l'erreur ou du professionnalisme, mais cela n'inspire pas confiance.
Ne serait-il pas judicieux d'étudier la possibilité que le signal auxiliaire ait peut-être tout de même été allumé, et ce sans que l'infrastructure s'en rende compte ? "Techniquement impossible" signi-fie, dans le cas des chemins de fer, que l'expérience montre que cela peut se produire à tout moment.
Nous recommandons de toujours prendre une photo de preuve avant de franchir un signal auxiliaire.



Ne tirez pas sur le pianiste !
Commentaire de Markus Leutwyler
Il ne peut pas y avoir ce qui ne doit pas être. Un signal auxiliaire éclairé involontairement, un signal nain qui indique l'arrêt alors que le signal principal est ouvert, des portes ouvertes alors que le train roule à pleine vitesse, un signal qui indique 110km/h sur une aiguille à 60, une autorisation de mouvement non autorisée dans l'ETCS Level 2 ou un véhicule qui, soudainement, desserre de lui-même les freins à ressort depuis la position de parc et s'éloigne en roulant : tous ces problèmes techniques sont survenus, mais ne devraient pas exister. Mais le chemin de fer se déroule à l'extérieur, dans la chaleur, le froid, la neige, la pluie et les vibrations. Même la meilleure électronique ne peut pas être totalement protégée contre ces influences environnementales.

En faisant aveuglément confiance à la technique, on a pourtant presque le réflexe de rejeter la faute sur le personnel qui exécute au lieu de prendre les problèmes au sérieux et d'y voir une chance d'améliorer le système. C'est injuste et cela met en colère ! L'ETF se prive ainsi d'une grande chance de devenir une organisation hautement fiable (High reliability organization). Les conséquences de cet état d'esprit ont déjà entraîné des décès. Il faut enfin changer de mentalité !
Chez les pompiers, les équipes de protection respiratoire sont les "yeux" du chef d'intervention. Si un chef d'équipe signale une personne inconsciente, cela est considéré comme un fait. Il ne viendrait à l'idée de personne de se demander s'il ne s'agit pas d'un sac de pommes de terre. Ou si la personne pourrait encore s'échapper de la maison en feu.
Les messages du personnel roulant devraient avoir la priorité absolue, car lorsqu'un signal est observé par de vrais yeux, c'est mille fois plus crédible qu'une annonce sur un quelconque écran pixellisé. Mais le fait d'être systématiquement ignoré conduit à une frustration de signalement. Beaucoup d'entre vous, collègues, se sont résignés depuis longtemps et ont renoncé à rédiger des rapports. Ce n'est pas la bonne solution ! Rédiger des rapports ne sert pas seulement à la sécurité de l'entreprise et donc, en fin de compte, à nous qui sommes séparés du monde extérieur par quelques millimètres de pare-brise. Non, un avis bien saisi offre la garantie que le défaut est documenté et enregistré (toujours en faire une copie pour soi-même !). En cas d'incident, il est possible de se référer à la déclaration et il est beaucoup moins probable d'encaisser un blâme. Cela a une grande importance sur le plan juridique. La notification est également un moyen de pression contre les cadres qui pensent que la sécurité est facultative. Le VSLF et l'assurance de protection juridique CAP sont toujours à votre disposition en cas d'accusations injustifiées.

Les freins peuvent-ils tomber en panne ?

Suite à l'article sur les problèmes de freins du "Mutz" du BLS, nous avons reçu le récit suivant d'un incident impliquant des freins. Le nom de l'auteur est connu de la rédaction. *Der Autor ist der Redaktion bekannt.*

J'ai commencé mon service à Bâle GB où, selon le planning, j'ai préparé la Flirt 522 205 pour ensuite la transférer en gare pour la tête du 17181. Lors de la préparation du service, j'ai constaté que les deux véhicules pour la prestation 17181/17184 étaient des Flirt France flambant neuves, disposées dans l'ordre chronologique depuis Bâle (522 205/522 206). La mise en service en cours de journée au faisceau s'est déroulée sans incident. J'ai effectué la manœuvre depuis la voie de BSGB E6 Est via B41 jusqu'à G4. L'accouplement ainsi que la préparation du train suivant se sont déroulés sans perturbation.
J'ai mis mon train en marche à 16h20 en gare de Bâle CFF. Au départ de Möhlin, j'ai accéléré à 140 km/h. Peu après la diagonale d'échange de Dossenboden, le disjoncteur principal du véhicule de tête s'est ouvert et un "dérangement" est apparu sur l'écran, je ne me souviens plus exactement lequel. J'ai quittancé le dérangement et 3 des 4 DJ se sont réenclenchés d'après l'écran. Le signal avancé d'entrée de Mumpf était ouvert et le freinage a été initié. Au début, j'ai ressenti une décélération, qui a également été visible plus tard sur le Teloc, à savoir que le train a décéléré à 122 km/h. J'ai observé comment le frein pneumatique compensait le disjoncteur défaillant. Sans prévenir, il y a eu une secousse et la pression du cylindre de frein a été réduite à 0 bar, et malgré la demande immédiate du renforcement du freinage au moyen du manipulateur, le train n'a plus ralenti. Le train s'est arrêté environ 100 mètres après le quai de Mumpf après avoir enclenché immédiatement un serrage rapide à l'aide du manipulateur, du robinet de mécanicien et du robinet de secours. Le train a poursuivi sa marche à vitesse réduite jusqu'à Stein-Säckingen, où il a été mis de côté et renvoyé ensuite à Bâle GB en matériel vide.

Que s'est-il passé ensuite ?
Immédiatement après l'incident, j'ai téléphoné à mon CLP qui m'a dit ce qu'il fallait faire : rédiger un rapport ESI. Comme j'étais très préoccupé par cet incident, j'ai contacté le responsable de la flotte Flirt sur le site de Bâle le lendemain. Il m'a bien sûr dit que j'avais tout simplement freiné beaucoup trop peu, ce qui serait tout à fait clair d'après les enregistrements. Au cours des jours suivants, on a pu entendre encore et encore des collègues qui avaient également des problèmes avec ce type de véhicule : l'un ne pouvait pas freiner à Rheinfelden, l'autre à Gelterkinden, ou encore à Muttenz il n'y a eu aucune puissance de freinage pour s'arrêter à l'endroit souhaité. À cause de cela, j'ai contacté un PEX en qui j'avais confiance et il m'a dit : *« je ne sais pas ce qui se passe, mais je crois tout ce que vous dites »*. Tous les autres responsables ne voulaient rien savoir : c'est en ordre, nous n'avons pas d'irrégularités.

v Photo: Georg Trüb

Au cours des semaines suivantes, il est devenu évident que, du jour au lendemain, il n'y avait plus d'unités multiples Flirt 522 xxx sur les rails, mais seulement une traction mixte avec des 521 xxx. Lorsqu'on a demandé pourquoi il en était ainsi, aucune réponse n'a été donnée.
Environ un mois et demi plus tard, lorsque les déclarations d'irrégularités sont devenues plus fréquentes et que quelques rapports ont apparemment été rédigés, j'ai contacté mon CLP, qui a organisé une discussion avec RSQ. En plus du responsable de RSQ et d'un autre employé de RSQ, trois CLP étaient présents à cette discussion. Toutefois, il est rapidement apparu qu'ils ne sou-haitaient pas de discussion ouverte, mais qu'ils voulaient avant tout savoir :
- Le mécanicien de locomotive a-t-il fait quelque chose de mal ?
- Qu'est-ce que le mécanicien a fait de mal ?
- Est-il possible que le mécanicien ait fait quelque chose de mal ?

On m'a dit que je conduisais de manière relativement - disons - sportive, qu'ils ont fait un trajet comparatif avec un autre mécanicien et qu'il a déclenché le freinage pour l'arrêt à Mumpf à partir de 140 km/h déjà 2200 mètres avant la gare, ce qui ressemble à une blague pour tout mécanicien connaissant la ligne 511, car il aurait déjà dû commencer à freiner à la suite de la diagonale d'échange de Dossenboden. Ridicule ! De même, ils n'ont pas voulu aborder le fait qu'il ne s'agissait plus d'un cas isolé, car la fréquence était trop élevée pour cela. Ils n'ont pas non plus voulu écouter un deuxième mécanicien, juste au cas où, ils n'ont tout simplement pas voulu !
Lorsque nous avons demandé pourquoi nous circulions avec des véhicules qui avaient manifestement un problème de freins, on nous a répondu : nous avons besoin de ces véhicules, nous n'en avons pas d'autres. Après environ quatre mois, une information de la part de ZF est sortie, selon laquelle les mécaniciens de locomotive ont été informés que l'effet du freinage ne correspondrait pas aux attentes en raison de la tension de la ligne de contact, de l'état des rails, etc… et qu'ils devraient surveiller de près la décélération lors de ces freinages. Pendant quatre mois, les Flirt 522 xxx ont roulé comme ça, remplies de passagers, et ils étaient au courant de cet état de fait !

Contrôles de sécurité sur le LEX

Lors de la mise en service du Léman Express, tous les processus de préparation des trains ont dû être élaborés de manière à répondre aux exigences réglementaires des deux côtés de la frontière, à correspondre aux spécificités techniques des deux véhicules et à être con-forme aux processus internes des opérateurs. *Matthieu Jotterand, Président section Genève*

Photo: Georg Trüb

L'ETCS des Regiolis d'Alstom n'est testé qu'une fois tous les 55 jours par l'entretien (avec parfois des dates de dernier test excédant cela), contrairement aux exigences règlementaires suisses. Personne aux CFF ne souhaitant bouger à ce sujet, le VSLF avait contacté l'OFT, qui avait répondu de manière évasive, transmettant la réponse qu'ils avaient clairement demandé aux CFF, qui, rappelons le, refusaient de bouger sur ce point.
Il avait fallu contacter le DETEC pour qu'enfin, avec une urgence aussi soudaine que tranchée avec l'immobilisme passé, la situation puisse être réglée (ajout d'un paragraphe à ce sujet dans le livret de matériel roulant).
Depuis le début du Léman Express, la préparation des Flirt de Stadler par les mécaniciens SNCF pose problème. Notamment, sur l'ensemble de l'horaire 2021, un train en particulier aura été l'objet de nombreux rapports, e-mails, parfois de retard, et la situation a perduré avec une régularité remarquable.

Le train au départ d'Annemasse pour Coppet à 10h35, le 23137, est très régulièrement mal préparé. Il est issu du roulement de deux Flirt préparées à Annecy le matin (23413) qui une fois à Coppet devient 23230. A l'arrivée de ce dernier à Annemasse, les rames sont coupées et c'est la tête qui fait 23137. (La quasi totalité des autres rames Flirt sont préparées par les CFF).
La procédure pour préparer une unité multiple de Flirt veut qu'elles soient séparées, que les essais soient effectués séparément, puis recrochées (bonjour le progrès…). Or, en tout cas plusieurs fois par semaine, les essais ne sont pas effectués, ou très partiellement. Il est clair que les rames ne sont très probablement pas séparées à Annecy et même ainsi, ce qui pourrait être fait ne l'est pas nécessairement.

Il n'est pas rare de retrouver une rame Flirt qui roule depuis plusieurs jours sans les essais des équipements de sécurité (ETCS et KVB) effectués. Ça devient même très probable si le hasard du roulement l'a fait dormir à Annecy plusieurs jours de suite).

Les CLP ont été de nombreuses fois mis au courant et rien n'indique que ce soit eux qui bloquent : ils ont probablement transmis à un certain nombre d'autres personnes. Impossible toutefois de savoir où est-ce que cela bloque, si c'est encore aux CFF ou à la SNCF, voire peut-être les deux.

Toujours est-il qu'une fois de plus, nous sommes dans une situation où les ESQ et les efforts des collègues s'efforçant de remonter les problèmes sont totalement décrédibilisés et où une situation délétère persiste, malgré le fait que son traitement ne semble pas insurmontable.

Faudra-t-il à nouveau aller jusqu'au DETEC pour qu'enfin l'épaisse couche bureaucratique s'attaque d'urgence au problème ?
D'ailleurs, les Regiolis d'Alstom ont toujours des problèmes de marchepieds qui ne sortent pas, même en ligne droite. Faudra-t-il attendre que quelqu'un tombe sous le train pour que cela change ? Pour rappel, l'homologation de ces trains trainait et était intervenue fin 2019 « comme par hasard » au tout dernier moment… Plusieurs points ne sont pas du tout adaptés à la Suisse, parmi lesquels on peut citer l'exemple symbolique des écrans de rétrovision, impossibles à allumer en roulant (contrôle avant tunnel) et impossible à éteindre à l'arrêt face à un signal fermé (gestes métier)…

Le DETEC a très certainement d'autres chats à fouetter et espère que les CFF et l'OFT remplissent leur devoir, non ?

Ergonomie de travail dans les futures cabines de conduite

Prise de position des CFF suite à la demande du VSLF concernant les points à prendre en compte lors de la commande des futures générations de véhicules. *Raoul Fassbind, comité central CFF V*

A la mi-septembre 2021, le VSLF a adressé un courrier à la direction de CFF Production Voyageurs. Dans le cadre du remplacement à grande échelle de trains plus anciens dans le trafic Interrgio et régional, nous avons formulé les points suivants qui nous semblaient déterminants et avons reçu une prise de position des CFF à ce sujet :

1. **Permettre la possibilité d'alterner la conduite assise et la conduite debout du véhicule :**
   En raison des champs de vision différents des conducteurs de véhicules moteurs, les normes (STI LOC&PAS) ne pourraient pas être respectées. La base est la norme UIC 651, qui prescrit la position et la taille du champ de vision.
2. **Parallèlement à la pédale de l'homme mort pour le dispositif de sécurité, il faut installer un autre élément de commande pour la surveillance du mécanicien :**
   Un projet avec un capteur tactile est en cours aux CFF. Pour des raisons de calendrier et de droit des marchés publics, ce projet n'a pas encore été mis en œuvre sur les IR-Dostos. Sur les nouveaux véhicules du trafic régional, une touche supplémentaire sera installée pour la desservance du dispositif de sécurité. De plus, les éléments de rappel habituels restent en place.
3. **Des portes d'accès séparées des voyageurs pour accéder à la cabine de conduite doivent être prévues. Cela permet de garantir les issues de secours et une relève du personnel rapide et planifiable :**
   Pour les IR-Dostos, cela n'est pas possible pour des raisons de droit d'adjudication (véhicules si possible identiques). Les nouveaux véhicules du trafic régional seront équipés d'une porte de cabine de conduite.
4. **Pour des raisons de confort, il faut prévoir un chauffage par résistance sans ventilation :**
   Sur les IR-Dostos, une plaque chauffante sera installée dans la niche des pieds. Une grande attention est accordée à la prévention des courants d'air. Dans les véhicules du trafic régional, un radiateur soufflant sera installé. La niche des pieds sera chauffée par un chauffage à résistance. La température et la ventilation seront principalement contrôlées par le personnel des locomotives lui-même.
5. **De grandes fenêtres latérales doivent être prévues pour la communication et la vue d'ensemble du train :**
   Cette requête n'a pas été prise en compte dans la réponse.
6. **Autres développements prévus (sans demande du VSLF) :**
   La disposition et la desservance des IR-Dostos seront si possible identiques à celles de la RABe511. Cela concerne également la conception en termes de couleurs et de surfaces dans la cabine de conduite. Le siège du conducteur sera remplacé par le modèle "Giruno". Un écran ETCS spécifique sera en outre développé pour les CFF, car le produit utilisé par le BLS a été jugé insuffisant pour les CFF.

Malgré une soumission précoce, notre intervention n'a donc pu avoir qu'une influence limitée. Limité par les normes européennes, l'acheteur n'a manifestement guère de marge de manœuvre pour personnaliser ses propres acquisitions. On peut douter que ces normes optimisent réellement l'ergonomie du travail au quotidien. Par exemple, en raison des normes anti-crash, les cabines de conduite des véhicules modernes ressemblent à des meurtrières avec un champ de vision très limité. Il est également très regrettable que, dans ces conditions, la CoPe ne progresse que difficilement dans ses requêtes et que le poste de conduite des trains de type RABe 502 (Bombardier Twindexx) n'ait toujours pas pu être officiellement réceptionné. Nous voulions lutter contre des situations similaires à l'avenir avec notre requête. Le succès a été modeste, mais d'autant plus précieux pour les projets futurs.

Optimisation ETCS L1 LS

Info personnel des locs et chefs-circulation. *Groupe technique VSLF*

Comme les dispositifs de sécurité sont modifiés en permanence, les paramètres d'atelier ne sont apparemment pas utilisables pour une exploitation ferroviaire fiable. La question se pose de savoir si l'aptitude pratique du système a été définie et priorisée dans les exigences ou si l'on s'attendait à ce que les chemins de fer s'adaptent au système.
L'expérience de la suppression des courbes de freinage dans l'ETCS Level 2 fait craindre la seconde hypothèse. Les redondances des systèmes de sécurité sont si restrictives qu'elles ont entraîné des pertes de capacité sensibles qui n'ont pu être compensées que par la dé-sactivation de courbes de freinage importantes pour la sécurité.
Comme, malgré le système d'assistance à la conduite, le mécanicien de locomotive reste responsable de la sécurité, de la ponctualité et du confort de conduite, la conduite est plus défensive afin de ne pas risquer une intervention du système. En effet, toute intervention entraîne des pertes de capacité encore plus importantes, une usure du matériel et de l'énergie ainsi qu'un mauvais confort de conduite. Cette perte de qualité ne peut être dans l'intérêt ni des mécaniciens de locomotive ni des entreprises ferroviaires. Il est grand temps de faire face aux réalités et de tirer le rideau.
Enfin, les serrages imposés déclenchent également des mesures personnelles pour le mécanicien de locomotive, qui font de plus en plus partie du problème au lieu d'être la solu-tion. Voir aussi « Emballage trompeur de la culture du juste » dans le dernier LocoFolio 1/2021 avec le tableau des mesures punitives de CFF Cargo concernant les cas ZUB.

PP-BP-ZFR

Situation initiale
Depuis deux ans, des rames automotrices équipées de l'ETCS BL3 circulent sur le réseau de la SOB, du BLS et des CFF. Après le lancement de l'ETCS L1 LS en exploitation commerciale, on a constaté que la surveillance de la vitesse était beaucoup plus restrictive pour ces trains que ce n'était le cas avec le système ZUB. Une analyse a montré que cette restriction était due principalement aux marges de sécurité calculées pour les courbes de freinage.

Solution envisagée
Les adaptations apportées à la planification de l'ETCS L1 LS sont l'occasion de configurer la surveillance du train de manière moins restrictive. Cela a pour conséquence de retarder sensiblement le passage de la surveillance de la courbe de freinage à la surveillance de la vitesse de libération (Release Speed) (l'indicateur de vitesse passe au jaune). Ce passage survient si tard que le mécanicien de locomotive n'a plus besoin d'observer activement l'affichage DMI durant le processus de freinage et peut se concentrer sur le freinage d'arrêt comme sur un véhicule fonctionnant avec le système ZUB.

Sécurité
Une analyse des risques a démontré que les changements apportés à la planification de l'ETCS L1 LS n'affectaient pas la sécurité.

Prochaines étapes
Afin d'examiner si ce changement produit l'effet attendu, des essais en service vont avoir lieu dans les gares suivantes: Chambésy, Mies, Olten, Chiètres, Zoug, Bellinzone, Lucerne et Zurich (gare encul-de-sac uniquement).

Ces essais en service vont se dérouler à partir du mois de septembre 2021. Le personnel des locomotives concerné sera spécifiquement informé.
Si les essais en service sont concluants, la modification sera mise en œuvre sur l'ensemble du réseau à partir de la mi-2022 environ.

- Chef de projet Optimisation ETCS L1 LS
- Chef de system ETCS Suisse

Mise en danger de l'exploitation à Cully, 15.11.2019

Auszug aus dem Jahresbericht 2020 der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST.
Publication avec l'aimable autorisation du SESE .

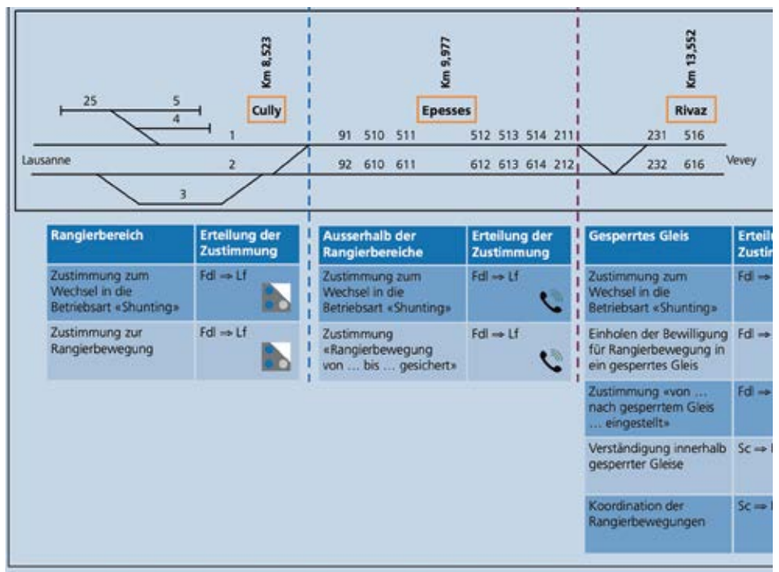
Ont contribué à la survenance de l'incident :
Un manque de planification et de coordination lors de la préparation des travaux pour une définition concertée des mesures de restrictions d'exploitation à appliquer sur un même chantier.
La complexité, le nombre de régimes d'exploitation et les diverses manières de transmettre les assentiments sur cette portion de ligne.
- L'absence d'information au personnel sur le terrain de l'état de la situation d'exploitation qui leur permette, sans équivoque, de savoir quel mode d'exploitation est actif sur les voies concernées.

Déficit de sécurité
La centralisation de la gestion du trafic ainsi que l'évolution et la généralisation de l'automatisation, et de l'informatisation des systèmes, représentent un défi pour l'humain qui doit interagir avec ces systèmes. Lorsqu'un humain doit, à un moment donné, reprendre et assumer certaines fonctions du système qui ne sont plus actives ou gérées par le système, un risque accru d'erreur humaine en découle. L'homme ne peut, sans soutien planifié, se substituer à une partie du fonctionnement d'une application automatisée en assurant un niveau de sécurité égal au système. Dans les systèmes actuels, tous les acteurs ne disposent pas du même niveau d'information sur l'état du système et la situation d'exploitation qui en découle.

Recommandation de sécurité n° 157, 13.10.2020
Le SESE recommande à l'OFT de prévoir dans l'évolution de la centralisation de la gestion du trafic et de la généralisation de l'automatisation, lorsque l'humain doit reprendre, dans des situations particulières, certaines fonctions de sécurité dévolues au système, que celles-ci génèrent un renvoi automatique à des processus de substitution préalablement définis.

État de l'implémentation
Mise en œuvre. L'OFT est d'avis que les dispositions actuelles du ch. 2.1.6 des PCT R 300.1 suffisent. Ce chapitre indique les cas dans lesquels les check-lists circulation (CL-C) doivent être utilisées. […]

Commentaire du groupe technique VSLF :
Le SESE met précisément en évidence les points faibles des nouveaux systèmes de sécurité des trains. En sélectionnant un mode de fonctionnement inférieur sur le véhicule, pratiquement toutes les fonctions de surveillance sont supprimées. En outre, dans certains cas, il n'y a pas de signaux externes, ce qui signifie que la sécurité dépend uniquement de la reconnaissance correcte par le mécanicien de locomotive des voies qui ne sont pas équipées de pancartes.
A notre avis, la réponse de l'OFT montre un manque de compréhension des problèmes d'application pratique. En fin de compte, comme toujours, il s'agit de savoir qui porte la responsabilité.



Demande d'Allemagne

Le document entier est disponible au format PDF: www.vslf.com / INFO / LocoFolio / ETCS Anfrage Deutschland (seulement en allemand).
Groupe technique VSLF

28.09.2021

Cher Monsieur Giger,
Notre groupe au Bundestag avait posé une question sur l'ETCS/ERTMS à notre gouverne-ment, qui s'appuyait entre autres sur les déclarations de votre groupe technique concernant les résultats (décevants) de la nouvelle technique de signalisation (cf. questions 19-26 à partir de la p. 9, https://dserver.bundestag.de/btd/19/318/1931824.pdf). Dans sa réponse (voir également ci-dessous), le gouvernement affirme que la "situation de départ" en Suisse est différente, c'est pourquoi "l'évaluation du VSLF concernant les coûts et les avantages n'est partagée ni par le gouvernement fédéral ni par la DB AG".
Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez me dire si vous partagez les arguments de notre gouvernement et donc si vos expériences ne sont pas transposables à l'Allemagne ou si elles le sont. Dans la mesure où vous avez d'autres commentaires à faire sur la réponse du gouvernement fédéral (par exemple sur l'interopérabilité), cela serait également très intéressant pour nous.
Merci pour votre attention,
Avec mes meilleures salutations,
Markus Henn

Markus Henn:
collaborateur scientifique, bureau de Victor Perli, membre du Parlement al-lemand, membre de la commission des finances, groupe DIE LINKE [ndt : «la gauche»], Platz der Republik 1, 11011 Berlin, www.perli.de

Victor Perli:
(1er février 1982 à Bad Oeynhausen) est un politicien allemand et politologue. Il est depuis 2017 député fédéral du parti Die Linke.*

Publication du Parlement allemand 19/31824
Réponse du Gouvernement fédéral à la «Petite Question» des députés Victor Perli, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, d'autres députés et le groupe DIE LINKE.

29.07.2021
Rail digital - Etat et problèmes de l'European Rail Traffic Management System et de l'attelage automatique digital

Remarques préliminaires des auteurs de la question
Grâce au nouveau système numérique de gestion du trafic ferroviaire European Rail Traffic Management System (ERTMS) avec l'European Train Control System (ETCS) et des postes d'aiguillage digitaux, la Deutsche Bahn AG (DB AG) veut atteindre "jusqu'à 35 pour cent de capacité supplémentaire sur le réseau allemand, une meilleure qualité et ponctualité, moins de coûts d'entretien et d'exploitation" ("Deutsche Bahn fonde une société pour la numérisation du réseau ferroviaire", 23 septembre 2019, https://www.deutschebahn.com).

Une étude de faisabilité réalisée par McKinsey pour le Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique (BMVI) recommandait en 2018 une numérisation complète d'ici 2040 ; entre-temps, la DB vise 2035 ("Bahn will Stellwerke bis 2035 digitalisieren", Wirtschaftswoche 2 septembre 2020, https://www.wiwo.de). Actuellement, certaines lig-nes ferroviaires - surtout transfrontalières - et certaines gares - notamment le nœud de Stuttgart - sont numérisées, encouragées par un "pack de démarrage" et un "programme d'accélération".

De l'avis des auteurs de la question, il est toutefois douteux que l'ERTMS ait l'effet promis. Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), qui sont déjà nettement plus avancés que la DB dans l'équipement ETCS, ont exprimé en 2016 : "Les avantages attendus en 2011 de l'ETCS Level 2 en termes de capacité, de sécurité et de coûts ne peuvent pas être confirmés aujourd'hui." ("ETCS et ATO", LocoFolio 2019/1 en allemand seulement, p. 11, https://www.vslf.com). En outre, il y a eu au moins un dysfonctionnement grave en Suisse ("Les CFF découvrent des erreurs dans le contrôle des trains et prennent des mesures immédiates", 19 juillet 2019, https://news.sbb.ch). Enfin, l'interopérabilité à l'échelle de l'UE semble jusqu'à présent inexistante ("Quel avenir pour l'ETCS et ATO ?", LocoFolio 1/2020, p. 42, https://ww w.vslf.com).

19. le gouvernement fédéral est-il d'accord avec l'affirmation du groupe technique du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) selon laquelle l'ETCS Level 2 réduit la capacité des lignes de 10 % par rapport à la technique de signalisation traditionnelle ("Capacité des lignes au niveau politique", LocoFolio 2019/1, p. 11, https://www.vslf.com) ?
Si ce n'est pas le cas, à quel changement le gouvernement fédéral s'attend-il et sur quoi se fonde cette estimation ?

21. le gouvernement fédéral est-il d'accord avec l'affirmation du groupe technique du VSLF selon laquelle une augmentation de la capacité par rapport à la technique de signalisation traditionnelle n'est possible qu'avec l'ETCS Level 3 et que la capacité des lignes pourrait augmenter au maximum de 20 % ("Capacité des lignes au niveau politique", LocoFolio 2019/1, p. 11, https://www.vslf.com) ?
Si ce n'est pas le cas, à quel changement le gouvernement fédéral s'attend-il et sur quoi se fonde cette estimation ?

22. quelle est la position du gouvernement fédéral par rapport à l'affirmation du groupe technique du VSLF sur l'ETCS selon laquelle les "coûts importants liés à la maîtrise de ce système très complexe" ne sont qu'une "bénédiction pour l'industrie", mais que "les clients et les contribuables" sont les "perdants" ("La digitalisation crée toujours de nouveaux prob-lèmes", LocoFolio 2019/2, p. 37, https://www.vslf.com ; veuillez justifier votre évaluation) ?

24. Le gouvernement fédéral a-t-il connaissance d'un rapport des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) de 2016 selon lequel "les avantages attendus en 2011 de l'ETCS Level 2 en termes de capacité, de sécurité et de coûts [...] ne peuvent pas être confirmés aujourd'hui" ("ETCS et ATO", LocoFolio 2019/1, p. 11, seulement en allemand, https://www.vslf.com) ?
Dans ce contexte, pourquoi le gouvernement fédéral s'attend-il à ce que l'ETCS Level 2 soit plus utile en Allemagne qu'en Suisse ?

26. Le gouvernement fédéral a-t-il connaissance de la "communication de l'Office fédéral des transports suisse (OFT) Division Infrastructure aux entreprises et aux associations" du 14 février 2019, selon laquelle le passage à l'ETCS Level 2 sera mis en œuvre plus lentement que prévu initialement ("ETCS/GSM-R Standortbestimmung", LocoFolio 2019/1, seulement en allemand, p. 10, https:// www.vslf.com), et quelles conséquences le gouvernement fédéral en tire-t-il pour le passage à l'ETCS en Allemagne ?
Le gouvernement fédéral a-t-il systématiquement évalué les vastes expériences de la Suisse avec l'ETCS en vue de son introduction en Allemagne ?
Si oui, à quel niveau (veuillez indiquer la publication) ?
Si non, comment est-ce justifié ?

Nous répondons ensemble aux questions 19, 21, 22 et 24 à 26 en raison de leur connexité.
L'introduction de l'ETCS permettra d'augmenter la performance du réseau ferroviaire. Dans le cadre de la planification de l'équipement ETCS, DB Netz AG réalise des études dites d'ex-ploitation ferroviaire pour les lignes à équiper. Les performances des lignes avant et après l'introduction de l'ETCS sont évaluées et les conditions générales correspondantes pour la migration vers l'ETCS sont élaborées.

Selon les informations de la DB AG, la situation de départ en Allemagne est différente de celle de la Suisse et donc du groupe technique du Syndicat suisse des mécaniciens de loco-motive et aspirants (VSLF). Selon les informations de la DB AG, la situation de départ se distingue notamment par le fait qu'en Suisse, la technique existante est en moyenne plus jeune et plus moderne, de sorte que le problème de l'obsolescence est moindre. La capacité des sillons de la technique existante est plus élevée, de sorte que les gains dus à l'ETCS Lev-el 2 en liaison avec la densification des blocs sont plus faibles, voire nuls. En outre, la Suisse est déjà équipée de l'ETCS Level 1 Limited Supervision sur l'ensemble de son territoire, de sorte que l'interopérabilité technique existe déjà conformément aux TSI correspondantes. Il n'y a pas de pression externe pour l'équipement par des normes européennes. L'évaluation du VSLF concernant les coûts et les avantages n'est partagée ni par le gouvernement fédéral ni par la DB AG.

Selon les informations de la DB AG, les expériences de la Suisse concernant l'ETCS Level 1 LS sont en cours d'analyse. En ce qui concerne l'ETCS niveau 2, les conditions de départ de la Suisse sont différentes de celles de notre pays.

20. le gouvernement fédéral estime-t-il qu'une adaptation à l'ETCS Level 2 serait compatible avec la cadence allemande, dans la mesure où elle entraînerait effectivement une baisse de la capacité des lignes ?
Selon le gouvernement fédéral, à quels endroits cela poserait-il éventuellement des difficultés ?

Selon les informations de la DB AG, le passage à l'ETCS est compatible avec l'horaire cadencé allemand. Sur certaines lignes (par exemple POS Nord), le gain de temps de parcours dû à l'équipement ETCS est également une condition préalable à la cadence en Allemagne. Il n'y a pas de conflit entre le « Deutschlandtakt » et le DSD.

23. dans quelle mesure, à la connaissance du gouvernement fédéral, les coûts d'exploitation et d'entretien des lignes allemandes équipées jusqu'à présent de l'ETCS ont-ils été aug-mentés ou réduits par rapport à la technique de signalisation traditionnelle (veuillez dresser un tableau des lignes sur lesquelles les effets ont été observés et indiquer la variation en euros par an et en pourcentage par rapport à la technique de signalisation traditionnelle) ?

Selon les informations de la DB AG, les lignes sont équipées de l'ETCS depuis trop peu de temps. Il n'y a pas encore suffisamment de données pour établir une comparaison.

27. quels sont, à la connaissance du gouvernement fédéral, les problèmes techniques graves, et notamment ceux qui concernent la sécurité, qui se sont produits jusqu'à présent sur des lignes allemandes ou étrangères équipées de l'ETCS Level 2 (veuillez énumérer les incidents un par un en indiquant la date, le lieu, le problème et la solution apportée au problème) ?

Selon la DB AG, aucun incident ne s'est produit.

28. le gouvernement fédéral évalue-t-il les problèmes techniques liés à l'ETCS qui sur-viennent dans d'autres pays comme la Suisse (voir par exemple "Problèmes d'odométrie ETCS", LocoFolio 2020/2, p. 15, https://www.vslf.com) ?

C'est l'Agence ferroviaire de l'Union européenne qui est responsable de l'évaluation des problèmes techniques.

29. quand le gouvernement fédéral estime-t-il que l'ETCS Level 3 sera disponible ? D'ici quelle date l'équipement du réseau ferroviaire allemand et des véhicules circulant en Allemagne devrait-il être achevé ?

La spécification nécessaire de la part de l'UE n'est pas encore disponible.

Le grand monde des petits chemins de fer.

En poussant la porte du magasin de modélisme au 38, Birmensdorferstrasse à Zurich, on se retrouve immédiatement dans un autre monde. Des wagons et des locomotives en H0 et à l'échelle N s'empilent jusqu'au plafond. Dans les vitrines, les objets exposés à l'échelle 0, en partie invendables, rayonnent de dignité et de classe. *Markus Leutwyler*

Et au milieu de tout cela, Margrit Neisser qui, malgré ses 94 ans, travaille encore six jours par semaine dans le magasin. Tout a commencé avec les trains miniatures de son mari. "Il achetait une nouvelle locomotive presque tous les mois, alors que nous devions être économes", raconte Margrit Neisser dans un sourire. Le couple a démarré son activité commerciale il y a plus de cinquante ans, parallèlement au travail de son mari chez Walo Bertschinger. Quand il rentrait à 17 heures, il s'occupait du magasin. Mais le samedi, il trouvait qu'elle devait aussi tenir le magasin, car elle s'y connaissait si bien. Un peu plus tard, ils ont pu reprendre un magasin à Lucerne. "Bien sûr, les Lucernois n'ont pas apprécié que ce soient justement des Zurichois qui viennent !" L'idée était même d'abandonner le magasin de Zurich.

Mais le destin a pris une tournure tragique. Le soir du 9 février 1971, le train TEE Bavaria a eu un accident près d'Aitrang. Son mari rentrait d'une foire. Il n'a pas survécu à l'accident.

D'un jour à l'autre, Margrit Neisser s'est retrouvée seule avec ses deux enfants en âge scolaire. Elle était soutenue par sa belle-mère, qui habitait à proximité et s'occupait de temps en temps des enfants.

Le magasin et les enfants - Neisser n'avait pas le temps de réfléchir. "Toujours regarder vers l'avant et ne pas ruminer !" était sa devise de vie. "J'ai toujours cuisiné moi-même !", dit-elle fièrement.

Dans les années 80, le modélisme a connu son apogée. "Nous vendions jusqu'à 30 locomotives par jour". Mais les hobbies sont soumis aux tendances et aujourd'hui, les trains miniatures ne sont plus en tête du hit-parade. Et puis il y a la pandémie. "Le covid a détruit beaucoup de choses. Alors que les restaurants peuvent demander des fonds, nous, les propriétaires de magasins, n'avons rien". Le magasin de modélisme de Zurich ressent également l'exode vers les magasins en ligne. "J'ai reçu un appel l'autre jour. Quelqu'un avait un problème avec son décodeur numérique. Je voulais savoir où il l'avait acheté. Il m'a répondu en ligne. Je lui ai répondu, plutôt en plaisantant, qu'il n'avait qu'à se renseigner là-bas. Malheureusement, il a raccroché. Bien sûr, je l'aurais quand même aidé ici, dans le magasin."

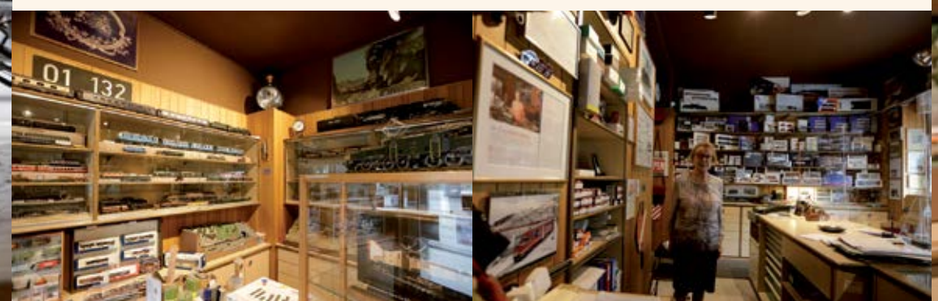
Il y a aussi toujours des clients qui tournent le dos aux magasins en ligne. "Un bon conseil ne peut pas être remplacé par un site web", estime Neisser. Dans son magasin, de nombreux produits sont en stock. Il se pourrait bien que cela devienne un grand avantage en raison des difficultés actuelles de livraison. Neisser espère que les ventes de Noël seront bonnes.

Qu'il s'agisse d'un débutant ou d'un modéliste confirmé, Neisser s'efforce toujours d'avoir quelque chose qui convienne à chacun dans son magasin. "Cette année, j'ai commandé quelques flèches rouges Churchill. Un joli coup !", explique-t-elle. Mais ses favoris personnels sont la Crocodile et les locomotives à vapeur, comme la Ce5/6, et parmi les trains électriques, le train TEE.

Qui sont les clients typiques ? "Toutes les couches sociales sont représentées, de l'employé de bureau au professeur. Certains clients viennent même d'outre-mer pour acheter des locomotives suisses". Comme on peut le supposer, ce sont plutôt des hommes qui s'adonnent à ce hobby.

Devant moi se tient une femme dont l'âge est à peine perceptible. Je lui demande quel est son secret pour être en excellente condition physique et mentale. "Dormir suffisamment, faire de la gymnastique tous les jours et toujours travailler. Cela permet de rester en forme", explique-t-elle tout naturellement.

Nous souhaitons à Margrit Neisser de joyeuses fêtes, une bonne année et bien sûr une bonne santé !



TEE

L'accident ferroviaire d'Aitrang

Lors de l'accident ferroviaire d'Aitrang, le soir du 9 février 1971, le Trans-Europ-Express (TEE) Bavaria a déraillé près d'Aitrang et un train régional s'est encastré dans ses débris. 28 personnes sont mortes, 42 ont été blessées. Il s'agit du plus grave accident ferroviaire impliquant un TEE.

Alors que le train s'engageait à environ 125 km/h dans une courbe en S qui aurait dû être empruntée à 80 km/h, les bogies des voitures de tête se sont soulevés. La voiture-pilote de tête a déraillé dans le virage en même temps que le wagon-restaurant qui la suivait. Les deux ont basculé sur le côté, le wagon à couloir central suivant s'est mis en travers, l'automotrice qui fermait la marche a été entraînée et s'est arrêtée sur la voie opposée, empêtrée dans le ballast.

Le chef-circulation de la gare d'Aitrang n'a pas remarqué directement le déraillement du TEE, mais a reçu un message d'occupation des deux voies de la ligne qu'il n'a pas pu expliquer. Les débris du TEE ont fait en sorte que les deux voies soient occupées. Le chef-circulation a immédiatement repris l'entrée de l'autorail en provenance de Kempten. Mais il était trop tard pour le mécanicien de l'autorail. Il a pu freiner son train à moins de 40 km/h, mais n'a pas pu éviter la collision avec la motrice du TEE. Cela a causé la mort de deux personnes et six ont été blessées.

La cause de l'accident n'a pas pu être élucidée de manière définitive. On ne peut exclure aussi bien une défaillance des freins due au givre qu'un freinage déclenché trop tard suite à une confusion de lieu. Il y avait un épais brouillard.

Locos, rubans lumineux et poussettes

Sarah Dellsperger est mécanicienne de locomotive et mère de trois enfants : Kassandra, 6 ans, Amelia, 4 ans et Phileas, 1 an. Elle travaille à temps partiel (60%) aux CFF au dépôt d'Olten et partage la garde des enfants avec son mari. Nous avons pu l'accompagner pendant une matinée.
Markus Leutwyler

LocoFolio : Sarah, comment et quand es-tu arrivée aux chemins de fer ? Qu'est-ce que tu as fait avant ?
Sarah : J'étais à la "Kanti" (gymnase). Mais après la maturité, il n'y avait pas d'études pour lesquelles j'aurais pu m'enthousiasmer directement. A ce moment-là, je pouvais difficilement m'imaginer continuer à fréquenter les bancs d'école. C'est pourquoi j'ai pris un emploi chez McDonald's. C'est là que j'ai appris ce qu'était le travail ! Aux heures de pointe, nous servions jusqu'à 82 voitures par heure ! Il faut donc très vite développer la capacité de garder une vue d'ensemble et la tête froide, même dans l'agitation la plus totale.
C'est à ce moment-là que je me suis dit qu'être mécanicienne de locomotive pourrait être un métier formidable pour moi. J'ai assisté à une soirée d'information, j'ai suivi le processus de candidature et j'ai pu ensuite suivre la formation. Après celle-ci, j'ai rapidement eu mon premier enfant.

Comment les CFF ont-ils réagi ?
Tout à fait positivement. J'ai eu un super chef à Bâle qui s'est occupé directement de tout ce qui concerne l'organisation. Je n'étais cependant pas consciente à l'époque qu'à partir du moment où la grossesse était annoncée, on ne pouvait plus conduire. Pour moi, cela a été le cas lors de ma première grossesse, à la douzième semaine. De ce fait, je suis restée assez longtemps au bureau au lieu d'être dans la cabine de conduite, ce qui était certainement moins mon truc. Mais je dois avouer que j'ai trouvé les changements de perspective très intéressants pendant les grossesses. Mes interventions au bureau m'ont permis de découvrir des domaines d'activité qui m'auraient été interdits "à l'extérieur".

Depuis quand travailles-tu à temps partiel ? Cela a-t-il été un problème ?
Après mon premier accouchement, je suis d'abord retournée à 50% en cabine de conduite. J'ai ensuite constaté assez rapidement que 60% était également gérable et j'ai augmenté mon temps de travail peu de temps après. L'aspect financier a également joué un rôle dans cette décision. Ma demande de temps partiel a été acceptée sans hésitation.

A l'heure actuelle, 60% pour une mère de trois enfants, c'est toujours considéré comme beaucoup. Comment ton entourage a-t-il réagi ?
Il n'y a jamais eu d'hostilité, mais beaucoup de gens sont perplexes. J'explique

alors que mon mari - il est informaticien et actuellement encore en master - travaille également à temps partiel et que nous nous partageons la garde des enfants. Bien sûr, il y a aussi des cancans dans le village. Mais je peux m'en sortir.

Comment se passe la répartition de ton temps de travail ? N'y a-t-il pas de conflits ?
Je peux organiser mon calendrier de travail moi-même et selon mes propres désirs. Il n'y a que quelques restrictions dont je dois tenir compte en inscrivant mes jours de congé ; par exemple les jours bloqués pendant les jours fériés et les grands événements. Je suis également limitée pendant les week-ends. Ce modèle m'offre une flexibilité maximale. Je l'apprécie beaucoup. En cas de conflits de dates, nous trouvons une solution bilatérale. Une bonne relation avec les répartiteurs vaut de l'or. C'est donnant-donnant. Jusqu'à présent, nous avons trouvé une solution adaptée à chaque problème. J'interviens aussi souvent à court terme, lorsque cela m'est possible.
Mon mari doit également faire preuve d'une grande flexibilité. Si mon mari ne travaillait pas à temps partiel et avait des horaires fixes, ce serait très difficile. C'est principalement lui qui adapte son temps de travail à mes services. Cela demande beaucoup d'organisation chaque mois. Notre modèle de vie est très fatigant, mais mon mari et moi, ainsi que les enfants, en tirons un grand bénéfice, je pense.
Cela crée certainement une grande compréhension pour le conjoint. Nous savons exactement ce que l'autre fait, que ce soit à la maison ou au travail, car nous connaissons tous les deux parfaitement les différents domaines de travail. J'en suis très reconnaissante.
Cela me fait toujours réfléchir quand j'entends les hommes parler de leur femme pendant les exercices des pompiers, disant qu'ils sont toujours en train de les gron-

Mon mari doit également faire preuve d'une grande flexibilité. Si mon mari ne travaillait pas à temps partiel et avait des horaires fixes, ce serait très difficile.

der, et quand j'entends leurs femmes se plaindre de leurs maris à la gymnastique, disant qu'on ne peut pas les laisser seuls à la maison avec les enfants un jour sans que la maison ne devienne un chaos.
Ces circonstances ne constituent pas, selon moi, une base saine pour une relation équitable.

Comment concilies-tu le rythme de ta famille avec celui de ton travail ? Autrement dit, les transitions entre un tour CFF et un tour en famille ne sont certainement pas toujours tout à fait conformes à la LDT ? Comment gères-tu la fatigue ?
Bien sûr, il y a forcément des conflits de ce genre. Nous, le personnel des locomotives, avons tous nos propres stratégies pour gérer la fatigue. Les chambres de repos sont très importantes. Une petite sieste pendant une pause peut faire des miracles. Après un service tardif jusqu'aux petites heures du matin, mon mari prépare parfois les enfants pour l'école et la garderie et me laisse dormir une heure de plus.

Est-il fier que tu sois mécanicienne de locomotive ?
Oui, je pense que oui, un peu. Lorsqu'il parle de la famille avec des collègues et qu'il évoque mon métier, il n'est pas rare que le sujet soit ensuite uniquement mon travail. Ce métier a toujours une grande fascination pour beaucoup de gens.

Il est réjouissant de constater que du côté des CFF, la conciliation entre travail et famille se passe si bien. Qu'en est-il des autres domaines, par exemple l'école ?
Il faut un agenda bien géré. Qui a besoin de matériel de gymnastique ? Qui a des matinées en forêt ? Les goûters et les devoirs sont-ils emballés ? Quand les enfants répètent-ils pour le spectacle de fin d'année ? Etc… il ne faut rien oublier !
Prenons l'exemple d'aujourd'hui : Cassandra doit être à l'école à 7h45 et Amelia doit être à l'école enfantine à 8h15. Ensuite, j'emmène Phileas à la crèche. Mon tour de service ne commence qu'à 11h53. La plupart du temps, je profite du temps sans enfants un matin comme aujourd'hui pour faire les courses et le ménage.
Le soir, mon mari ira chercher les enfants à la crèche, servira le dîner et couchera les enfants. Je ne serai de retour à la maison que vers 21 heures.

Ce qui nous met régulièrement au défi, ce sont les différents horaires des enfants. En première année d'enfantine, tout est encore très irrégulier. Amelia n'a cours que trois matins et un après-midi.

Comment l'école devrait-elle mieux tenir compte des mères et des pères qui travaillent ?
On part encore très souvent du principe qu'il y a toujours une maman à la maison. On le voit bien par exemple lors de la Räbenliechtlischnitzen la semaine dernière, qui était déjà terminée à 10 heures. Ensuite, les enfants avaient congé.
Il est également important que les jours sans école soient annoncés suffisamment tôt afin que nous puissions les planifier.
Une structure pour toute la journée serait déjà très utile. Heureusement, une cantine est désormais proposée dans notre village, où les enfants peuvent passer la pause de midi à l'école et recevoir un repas. Mais une prise en charge externe des enfants à midi et les après-midis de congé sont toujours à la charge des parents. Selon la situation, cela peut très vite coûter de l'argent et devenir un jeu à somme nulle. En d'autres termes, l'argent gagné grâce au travail disparaît immédiatement pour la garde. Ainsi, il n'est souvent pas rentable d'aller travailler.
Dans notre cas, les CFF, en tant qu'employeur, participent pour une part importante aux frais de garde. Sans cette contribution, notre modèle de travail ne serait pas finançable pour nous.
Globalement, c'est un problème de société. L'image dans les têtes, y compris politiques, est encore souvent que la mère est installée de manière fixe à la maison. Avant la naissance du premier enfant, de nombreux couples se proposent de se répartir équitablement la garde des enfants.

Il est hors de question que quelqu'un tombe malade.

Mais dès que l'enfant est là, il n'est pas rare que cette résolution se heurte aux réalités et que le père comme la mère soient rapidement relégués à leurs rôles classiques de soutien de famille et de femme au foyer.

Que se passe-t-il lorsqu'un enfant tombe malade ou se blesse à l'école ?
Il est hors de question que quelqu'un tombe malade. Si cela arrive quand même, il faut faire preuve d'ingéniosité. La plupart du temps, c'est mon mari qui doit courir parce que je suis coincée quelque part dans une cabine de conduite et que je ne peux pas quitter le travail immédiatement... Ma grand-mère, l'arrière-grand-mère des enfants, nous aide aussi énormément. Elle habite à proximité et peut intervenir spontanément en cas d'urgence.

Tu t'engages également auprès du VSLF. Quelle est ta fonction ?
Je suis représentante du dépôt à Olten. Je participe aux réunions en tant que partenaire sociale et je m'occupe de l'affichage. L'investissement en temps est gérable et les séances sont intégrées dans mon tableau de service. J'ai accédé à cette fonction il y a près de quatre ans, sur proposition d'une collègue.

Comment vis-tu la collaboration au sein du VSLF ? Qu'est-ce qui te fascine dans ce travail ?
Totalement sociable ! J'ai tout de suite été acceptée. Je trouve passionnant d'avoir un aperçu du système et de pouvoir aussi donner mon avis. Le manque massif de personnel, qui nous concerne tous, reste un problème majeur. Nous verrons si les contre-mesures prises entre-temps ont l'effet escompté et apportent enfin un peu de soulagement. La progression salariale à nouveau plus rapide pour le personnel des locomotives est certainement un grand plus. Cela aurait dû être fait depuis longtemps, afin de ne pas perdre immédiatement les jeunes collègues. Car ceux-ci sont en général bien formés et flexibles. D'autres possibilités que la conduite des trains s'offrent à eux. Et ce, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise.

Quels sont pour toi les principaux inconvénients de notre métier ?
Le travail irrégulier comporte certainement des défis. Mon tableau de service extrême et les structures hebdomadaires régulières de mon mari et de mes enfants ne vont pas toujours ensemble. Le week-end, par exemple, je préférerais bien sûr passer du temps avec ma famille plutôt que d'aller travailler, mais ce n'est pas toujours possible. Il faut savoir renoncer de temps en temps. En contrepartie, j'apprécie d'avoir également congé en semaine.

Qu'est-ce qui te plaît ?
J'aime beaucoup travailler comme mécanicienne de locomotive. Ce que j'apprécie particulièrement, c'est que le travail est terminé pour moi à la fin du service. Je rentre chez moi et je peux m'occuper à 100% de ma famille. Bien sûr, il faut de temps en temps répondre à un mail ou quittancer des modifications à la maison. Mais ces tâches restent très limitées. Pendant les vacances, mon LEA et mon téléphone de travail restent trois semaines éteints dans un coin et me laissent en paix.
Je trouve également très agréable de pouvoir travailler de manière totalement autonome. Il n'y a personne qui regarde constamment par-dessus mon épaule. Je suis livrée à moi-même, ce qui implique aussi une grande responsabilité.
En outre, j'apprécie d'être en déplacement et j'aime beaucoup voyager ; pas seulement en train, mais aussi en voiture. Quand nous allons quelque part en famille, c'est moi qui suis au volant. C'est un plaisir, pas une punition pour moi ! J'aime mon grand rayon de déplacement entre Lausanne, Winterthur, Bâle et Lucerne. Pour moi, la Suisse s'est beaucoup rapprochée depuis que je suis mécanicienne de locomotive.

Qu'est-ce que tu préfères conduire ?
C'est la variété qui fait la différence ! Je me souviens qu'avant, à partir de Bâle, la S1 vers Frick ou Laufenburg était la "tâche punitive", mais à partir d'Olten, d'où je le fais plus rarement, j'y trouve tout à fait mon compte. Ici, depuis Olten, Turgi est la routine un peu monotone.

Si tu en avais le pouvoir, comment organiserais-tu tes tours de service ?
Varier les plaisirs ! Cela permet aussi de rester frais et attentif. La planification des tours est toutefois une tâche très compliquée. J'ai beaucoup de respect pour cela.

Comment fêtes-tu Noël ?
Cette année, j'ai congé le 24 décembre. Après le spectacle de la crèche de Cassandra, nous ferons la fête le soir. Le 25 et le 26, je roule. D'autres années, nous avons déjà fêté le 27 ou le 28. Nous ne sommes pas si compliqués et cela ne dérange pas les enfants.

Je te remercie de tout cœur pour cet entretien passionnant et te souhaite de belles Fêtes de fin d'année !

Famille, loisirs et travail

Le fait que le chemin de fer fonctionne 24 heures sur 24 est une réalité depuis le début de l'ère ferroviaire. Il est tout aussi évident que cet aspect entraîne des horaires de travail irréguliers.
Christof Graf, comité central et président section BLS

Les besoins en matière de travail et de loisirs ont considérablement évolué ces dernières années. Dans les ménages actuels, les deux conjoints travaillent de plus en plus. Les services irréguliers d'un des partenaires entraînent divers défis, que ce soit dans la garde des enfants ou dans la vie de famille ou associative, mais aussi en ce qui concerne les rendez-vous privés. Il devient évident que le besoin de temps libre a augmenté. Les « crédits » de temps ont gagné en popularité par rapport aux allocations sous forme monétaire.
Ce que l'on appelle l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée joue un rôle plus important chez les (jeunes) collègues qu'il y a quelques années. C'est certainement aussi une raison pour laquelle les jeunes mécaniciens de locomotive considèrent la profession plus comme une étape de leur vie que comme un emploi à vie.

Ces dernières années, la frontière entre le travail et le temps libre est devenue de plus en plus floue. Lors de nombreux jours de congé, le répartiteur vous appelle pour vous demander si vous pouvez travailler en plus, ou si vous pouvez changer de tour. Bien sûr, tous les changements ne se font pas forcément au détriment du personnel des locomotives, il y a aussi des changements positifs. L'entreprise s'attend à ce que nous soyons disponibles pendant notre temps libre. Cette disponibilité constante peut également exercer une pression psychologique qui pèse sur vous et peut également occuper votre temps libre.
Les temps de préparation sont planifiés de manière toujours plus serrée. Ils sont planifiés à la minute près, de sorte qu'en cas de dysfonctionnement ou d'irrégularité du véhicule, il n'est plus possible de partir à l'heure. L'entreprise profite encore du fait que de nombreux collègues viennent travailler plus tôt pour prendre un café, par exemple. Si quelque chose ne va pas pendant la mise en service des véhicules, il n'y a pas le temps de boire un café, mais le train part à l'heure malgré tout.

En particulier pour les services marchandises, les heures de travail de nuit ont augmenté. Avec l'augmentation des services nocturnes des réseaux régionaux, cela pourrait également poser des problèmes

Ces dernières années, la frontière entre le travail et le temps libre est devenue de plus en plus floue.

pour les services voyageurs dans quelques années. Les services de nuit sont de plus en plus longs et le temps de repos est parfois réduit au minimum. Cela conduit à une situation où la vie privée souffre énormément pendant les services de nuit difficiles. Soit vous êtes au travail, soit vous essayez de coordonner votre sommeil du mieux que vous pouvez et de vous reposer. Du point de vue de la protection de la santé, ces services sont discutables. En particulier dans le trafic de transit [ndt : international], la fin effective du travail est souvent repoussée, car les trains circulent souvent avec de gros retards. De nombreux collègues planifient leurs rendez-vous après les heures de travail environ une heure plus tard afin d'avoir une marge pour absorber les retards. Cela interfère également avec le temps libre.
Les activités telles que celles des personnes ayant des horaires de travail réguliers ne sont guère possibles.

De manière générale, on peut dire que l'on exige beaucoup de l'ensemble du personnel de terrain en horaire irrégulier et que cela n'est possible que grâce à une bonne organisation du partenaire, de la famille et/ou du cercle d'amis.

Temps partiel

Comité central du VSLF

Un mécanicien de locomotive a déposé une demande pour augmenter son taux d'occupation de 90% à 100%. Il a même trouvé un collègue qui serait passé en même temps de 100% à 90%.
Après plus de 6 mois, il a reçu une première réponse indiquant que sa demande avait été refusée. La raison invoquée était qu'il n'y avait actuellement aucun besoin sur le site du dépôt et que l'effectif des mécaniciens serait équilibré en 2022. Ceci bien entendu à une époque où le trafic planifié en Suisse romande a dû être réduit en raison du manque de mécaniciens et où le personnel a travaillé en moyenne sur des dizaines de congé dans toute la Suisse.
Chaque site et chaque région n'est compétent et responsable que de son propre effectif. C'est précisément là que se situe l'une des causes du problème des effectifs. Il n'y aura pas de solutions tant que chaque site et chaque région ne s'occuperont que de leur jardin et n'auront ni l'intérêt ni les compétences pour trouver des solutions élargies.
Il reste donc à espérer qu'en 2022, tous les jours de travail à temps partiel pourront être accordés dans cette région, qu'aucune prestation d'autres sites ne devra être couverte et qu'aucun mécanicien ne devra être loué à l'externe. Sinon, cela coûtera beaucoup plus cher aux chemins de fer.
La charge de travail liée à la gestion de la demande décrite par le collègue, avec la clarification des chiffres prévisionnels, qui n'ont pas encore été atteints, est impressionnante. Nous voyons ici aussi un énorme potentiel d'économies.

(Après quatre mois supplémentaires, le collègue a été informé que l'augmentation du taux d'occupation de 10% lui serait tout de même accordée, étant donné qu'il s'agissait d'un employé de longue date).

Répartition du travail du personnel des locomotives

VSLF numéro 696, 4 octobre 2021, HG/comité central VSLF / Trad.: ME

Le VSLF constate que les employés de l'exploitation, personnel des locomotives compris, subissent une pression massive de la part des entreprises de transport ferroviaire (ETF) en trafic voyageurs et de marchandises en ce qui concerne la répartition de leurs tours de services.
Malgré la numérisation croissante, le travail alloué et donc les horaires de travail sont constamment adaptés en raison de modifications de trafic à court terme, d'un manque chronique de matériel roulant, de connaissances de lignes et/ou de véhicules insuffisantes du personnel des locomotives, de l'instruction insuffisante du personnel de la répartition et de l'augmentation des activités sur les chantiers.
Les modifications à court terme des horaires de travail, pouvant être de quelques minutes à plusieurs heures, ont parfois lieu quelques jours à l'avance ou, plus souvent, quelques heures seulement avant les services en question, ce qui constitue un empiètement flagrant sur la vie privée et par conséquent le temps libre des personnels concernés. Dans certains cas, les employés sont invités à donner leur consentement, mais bien souvent, un petit SMS/courriel signifiant la modification est considéré comme étant suffisant. Refuser ces modifications par la suite en sachant que des trains seront potentiellement supprimés pour cette raison est à la fois difficile vis-à-vis de l'entreprise mais surtout des clients, tant en trafic de voyageurs que de marchandises.
Cette pression constante liée à ces modifications des tours de services à court-terme constitue une grande charge psychologique pour les employés du service irrégulier.
En raison de l'absence de spécifications concernant les délais de notification dans les LDT et OLDT ainsi que dans les diverses autres réglementations relatives aux heures de travail et aux pauses, les ETF placent de plus en plus souvent des tours de services sous forme de plages horaires qui sont ensuite simplement adaptés/modifiés lorsque les prestations réelles sont connues. Ceci a bien entendu une incidence sur le temps libre du personnel, ce qui est problématique. Il est également surprenant de constater que de plus en plus d'ETF considèrent que leur personnel est à leur disposition pendant son temps libre.
Sans réglementation claire à ce sujet, beaucoup de choses peuvent être imposées au personnel en invoquant l'argument de la „nécessité opérationnelle". Par conséquent et puisque c'est supposément des problématiques opérationnelles diverses qui l'exigent, personne n'est directement responsable de la charge de travail supplémentaire qui pèse de manière permanente sur le personnel.
Outre la modification permanente des horaires de travail, la volonté des ETF que le personnel des locomotives effectue des tours supplémentaires lors de ses jours de congés, sans lesquels l'exploitation devrait être réduite à certains endroits, représente une pression et une source de stress constante.
La sous-fédération LPV du syndicat SEV a lancé une résolution demandant la mise en place de solutions rapides et concrètes à ce problème. Le VSLF tient à souligner que le personnel de la planification travaille souvent en respectant les processus internes des ETF et fait au mieux, au jour le jour, afin de faire en sorte que le maximum de prestations puissent être produites. Ce personnel n'est pas la cause réelle des problèmes que connaissent les ETF à l'heure actuelle.
Le VSLF attend un soulagement rapide et durable en faveur du personnel concerné. Il s'agit de répartir les tours de services de manière à ce que le temps libre puisse à nouveau être mis à profit pour que le personnel puisse se reposer, voir de la famille ou des amis et pratiquer des loisirs.
Compte tenu des nouvelles générations de cheminots à recruter pour le futur et de l'aspiration à des modèles de travail plus flexibles, les dirigeants des ETF doivent tout faire en sorte afin que cette problématique soit résolue de manière rapide et durable. Si cela ne devait pas être le cas, les fluctuations de personnel neutraliseront à nouveau les efforts d'embauches actuels et la spirale négative se poursuivra certainement.
Nous devons demander à nos collègues de fixer les bonnes priorités en matière de rétablissement mental et physique.
Il est également du devoir du VSLF de rappeler à tous les collègues de fixer les bonnes priorités en matière de repos mental et physique, ceci afin que chaque tour de service puisse démarrer avec des employés reposés et en pleine forme pour effectuer des tâches souvent en lien direct avec la sécurité ferroviaire, pour les ETF et surtout les clients.

Deuxième semestre BLS

Mika, chantiers, pénurie de mécaniciens de locomotive, systèmes de climatisation... Ce sont certainement les sujets qui ont fait l'actualité au BLS au cours du second semestre. *Christof Graf, comité central et président section BLS*

Il y a eu quelques grands chantiers ferrovaires avec des modifications considérables dans les tours du personnel. Compte tenu de la situation tendue au niveau du personnel et de la période de vacances, ces chantiers n'ont été possibles que grâce à du travail supplémentaire des mécaniciens de locomotives. Il y a eu, après tout, des changements considérables dans les tableaux de service. La pénurie de mécaniciens de locomotive a continué à se refléter dans les tableaux de service. Dans certains cas, ils ont été étirés au maximum. D'une manière générale, la longueur des tours a augmenté. Se reposer après de longues journées de travail de nuit ou tôt le matin devient un défi. La formation des futurs mécaniciens de locomotive se poursuit à plein régime. On peut s'attendre à un effectif équilibré l'année prochaine. La RABe 528 MIKA est désormais en service régulier sur le Regioexpress Berne - Neuchâtel et sur la S4 Thun - Langnau. En partie également en double traction.
Les systèmes de climatisation des RABe 525 NINA, qui ont été endommagés sur toutes les rames à trois éléments et partiellement sur celles à quatre éléments en raison d'une fluctuation de tension dans la région de Lucerne, ont été réparés entretemps. L'été plutôt frais et humide a certainement contribué à rendre la conduite moins inconfortable dans les véhicules non refroidis. Avec les journées chaudes et le port d'un masque, voyager dans les véhicules est devenu un calvaire. Durant l'été, le BLS a organisé lui-même des rendez-vous de vaccination contre le Covid à Berne. Ceux-ci ont tous été rapidement attribués.
Il est également réjouissant que le personnel des locomotives puisse à nouveau bénéficier d'une journée d'instruction l'année prochaine. La dernière journée d'instruction remonte à plusieurs années. Pendant ce temps, de nombreuses instructions ont été données dans des cours en ligne.
Nous sommes satisfaits qu'il y ait à nouveau une journée d'instruction en présentiel.
BLS Cargo continue de connaître le succès sur les rails. Un nouveau système de planification est introduit avec Railcube, dans lequel toutes les données pertinentes pour l'acheminement des trains sont disponibles sur une application. Toutefois, la programmation mensuelle continuera à se faire via Railopt.
Il n'y a pas eu de négociations salariales cette année. Au lieu de cela, le nouveau règlement sur les contributions à la caisse de pension entrera en vigueur à partir du 1er janvier 2022. L'entreprise paiera désormais 60 % des cotisations pour toutes les tranches d'âge, les employés 40 %.
La partie bateaux doit être transformée en une filiale indépendante du BLS et les employés recevront leur propre nouvelle convention collective de travail. Le VSLF n'était pas présent lors des négociations.

Le 1er septembre, Daniel Schafer a pris ses fonctions en tant que nouveau CEO du BLS. Nous espérons qu'il s'est bien intégré au BLS et que la compagnie naviguera à nouveau dans des eaux plus calmes à l'avenir.

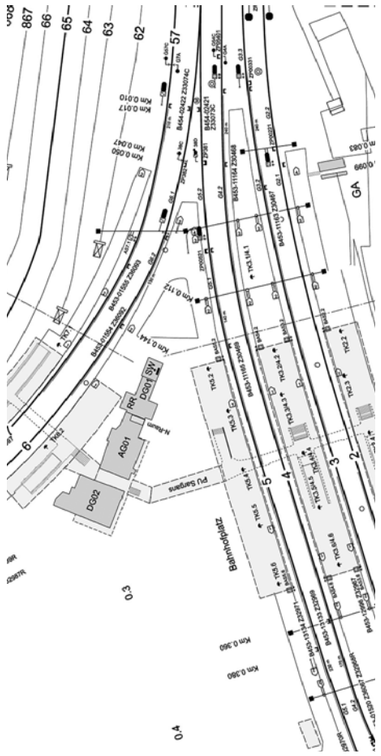
MIKA RABe 528 in Rorschach während Testfahrten. Photo: Georg Trüb

Ferrovita

Vermischte Meldungen

Voie 1 à Sargans

Où se trouve la voie 1 à Sargans ?
Oli Haller a trouvé la bonne solution à l'énigme (page 70) du dernier LocoFolio. "Pour autant que je sache, le projet de voie 1 de Sargans a été enterré au Tribunal fédéral, donc elle devrait être à Lausanne. C'est peut-être pour ça que tronçon de ralentissement à 50km/h est resté là pendant des décennies..."
Merci et bravo !



Audit de l'OFT chez CFF Cargo

Source : article news.sbb
En juin de cette année, l'OFT a effectué un audit chez CFF Cargo afin de contrôler la documentation du système de gestion de la sécurité.
Il s'agissait de vérifier si le système de gestion de la sécurité correspondait vraiment à la pratique vécue et s'il était appliqué en permanence. Les risques éventuels doivent ainsi être réduits.
Des écarts ont été constatés entre les processus prévus par le système et la pratique. Les collaborateurs ne sont pas suffisamment soutenus par les systèmes de gestion et les processus ne reflètent pas toujours les procédures réelles.
CFF Cargo a informé les collaborateurs que des contrôles internes ont lieu et que des audits sont réalisés par Sécurité, Qualité et Environnement. L'objectif est de simplifier les processus afin de pouvoir mieux les appliquer dans l'exploitation quotidienne. La fin de l'audit est prévue pour mai 2022.
Nous saluons la démarche qui vise à rendre les règles à appliquer dans l'entreprise plus simples et donc plus sûres. *(TG)*

Digit by digit

Digit by digit a été prescrit par l'UE puis ordonné par l'OFT et mis en œuvre par les chemins de fer, y compris par le biais de mesures punitives. Il est de moins en moins appliqué en pratique par le personnel. Dans diverses gares, les numéros sont désormais transmis et prononcés selon l'usage linguistique et selon la décomposition habituelle en numéros à deux chiffres. Le fait qu'il existe deux façons de se parler n'augmente pas directement la sécurité, mais les gens se comprennent mieux.
Les autorités voudraient abroger le système et rapporter à l'Europe qu'il s'est avéré ne pas fonctionner dans les chemins de fer. Les rapports continus sur les malentendus dans la transmission devraient constituer un avertissement suffisant. Le passage à la transmission numérique est extrêmement coûteux et génère de nouveaux problèmes. Il reste à voir si l'on osera faire passer cette exigence insensée et ainsi entraver et mettre en danger les opérations.

Coopération avec la concurrence

Un mécanicien de locomotive chez RailCare SA travaille en même temps à temps partiel comme chef du personnel des locomotives (CLP) chez CFF SA. Le travail à temps partiel chez la concurrence directe peut être qualifié de coopération très élargie.
Nous constatons que tout est possible lorsqu'il y a de la volonté. Le terme de "concurrence" prend une nouvelle dimension. Le fait que l'engagement de personnel des locomotives au sein d'un groupe serait possible sans problème et de manière flexible est donc prouvé.
Le devoir de diligence et de fidélité envers l'employeur inclut souvent la défense des intérêts en toute bonne foi. *(GT)*

Ponctualité

Article paru sur la plateforme Internet watson du 13.11.2021 :

La ponctualité grâce à la technologie
Un train sur cinq a du retard - c'est ainsi que les CFF veulent y remédier.
[...] Selon Fattebert, il est faux de croire que la nouvelle technologie entraîne une meilleure ponctualité. Le nouveau système de sécurité des trains ETCS en est un exemple. Selon les analyses des chemins de fer, il entraîne même des temps de trajet plus longs. "Avec l'ETCS, les mécaniciens de locomotive sont plus conservateurs", dit Fattebert. Ils freinent plus tôt pour ne pas être pris en charge par le système. Un autre exemple est celui des éléments destinés à économiser l'énergie, qui sont montés dans les locomotives modernes. "Ils enlèvent une partie de la puissance", dit Fattebert. "La puissance d'accélération diminue". [...]
David Fattebert travaille au sein de la division Sécurité & Qualité des CFF et dirige le programme Ponctualité. Ce programme à l'échelle du groupe a pour objectif de maintenir à un niveau élevé la ponctualité et la fiabilité de notre chemin de fer intégré et de continuer à les améliorer. David a été responsable de la planification des ressources de Conduite des trains (personnel des locomotives CFF Voyageurs) sous Manfred Haller de 2007 à 2015.

Tolochenaz

La vraie cause du trou vers Tolochenaz aura enfin été trouvée! *(TG)*

Bilder ohne Worte

Interview avec Hubert Giger

Markus Leutwyler

Hubert, depuis combien de temps travailles-tu pour le chemin de fer ?
En 1986, j'ai commencé mon apprentissage d'électromécanicien aux CFF dans l'atelier principal de Zurich Altstetten, en 1989 j'ai commencé ma formation de mécanicien de locomotive au sein de l'Arrondissement III de ZF à Zurich et en 1991 j'ai fait ma course de contrôle. Donc, j'ai 52 ans de vie, dont 35 de service.

Tu n'as jamais connu autre chose que les CFF.
Oui, selon mon contrat de travail. Mais il n'y a pas que la lecture qui est formatrice...

Depuis quand es-tu président du VSLF ?
En 2004, j'ai été élu au comité central du VSLF en tant que responsable de la communication et, deux ans plus tard, en tant que président.

Cela fait quinze ans en tant que président. A quel pourcentage travailles-tu encore dans les locomotives ?
On me pose souvent cette question. Je suis employé à 100% par CFF Voyageurs. En moyenne, je conduis encore environ 70 % du temps.

Et les 30 % restants ?
Je suis libéré du travail pendant cette période. Mais je peux dire qu'une partie supplémentaire du travail pour le VSLF est effectuée pendant mon temps libre, peut-être trois heures par jour en moyenne. Et les jours de congé, on peut tout ranger et restructurer tranquillement.

Pourquoi est-il nécessaire d'effectuer une partie du travail pendant ton temps libre ?
Une partie de ce travail est due à ma propre exigence de la fonction et répond à mon besoin personnel de perfectionnisme. J'espère qu'il servira le VSLF, le personnel des locomotives et le partenariat social.

Où trouves-tu cette énergie ?
C'est une interaction entre l'effort et le retour d'information. Au cours des premières années, nous avons réorganisé et structuré beaucoup de choses au sein du VSLF. Les défis auxquels est confronté le VSLF ont constamment changé, et nous aussi. C'est une tâche passionnante que de contribuer à la mise en place de ce programme. Les réactions du comité central et de tous les membres sont généralement positives et toujours constructives.
Surtout maintenant, après la période du coronavirus et la fin proche de nombreux rêves numériques dans les transports publics, une période passionnante et importante commence où nous pouvons avoir une grande influence.
Bien sûr, il y a aussi des contrariétés et des mauvais jours, mais la moyenne est positive. En particulier, la confiance des membres est extrêmement motivante et n'a pas de prix.

Que fais-tu pendant ton temps libre ?
Bêcher dans le jardin, bien manger, faire du jogging, m'intéresser à la politique et entretenir des amitiés.

Et combien de temps souhaites-tu rester président ?
(Rires) .... C'est aux membres de décider.
À l'heure actuelle, avec un comité central rajeuni et fonctionnant de manière très collégiale et des sections bien positionnées, c'est un plaisir de continuer. Cependant, je voudrais me concentrer plus sur la planification de la succession.

Qu'est-ce que ton successeur doit apporter ?
Une bonne motivation, des nerfs d'acier et une grande connaissance du chemin de fer. En d'autres termes, tout ce que chaque mécanicien de locomotive possède déjà. Une bonne introduction à la fonction est importante et garantie.
Je lui souhaiterai beaucoup d'endurance dans cette fonction. La fonction de "président VSLF" est probablement l'une des fonctions les plus spéciales et les plus passionnantes de toute l'industrie ferroviaire. Et le travail est important et significatif, tout comme le travail dans la cabine de conduite.

Comment vas-tu passer les Fêtes ?
Je travaillerai deux des trois jours de Noël et le troisième j'inviterai la famille à dîner et à chanter. En guise de "compensation", je travaille généralement à la Saint-Sylvestre et les 1er et 2 janvier, car ces dates ne représentent pas grand-chose pour moi.

Merci pour ton engagement constant !

Examens périodiques

Les examens périodiques pour le personnel des locomotives répondent-ils encore aux exigences de qualité d'aujourd'hui ?
Stephan Gut, président section Ostschweiz

Le mécanicien de locomotive doit prouver ses connaissances tous les cinq ans lors de l'exa-men périodique (EP). Il ne s'agit pas en premier lieu des connaissances de base nécessaires à la maîtrise de son travail quotidien, qu'il peut suffisamment démontrer avec plus de mille jours de conduite entre les examens. Ce qui est testé, ce sont ses connaissances étendues sur des milliers de pages de règlements, de directives et de circulaires issues des spécialités et des unités les plus diverses.

Il y a des décennies, l'ensemble des connaissances techniques tenait encore essentielle-ment dans trois classeurs. Les mécaniciens se préparaient méticuleusement aux EP, car il s'agissait déjà d'ouvrages juridiques qui devaient être interprétés au quotidien par le mécanicien mais pour les EP, les formulations correctes étaient importantes, même si elles étaient parfois en contradiction avec le travail quotidien.

Par conséquent, chaque EP est une pression pour le mécanicien de locomotive : un résultat faible est ressenti comme une humiliation, cela fait partie de l'ADN de cette profession. Si le nombre de points requis n'est pas atteint, cela peut même entraîner la perte de l'emploi, avec toutes les conséquences que cela implique.

C'est pourquoi certains collègues se préparent déjà deux ans avant l'EP et investissent beau-coup de temps pour obtenir un résultat correct.

La digitalisation n'a pas facilité les choses. Grâce à une gestion plus simple, le volume des règlements a énormément augmenté ; les modifications et les corrections de modifications peuvent désormais être insérées en permanence. Cela promet certes une collection de règlements toujours à jour, mais le volume et la dynamique constante empêchent une évaluation sûre de ses propres connaissances et augmentent naturellement le stress, car "tout" peut être vérifié sur demande par les PEX.

L'ampleur insurmontable et les changements constants conduisent toutefois à se focaliser sur l'EP qui a lieu tous les 5 ans. Il n'est pas rare que des dispositions concernant des situations changent plusieurs fois au cours des 5 ans, et il n'est pas rare non plus qu'un respect strict de toutes les dispositions dépasserait le cadre temporel disponible et déclencherait des conflits sensibles pour la stabilité de l'horaire.

La pratique au quotidien et la théorie pour les EP ne sont souvent pas compatibles, même si les deux s'orientent vers une sécurité maximale. Pour la théorie, on étudie des cas spéciaux et des situations qui, avec 99,99% de certitude, ne seront jamais vécus. Pendant ce temps, dans la pratique, il faut souvent prendre des décisions en quelques secondes, ce qui nécessite des heures de travail ultérieur pour consulter

tous les règlements et décider du bien-fondé de l'action.

L'EP d'aujourd'hui ne répond plus à ces exigences. Pour garantir une sécurité de qualité et constante, le personnel des locomotives devrait être tenu à jour activement et les situations d'urgence devraient être exercées en permanence. La consultation quinquennale de listes dans un ordre réglementairement établi ne remplit pas cet objectif.

D'autant plus que le système incite à ne pas assimiler toutes les prescriptions, puisqu'il faut de toute façon tout réapprendre au bout de quatre ans.

Entre-temps, l'EP est devenu l'une des principales raisons des démissions, car l'apprentissage intensif en vue de celui-ci prend énormément de temps et use les nerfs. De nombreux mécaniciens qui se trouvent dans les dernières années avant la retraite calculent et se de-mandent à quel âge ils doivent arrêter pour ne pas s'exposer une nouvelle fois au stress d'un EP. Et ce, bien qu'ils gèrent depuis 30 ou 40 ans leur quotidien de conduite avec les défis quotidiens, les perturbations, les changements, etc. en toute sécurité et sans problème. La plupart d'entre eux souhaiteraient continuer à exercer leur métier, peut-être avec un taux d'occupation réduit, pour aider l'entreprise à faire face aux pics d'activité. Mais pas au prix d'un EP.

Et pour de nombreux jeunes mécaniciens, l'EP est le facteur décisif qui fait pencher la ba-lance lorsqu'ils se demandent, après 4 ans, à l'échéance de leur engagement, s'ils veulent continuer à exercer leur métier.

L'EP est donc aussi un facteur de surcoût dû à une fluctuation accrue, et donc un générateur indirect de coûts.

Pour ne pas être mal compris, les examens se déroulent dans des conditions équitables, du moins pour autant que je puisse en juger. Malgré les subtilités et les questions alambiquées au niveau grammatical de la partie écrite, qui provoquent (ou sont censées provoquer) des erreurs ? Retour de divers experts d'examen : *"sinon, vous êtes trop bons et nous sommes soupçonnés de concevoir des examens trop faciles"*).

D'une manière globale, l'obtention du nombre de points requis est réaliste, et en cas de trou de mémoire, on reçoit généralement un peu d'aide.

Néanmoins, il faudrait repenser l'EP dans sa forme actuelle. Les évolutions de ces dernières décennies exigent des changements fondamentaux. On pourrait par exemple imaginer un EP annuel sous forme de journée d'instruction suivie d'un contrôle des connaissances, comme cela se pratique avec succès dans les chemins de fer à l'étranger. Cela permettrait d'assurer une qualité continue, car les changements, les nouveautés et les connaissances actu-elles pourraient être transmises très rapidement et efficacement au personnel des locomotives.

Le mécanicien ne sortirait pas de l'EP avec un *"Dieu merci, c'est fini !"*, mais avec le sentiment positif d'avoir beaucoup appris !

Et, à ne pas sous-estimer : avec un EP à la temporalité adéquate, de nombreux mécaniciens de locomotive continueraient volontiers à mettre leur force de travail et leurs connaissances professionnelles à disposition.

La formation du VSLF en période de coronavirus

Il y a un an et demi, j'écrivais dans cette publication au sujet d'un (re)démarrage à froid après le coronavirus de mars 2020. *Responsable de la formation VSLF et mécanicien de locomotive CFF P*

Aujourd'hui, quelques vagues pandémiques avec révision de l'alphabet grec plus tard, l'année 2021 touche déjà à sa fin. A la formation VSLF, nous pouvons en guise de bilan dire de nous-mêmes que nous avons toujours essayé de tirer le meilleur parti de la situation. Nous avons profité et appris des réactions des participants et avons osé expérimenter les séminaires virtuels.

Au lieu des salles de séminaire de Sigriswil, Olten, Lausanne ou Bellinzone, les participants ont traité les nombreux chapitres de nos différents règlements à leur propre bureau de manière virtuelle sur Microsoft Teams. Les mesures sanitaires, qui ont décidé de la tenue ou de l'annulation des séminaires en présentiel, n'ont pas toujours été faciles à appliquer, surtout lorsque les mesures en vigueur étaient limitées jusqu'à une certaine date. Il est donc arrivé que les participants attendent des informations qui ne pouvaient tout simplement pas encore leur être données.

Dans un registre plus agréable : en parallèle de tout cela, Wolfgang Schneider a réussi ses dé-buts en tant que responsable de la formation du VSLF, après un an de retard dû à la pandémie. Nous sommes très heureux de pouvoir bénéficier de son grand savoir-faire et de sa bonne humeur. Avec Gaby Fischer, Wolfgang forme notre équipe pour les cours PCT en Suisse alémanique. Nous sommes également très heureux que Jean-Pierre Widmer (instructeur en Suisse romande) et Gianluca Romanini (instructeur au Tessin) continuent à travailler pour nous malgré leurs nouvelles fonctions d'accompagnateurs de la formation du personnel des locomotives à CFF Voyageurs. Nous profitons de cette occasion pour remercier tous les instructeurs pour leur engagement et leur grande coopération.

La recherche d'un successeur à Urs Schär, décédé dans un accident en novembre dernier, comme formateur aux séminaires

pour la DB s'avère un peu plus difficile. Pour cette raison, aucun séminaire DB n'aura lieu en 2022, mais l'objectif est vraiment de pouvoir proposer à nouveau les cours en 2023. De plus amples informations à ce sujet seront communiquées en 2022.

En automne, nous avons été autorisés à retourner à Sigriswil, Lausanne et Robièi TI en raison du relâchement de certaines mesures. L'attente et le soulagement étaient grands, car malgré toutes les solutions d'urgence sous forme d'autoformation ou de cours virtuels, un séminaire en présentiel peut difficilement être remplacé, certainement aussi en raison de l'aspect social en dehors des cours et des discussions animées dans la salle de séminaire. Bien que l'obligation récemment introduite d'obtenir un certificat Covid pour l'intérieur des hôtels et des restaurants ait brièvement provoqué une certaine irritation, cela n'a finalement pas posé de problème majeur grâce à la diligence de la grande majorité des participants d'obtenir un certificat.

L'inscription pour les cours 2022 a été ouverte, et certains cours ont encore des places libres.

WEP

Comité central VSLF

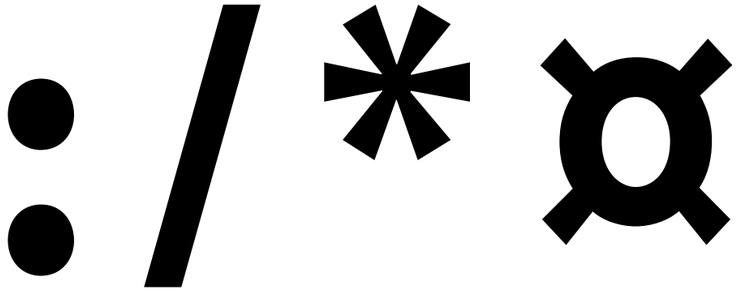
Le projet datant de 2019 de poursuite du développement de CFF Voyageurs (WEP) a été largement mis en œuvre malgré d'immenses inquiétudes de la part des personnes concernées. En particulier, les transferts organisationnels et géographiques de l'OCP vers les centres de contrôle du trafic TCC ou la décentralisation des missions ont entraîné de grandes pertes de connaissances ferroviaires, de motivation et de confiance. De cette manière, les interfaces de fonctionnement ont également été décomposées. Le résultat économique peut ensuite être qualifié de négatif, mais avec WEP+, un projet de suivi a été rapidement mis en place pour remédier aux déficiences les plus évidentes.

Comme il est maintenant évident, les dommages causés n'ont pas pu être réparés partout. L'ambiance dans les TCC est tendue en raison de l'énorme pénurie de véhicules et de personnel. On nous a dit que la fatigue du personnel n'a cessé d'augmenter en raison du travail continu des groupes de travail pour maintenir les opérations. Un sentiment de résignation est palpable car les canaux officiels de signalement n'apportent guère d'amélioration et sont donc ignorés. De même, les promesses vides de la direction de résoudre le problème rapidement ne servent à rien et ne sont plus prises au sérieux. Avec WEP, les niveaux hiérarchiques ont été étendus sans que les CFF n'en retirent une valeur ajoutée perceptible. Nous considérons les restructurations récurrentes principalement comme une méthode de création d'emplois pour les cadres moyens, sans aucune influence sur l'optimisation des processus et l'amélioration de l'efficacité.

Extrait d'une lettre à l'attention du VSLF :
"Trop peu de matériel roulant chaque jour, trop peu de mécaniciens, ce qui les fatiguent et finit par affecter leur santé. (Littéralement : la même merde tous les jours.) Vous devez transférer aux CLP (chef du personnel des locomotives) des cas de mécaniciens tous les jours (pas de pause, commencer plus tôt, FS plus tard, etc.).
Et si ça ne marche pas, le train est souvent supprimé. Nous remplissons le rapport d'exploitation tous les jours et rien ne se passe - cela dure depuis des années !
De nombreux collègues ne le remplissent plus en signe de protestation - il ne sert à rien de toute façon."

Un langage inclusif ne doit pas nécessairement être lourd !

Le thème du "langage genré" a suscité de nombreuses réactions. Notre collègue Rico Rubi a réfléchi à la question et propose une approche intéressante. *Rico Rubi, mécanicien de locomotive CFF, dépôt de Zurich*



Chère équipe LocoFolio,

Merci pour votre article du LocoFolio sur la question du genre. Le sujet est de plus en plus important et a sa justification. Si des groupes de personnes ou des parties de ceux-ci se sentent discriminés, il faut faire quelque chose pour y remédier, n'est-ce pas ?
Markus, ton sous-titre "probablement le texte le plus dangereux pour ma vie" m'a franchement rebuté. Je m'attendais au pire. Mais tu as immédiatement réfuté mon préjugé - admis - et tu as même sondé, de manière exemplaire, celles qui sont directement touchées par la discrimination potentielle du masculin générique, à savoir les femmes. Merci beaucoup pour ce texte équilibré et juste, qui inclut tous les aspects, y compris l'opinion des femmes qui considèrent à juste titre que l'idéologie de genre est une absurdité.
Mon opinion (masculine) très personnelle est la suivante : il faut laisser les personnes concernées décider. La seule question qui se pose est la suivante : quel doit être le nombre de personnes qui souhaitent un langage adapté au genre pour que les choses changent ? Si, d'après les résultats de votre enquête, 25 % des femmes souhaitent réellement un langage adapté à leur genre dans LocoFolio, cela devrait déjà être suffisant. Avec ces questions, il ne faut pas laisser la majorité décider, mais déjà changer quelque chose si cela profite à une partie du peuple.

Je pense que le langage inclusif ne fait que rebuter la plupart des gens (hommes comme femmes) parce qu'il est terriblement fastidieux à lire lorsqu'il est implémenté avec des barres obliques, des tirets ou autres. Une écriture élégante et adaptée au genre peut être réalisée de diverses autres manières.
La variante que je préfère prend en compte de manière égale les femmes et les hommes et ne perturbera jamais le flux de la lecture : l'alternance de formes masculines et féminines. Le magazine en ligne "Republik", par exemple, utilise la forme masculine et la forme féminine à peu près aussi souvent dans ses articles, toujours en alternance. Après quelques lignes, on s'y habitue et cela se lit merveilleusement bien. Pour vous inspirer, lisez l'article sur https://www.republik.ch/2020/06/12/gendergerechte-sprache-ist-notwendig-ein-plaedoyer [en allemand].

Je considère qu'un langage adapté au genre est contemporain et que le désir de beaucoup de personnes à ce sujet est justifié. Cependant, il peut être mis en œuvre de manière plus agréable qu'avec des barres obliques. Prenez le sujet en main, mais restez raisonnable. Laissez de côté les tirets, personne ne veut lire un texte aussi bosselé. Si vous le faites comme le « Republik », la lecture - et l'écriture - est un vrai plaisir ! Oh, et au fait (avec un petit clin d'œil) : s'il vous plaît, n'allez pas plus loin dans l'abîme linguistique des non-mots. Un "membre" est et reste neutre. J'espère que je ne suis pas le seul à avoir presque mal à la tête en lisant "chères et chers membres" ;-).

Je pense aussi que notre comportement dans la vie quotidienne est plus important que la langue écrite et qu'il y a des problèmes plus urgents. Mais tout est lié, notre pensée, nos actions et nos préjugés sont toujours un peu influencés par la langue que nous lisons. Si vous pouvez écrire de manière plus juste sans trop d'efforts, qu'y a-t-il de mal à cela ?

Quoi qu'il en soit, je continuerai à vous lire et à vous remercier pour le presque-livre qui atterrit dans ma boîte aux lettres tous les six mois. Merci également pour votre engagement quotidien auprès du personnel des locomotives. Vous avez déjà beaucoup combattu et négocié pour nous. Prenez soin de vous et continuez comme ça !

» aktuell » kompetent » unabhängig

Wann Ihr nächster Zug fährt, steht im Dienstfahrplan.

Die SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE berichtet Monat für Monat über das, was auf den Gleisen läuft – vor und hinter den Kulissen, in der Schweiz und international, mit aktuellen Berichten und Analysen zu Bahnbetrieb und -technik.

Testen Sie uns jetzt und bestellen Sie ein
☐ **kostenloses Probeheft**
oder
☐ **ein dreimonatiges Probeabo zum Spezialpreis von Fr. 29.80**
oder
☐ **ein Jahresabo mit 10 % VSLF-Mitgliederrabatt zum Preis von Fr. 148.40 statt Fr. 164.90**

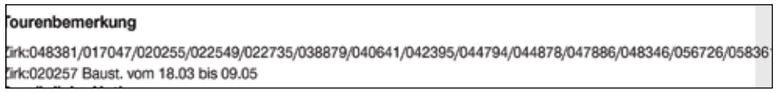
Minirex AG, Verlag und Versandbuchhandlung
Maihofstrasse 63, 6002 Luzern
Tel. +41 / (0)41 / 429 70 70, Fax +41 / (0)41 / 429 70 77
E-Mail verkauf@minirex.ch, Internet www.minirex.ch

Name: _____ Vorname: _____
Adresse: _____ PLZ/Ort: _____
Telefon: _____ E-Mail: _____
Datum: _____ Unterschrift: _____

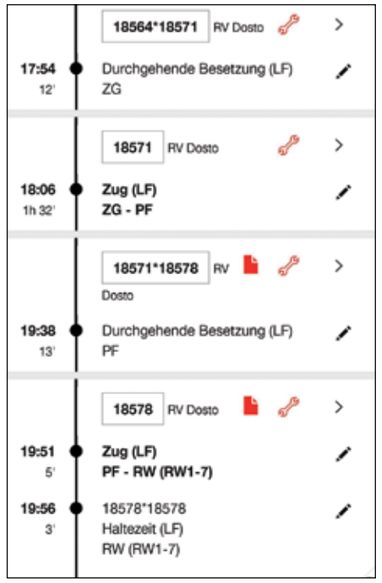
Alles weitere lesen Sie bei uns.

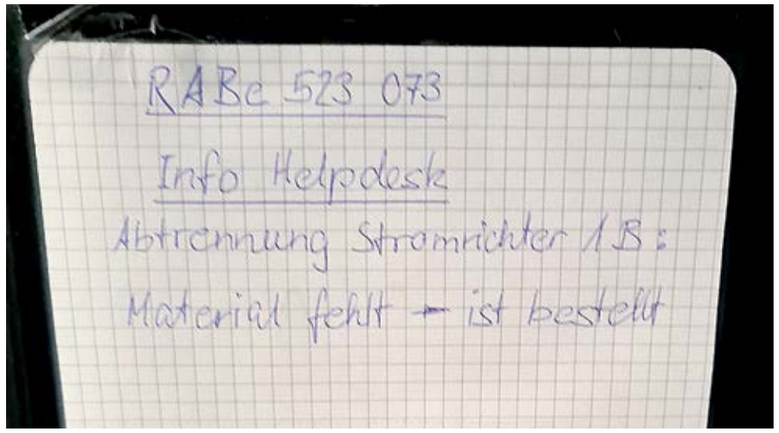
Qualité du contenu des tours dans TIP2

Avec l'augmentation du temps de préparation des services, la consultation de l'outil de briefing TIP2 a reçu un poids plus important. Une évaluation actuelle des instructions de travail et des données mises à disposition. *Raoul Fassbind, comité central CFF V*



Au cours de l'été 2021, CFF Voyageurs a introduit l'augmentation des temps de préparation au service, réclamée depuis longtemps. Afin de compenser une partie de l'augmentation des charges du personnel des locomotives, le temps a été augmenté de deux minutes pour atteindre un total de dix minutes par tour de service. Le compromis à trouver était toutefois la consultation de l'outil de briefing TIP2 avant chaque prestation de conduite, sauf en cas de remise en mains propres.
Cette clause formulée de manière vague implique une charge de travail nettement plus importante, surtout dans le trafic régional où les temps de parcours et de rebroussement sont courts, et son utilité est douteuse, car les mêmes données doivent être consultées à plu-sieurs reprises. On espère ainsi garantir la transmission de toutes les données importantes pour le personnel des locomotives concernant le train en question.
On peut douter que cet objectif puisse être atteint avec les moyens actuellement à disposition. D'une part, malgré le développement constant des informations contenues, l'essentiel est loin d'y figurer. D'autre part, les contenus attendus ne sont pas d'un niveau constant, ni en termes d'actualité ni en termes de qualité, voire sont totalement absents.
La critique porte également sur les différences de pondération et de transmission des mêmes informations. Là où une annonce de dommage devrait être marquée en rouge dans le TIP2, on ne trouve qu'une fiche chiffonnée dans la cabine de conduite sans annonce dans l'outil de briefing. Ailleurs, un message est affiché pour un véhicule donné avec un numéro de train, mais il manque pour un autre numéro de train avec le même véhicule.
La qualité des circulaires jointes concernant les chantiers et les événements est un autre sujet critique. Bien que le personnel des locomotives ne doive plus s'occuper explicitement de la recherche de ces circulaires, il arrive souvent que des numéros de circulaires soient insérés au hasard dans le TIP2 sans les annexes essentielles des documents. En libérant le personnel des locomotives de l'obligation de s'occuper lui-même de leur obtention, le résul-tat à ce moment-là est le contraire de la garantie du flux d'informations.
Les lieux de garage planifiés sont totalement absents. Il est certes possible de rechercher un emplacement via Google-Maps, mais celui-ci n'est pas très utile en cas de changement à court terme dans l'utilisation du matériel roulant et l'information doit être demandée de manière classique via le TCC ou la RL.
La procédure à suivre par le personnel des locomotives en cas de panne de l'outil de briefing ou de données manquantes n'est toujours pas définie. Il est certes fait référence à des don-nées offline éventuellement disponibles, mais celles-ci sont en contradiction directe avec l'actualisation exigée. La question de savoir si, en cas de panne totale, comme cela s'est déjà produit entre-temps, une conduite sûre des trains est toujours possible, est laissée à l'appréciation de chaque utilisateur. En règle générale, le personnel des locomotives estime qu'il est de son devoir d'accorder plus d'importance au service amené au client et donc à la conduite des trains qu'au respect strict de nouveaux processus en constante évolution. Il n'y a cependant pas de garantie à ce sujet et il appartient à chaque mécanicien de locomotive d'assumer la responsabilité d'un train pour lequel des informations lacunaires ont été mises à disposition.





C'est le principe du Code des obligations, qui est également déterminant pour une SA de droit spécial de la Confédération :

Droit des obligations Art 327

1 Sauf accord ou usage contraire, l'employeur fournit au travailleur les instruments de travail et les matériaux dont celui-ci a besoin.
2 Si, d'entente avec l'employeur, le travailleur fournit lui-même des instruments de travail ou des matériaux, il est indemnisé convenablement, sauf accord ou usage contraire.

Combien de tuyaux faut-il pour un orgue ?

Je sais que la planification des trains de marchandises - comme la composition d'une chanson - est influencée par de nombreux facteurs différents.
Daniel Peter, Mécanicien de locomotive RBL

En musique, par exemple, ce sont les partitions, les triolets, les gammes, les mesures et bien d'autres ingrédients essentiels qui composent une mélodie. Dans le cas du chemin de fer, ce sont les visiteurs, les chefs-circulation, le personnel de manœuvre avec ou sans compétence de conduite, les superviseurs de train, les inspecteurs du chargement des wagons, les mécaniciens de locomotive B100 ou B et tous les autres qui contribuent d'une manière ou d'une autre au succès.
Si j'imagine un orgue, par exemple, je vois beaucoup de tuyaux qui ont la capacité de créer une mélodie bien pensée et bien sonore lorsqu'elle est correctement orchestrée. Mais comme c'est le cas avec la musique, les tons forts peuvent noyer les tons faibles. Dans un tel cas ils ne sont pas entendus ou ne sont pas suffisamment perçus. Parfois, des sons retentissent qui n'ont pas leur place dans notre chanson. La loi de la jungle s'applique.
Mais avec un orgue, je vois toujours une sélection bien équilibrée de tuyaux qui, correctement disposés, contribuent au succès d'un morceau. Si l'équilibre est rompu, s'il y a trop ou même trop peu de tuyaux, la bande délicate de la mélodie peut être perturbée ou l'effet désiré peut ne pas apparaître.
Avec un horaire à l'heure actuelle, la planification doit être presque surhumaine afin d'être équitable avec tout le monde. Il faut fixer des priorités, établir des classements et, si nécessaire, innover.
En musique, il est indispensable que des notes erronées se produisent et que l'on doive recommencer depuis le début afin d'atteindre la bonne séquence à un moment donné, avec beaucoup de diligence. C'est pourquoi un horaire doit également fonctionner de telle sorte que l'on corrige et éradique constamment les erreurs, que l'on se penche sur les livres et, si nécessaire, que l'on reconsidère les décisions impopulaires.
Actuellement, il me semble que nous avons des tuyaux dans de nombreux secteurs du chemin de fer qui, quelle que soit la qualité de l'orgue, produisent une mélodie qui devient de plus en plus désagréable ou incompréhensible pour toutes les personnes concernées. Des gares sont fermées et rouvertes à d'autres endroits dans des circonstances de plus en plus indignes, les retards sont acceptés, les souhaits des clients ne sont pas satisfaits, les conditions de travail se détériorent, les violations de la Loi sur la Durée du travail (LDT) sont acceptées, le personnel est submergé d'heures supplémentaires, les conditions de travail continuent de se détériorer et, selon les enquêtes, le mécontentement de l'ensemble du personnel est habilement ignoré.
Les suggestions ne sont pas prises en compte et si elles le sont, elles ne sont pas mises en œuvre de manière adéquate. Les organes de participation du personnel sont entravés lorsqu'ils veulent faire leur travail et sont bloqués par des excuses toujours plus absurdes.
N'oubliez pas que les sons faibles sont noyés dans les sons forts. Il en est de même ici avec la loi du plus fort. Ce qu'il faut maintenant est en fait assez simple. Notre chef d'orchestre doit prendre le contrôle, même si cela semble difficile, pour amener la baguette en position d'attention et exiger l'attention nécessaire, pour ensuite faire rouler lentement et habilement la mélodie. Tous les tuyaux de notre orgue produiront alors les bonnes notes et s'intégreront harmonieusement à la mélodie.

Mais attention, parfois, moins de tuyaux donnent plus...

LETTRES DE **LECTEUR**

Les lettres de lecteur ou autres textes qui nous sont envoyés représentent toujours l'opinion de leur auteur. Nous ne sommes pas en mesure de vérifier l'exactitude du contenu de tous les textes. Notre objectif est de publier le plus grand nombre possible de textes envoyés. Nous nous réservons le droit de rejeter les textes qui violent la loi ou qui n'ont manifestement aucun rapport avec nos sujets. Par principe, le nom de l'auteur sera mentionné avec chaque texte. Dans le cas de textes dont la publication pourrait entraîner des conséquences négatives pour la personne qui les écrit, la publication anonyme est possible. Le nom des auteurs est toujours connu des rédacteurs.
Rédaction LocoFolio

Formation CFF P

Un bon travail nécessite de bons outils
L'auto-apprentissage avec contrôle des connaissances attribué par HR Formation sur le thème "ETR/Astoro Baseline 3 Level 1" ne correspond pas à un bon outil selon moi.
Pour la grosse modification de ce processus de mise en service, une check-list pratique est une condition préalable indispensable. Malgré une checklist faite maison, il n'a pas toujours été possible de répondre correctement aux questions posées lors du contrôle des connaissances, car elles ne pouvaient pas être déduites du support d'apprentissage. L'auto-apprentissage est un bon instrument lorsque l'enseignement en présentiel n'est pas possible. Les efforts de réduction des coûts et le manque de diligence ne doivent pas mettre en péril l'objectif ambitieux du "futur fleuron de l'Europe" avec la qualité de la formation. Il y a certainement place à l'amélioration dans cette unité d'apprentissage.
Quittancer les données et tester les systèmes étrangers sur ce véhicule, sans connaissance réelle de leur fonction, est pour moi une contradiction en termes de sécurité.
Néanmoins, je me réjouis de l'accompagnement qui m'a été promis dans un e-mail et qui viendra en taxi à Laufen à 3 heures du matin après le changement d'horaire pour la première mise en service indépendante d'un ETR en Baseline 3.

Christoph Burgener
Mécanicien du dépôt de Bâle

Marin du Rhin

Chère équipe du LocoFolio,
C'est avec grand plaisir que j'ai dévoré le nouveau LocoFolio après mon tour du soir. Comme prévu, il a été une fois de plus plein d'humour, de sujets pointus passionnants et de toutes sortes de choses intéressantes sur notre vie professionnelle quotidienne, avec ses aspects positifs et négatifs. Merci beaucoup !!! En particulier, l'article factuel sur la question du genre, qui a été transposé au féminin, m'a fait rire aux éclats. Je serai heureux de transmettre au VSLF toute plainte concernant des troubles du sommeil nocturne.
J'ai également été soulagé de découvrir que je ne suis pas le seul à trouver la culture de la sécurité sur les rails suisses très problématique. Je suis originaire du secteur de la navigation rhénane, où j'ai travaillé sur des pétroliers. Dans le secteur du transport maritime, j'étais habitué à une culture de l'erreur où celles-ci et les situations dangereuses pouvaient être abordées ouvertement sans crainte de sanction. Les gens font des erreurs. Cependant, si elles sont analysées, leurs causes peuvent être identifiées et éliminées ou empêchées de conduire à des situations critiques. Une punition n'a jamais empêché une erreur ! Le fait que cette connaissance n'ait pas encore atteint les chemins de fer m'a beaucoup choqué après mon premier rapport. Je suis heureux que le VSLF tente d'initier un changement de culture. Ce ne sera pas facile ; la culture de la dissimulation est profondément enracinée, la confiance nécessaire des employés est difficile à gagner.
C'est avec plaisir que j'attends le prochain numéro de LocoFolio. Heureusement, je n'ai pas encore parcouru toutes les archives de LocoFolio.
Comme je n'ai pas encore trouvé d'équivalent cheminot, je reste (malgré mon absence de confession) avec le salut traditionnel du marin du Rhin : Au nom de Dieu, bon voyage en tout temps !

Meilleures salutations,
Lorenz Egloff

Publicité d'Ovomaltine

Pas mieux, mais plus longtemps...
Nous ne voudrions pas vous taire le commentaire suivant sur la caricature d'une ancienne publicité d'Ovomaltine :
Cher M. Giger.
Merci beaucoup pour le LocoFolio.
Je pense que nous sous-estimons toujours le travail que nous ne connaissons pas.
L'article intitulé "Que doivent savoir les conducteurs de train ?" m'a permis de le constater une fois de plus. C'est incroyable ce que ces personnes doivent accomplir ! Il devrait y avoir au moins un Ovo avant chaque voyage, non ? Le problème : ce serait encore un règlement supplémentaire !
Je suis profondément impressionné et je vous souhaite de nombreuses simplifications avec l'aide de l'informatique, bien que cela ne soit absolument pas évident. L'informatique est tentante, parce que c'est si facile de diffuser beaucoup plus d'informations et d'instructions !

Tout de bon et meilleures salutations,
Peter Roth

Théorie et pratique

Un poste a été mis au concours pour un chef de production chez CFF Conduite des trains et Manoeuvre ZFR, une fonction nouvellement créée lors de la réorganisation "Développement du trafic voyageurs WEP". *Président VSLF Hubert Giger et Raoul Fassbind, comité central CFF V*

Dans la description du poste, les responsabilités suivantes étaient notamment mentionnées :
- Utilisation optimale des ressources
- Discussions adaptées aux différents niveaux avec les partenaires sociaux régionaux, la CoPe et les tiers.
- Garantir une communication claire et ciblée.
- Vous avez la responsabilité de l'effectif du personnel sur les sites et êtes en étroite concertation avec les responsables de la formation, de la planification, de la gestion et de la répartition.
- Conduite sûre, ponctuelle et économique des trains

En ce qui concerne l'utilisation des ressources, force est de constater que le responsable de la production n'a aucun droit de donner des instructions et qu'il se retrouve donc, dans le meilleur des cas, en position de quémandeur. D'autant plus qu'avec des tours ouverts tous les jours, la tâche consiste plutôt à faire patienter les chefs du personnel des locomotives CLP et le personnel des locomotives. C'est peut-être ce que l'on entend par "l'humain au centre".
Des entretiens à tous les niveaux avec les partenaires sociaux régionaux, la CoPe et des tiers peuvent s'occuper de petits microproblèmes qu'il vaut mieux résoudre que de mettre à l'ordre du jour. Sans compétences, les discussions restent simplement ce qu'elles sont.
Par communication claire, on entend par exemple une information au personnel des locomotives selon laquelle il faut éteindre la lumière dans le train lors de la marche de Herrliberg-Feldmeilen vers le dépôt. Ceci parce que la lumière enclenche la ventilation, et dans le cercle de discussion de l'OFT avec les riverains, cela a été considéré comme dérangeant. Ce fut la seule information donnée par le responsable de la production en l'espace d'un an.
Dans d'autres régions, on communique sur le fait que "nous" sommes dans le même bateau en raison du manque de personnel. Et ce, de la part de personnes qui ont volontairement remis leur permis de mécanicien de locomotive et qui peuvent donc profiter de leur temps libre chaque week-end. Ils ne sont donc certainement pas dans le même bateau.
Il n'est malheureusement pas non plus possible de répondre de l'effectif du personnel, car comme nous l'avons décrit, il existe des communications avec la formation, la planification, le pilotage et la répartition. Il est évident qu'aucune planification ni stratégie claire ne peut découler de ces compétences imprécises. C'est sans doute l'une des principales raisons pour lesquelles il existe un tel écart entre les prévisions et la réalité. Si l'on ne remédie pas à cette problématique, il ne sera pas possible d'affecter du personnel de manière stable et économique, juste de générer des frictions.
La conduite sûre, ponctuelle et économique des trains ne peut pas relever de la responsabilité du chef de production, car il n'a pas de compétences pour garantir la sécurité, ne peut pas influencer la ponctualité et n'est pas responsable de la conduite économique des trains. Mais il est vrai que cela sonne vraiment bien.
Le fait qu'aucune lettre de motivation ne soit exigée peut faire naître de sérieux doutes quant aux capacités des candidats. Mais il est mentionné : "que vous vouliez faire bouger la Suisse avec nous est pour nous la plus grande motivation". Nous laissons ouverte la question de savoir si cela suffira à résoudre nos divers problèmes.

CFF

Faites quelque chose de grand..
Mettez la Suisse en mouvement avec nous comme chef:fe de production Conduite des trains Personnel des locomotives

Zürich, 01.02.2022, 80-100%
Vous pouvez vous en réjouir.
En tant que visage des CFF, Conduite des trains et manœuvre est responsable du transport sûr et ponctuel de nos clients. Nous misons sur une utilisation optimale des ressources, une gestion professionnelle et plaçons l'humain au centre de nos préoccupations. Dans cette fonction passionnante, vous pouvez exercer une influence directe et contribuer à façonner le domaine.

Vous pouvez faire bouger les choses.
- Dans cette fonction passionnante, vous dirigez le secteur de production attribué (personnel des locomotives) de manière à ce que les principes modernes d'économie d'entreprise et de marché soient respectés.
- En tant que membre de la direction régionale Conduite des trains et manœuvre Est, vous soutenez le responsable de la région dans la mise en œuvre de l'orientation stratégique et participez activement à sa réalisation. Vous menez en outre des entretiens adaptés à votre niveau avec les partenaires sociaux régionaux, les CoPe et des tiers.
- Vous garantissez une communication claire et ciblée au sein de votre secteur et assurez ainsi la transparence nécessaire auprès du personnel.
- Grâce à un accompagnement et une gestion intensifs du personnel, vous veillez à une motivation et une satisfaction élevées au sein de votre unité. Vous exigez et encouragez vos collaborateurs et élaborez des missions claires avec des objectifs mesurables.
- Vous êtes responsable de l'effectif du personnel sur les sites et travaillez en étroite collaboration avec les interfaces de formation, de planification, de gestion et de répartition.
- Vous avez toujours à l'esprit la conduite sûre, ponctuelle et économique des trains en tenant compte des défis futurs.

Ce que vous apportez.
- Vous pensez et agissez en réseau, de manière innovante et entrepreneuriale.
- En tant que personne capable de s'imposer et de convaincre, vous appréciez la collaboration avec différentes parties prenantes et travaillez avec elles de manière compétente, orientée vers les solutions et avec beaucoup d'autonomie et d'initiative.
- Votre capacité à communiquer à différents niveaux fait partie de vos points forts. Vous savez convaincre vos interlocuteurs de vos projets et vous représentez le domaine avec assurance.
- Vous avez une expérience avérée de la direction, tant dans le domaine du personnel que dans le domaine technique, et vous avez acquis de grandes qualités de leadership.
- Vous disposez d'une solide formation de base. Une formation continue dans le domaine du leadership, de la gestion d'entreprise, de manager dans les transports publics ou de management général (HES/HES ou EPD) complète votre profil.
- Cette fonction requiert de très bonnes connaissances écrites et orales de l'allemand (C2). Idéalement, vous disposez de bonnes connaissances du français (B1).

Voici la marche à suivre.
Pour réussir vos débuts.
Que vous vouliez faire bouger la Suisse avec nous est pour nous la plus grande motivation. C'est pourquoi nous renonçons à une lettre de motivation pour ce poste. Si vous souhaitez néanmoins nous faire part de votre motivation avec vos propres mots, votre site Internet ou une image, vous avez toujours la possibilité de le faire dans notre outil de candidature.

Encore des questions ?
xx

SBB AG
xx - Talent Partner
Human Resources - Sourcing, Recruiting & Talents
recruiting@sbb.ch

Le vouvoiement, s'il vous plaît

Traitement incohérent des formalités prescrites.
Président VSLF Hubert Giger et Raoul Fassbind, comité central CFF V

Nous sommes en l'an 2021 de notre ère. L'ensemble des CFF est au tutoiement... L'ensemble des CFF ? Non ! Un groupe professionnel dominé par les contrats à durée déterminée ne cesse de résister à la nonchalance prescrite sur le lieu de travail. Et la vie n'est pas facile pour les différents supérieurs qui ne savent pas avec quelle formule de politesse ils doivent être accueillis et comment ils doivent réagir.

À l'origine, l'introduction du tutoiement à tous les niveaux hiérarchiques des CFF au printemps 2018 était censée apporter des avantages tels qu'une atmosphère familière, l'aplatissement des hiérarchies, la suppression des obstacles à la communication et la création de la confiance au sein des équipes. Toutefois, ces attributs tout à fait positifs ne sont pas appliqués de manière rigoureuse. En particulier dans le cas des employés sous contrat de formation, qui seraient même les plus susceptibles de bénéficier de ces influences, cette question est traitée de manière incohérente. Dans le cas des aspirants mécaniciens de locomotive, par exemple, ils sont tenus de s'adresser à leurs supérieurs directs et aux experts en examen avec la formule de politesse. Il n'y a guère de logique à cela, puisque cela n'est pas exigé des cadres supérieurs, par exemple. Seule la crainte d'une éventuelle perte d'autorité rend cet ordre explicable.

En plus de la formation exigeante, les aspirants mécaniciens de locomotive doivent naviguer sur d'autres écueils. Il arrive que l'on ne réponde pas aux candidatures, que l'on ne réponde pas aux demandes et aux revendications salariales et que l'on donne des informations tardives sur les lieux d'affectation non souhaités dits "lieux d'affectation requis par l'entreprise". Cela s'ajoute toujours à la pression omniprésente de réussir des situations d'examen récurrentes sans véritable retour d'information. La "pression latente" est le principe de base pendant la période de formation. Ainsi, des menaces de licenciement sont formulées même pour les plus petites infractions, ce qui constitue une situation inconfortable par rapport aux demandes de remboursement contractuelles.

D'une manière générale, cette façon de traiter des adultes en formation continue et dont l'entreprise a d'urgence besoin en raison de la pénurie endémique de personnel des locomotives semble au mieux désagréable. Apparemment, il s'agit de rappeler préventivement la hiérarchie aux candidats insolents ou rebelles.

Il est dommage que cela rende très difficile un bon départ, plein de confiance, dans la nouvelle vie professionnelle responsable, et que cela favorise au contraire une organisation inefficace et pleine de contrôle.

De président du conseil d'administration à auteur de livres pour enfants

Pour ceux qui travaillent depuis un certain temps déjà dans les chemins de fer, le nom de Thierry Lalive d'Epinay est familier. De 1999 à 2008, il a été le président du conseil d'administration des CFF. Aujourd'hui, à 77 ans, il a trouvé le temps de laisser place à l'une de ses facettes créatives.
Par Markus Leutwyler

Avec "Arno et les monstres de pierre", il présente un livre pour enfants plein de fantaisie avec de magnifiques illustrations de Maike Kliche.
Nous avons rendu visite à Thierry et à sa femme Maya, qui l'a soutenu activement dans la réalisation du livre, dans leur maison située directement au bord du lac de Zurich.

LocoFolio : Thierry, tu as une formation technique.
Thierry : Exactement. J'ai étudié l'électrotechnique à l'EPFZ et j'ai ensuite travaillé dans la recherche puis dans l'industrie. J'ai notamment accompagné le développement de la Re 6/6 avec des simulations informatiques et développé l'électronique de la Re460 chez ABB.
Le système ferroviaire m'a fasciné dès mon enfance. Les "éléphants" passaient devant notre maison avec de lourds trains de marchandises. Avec mes premiers sous, j'ai acheté un vieux central téléphonique et j'ai bricolé un poste d'aiguillage avec lequel je pilotais mon train miniature, où jusqu'à trente trains se croisaient et se dépassaient automatiquement et où les itinéraires étaient commandés en conséquence.

Comment se fait-il que tu aies écrit un livre pour enfants ?
Mon père me racontait déjà des histoires. Il les inventait lui-même et cela me captivait. C'est pourquoi j'ai aussi raconté des histoires à mes enfants, mes nièces et mes neveux. Au bout d'une demi-heure, c'était l'heure du coucher et l'histoire avait une suite le lendemain. Avec mes six petits-enfants, j'ai poursuivi la tradition de la narration.
Lors de la narration, les enfants qui écoutent sont intégrés dans l'action en étant les protagonistes de l'histoire, ce qui augmente naturellement l'identification et le suspense pour eux. C'est devenu une caractéristique importante de ma technique de narration.

Et comment en est-on arrivé au livre publié ?
Très tôt, l'envie d'écrire mes histoires et de les conserver s'est fait sentir. Ce désir a été alimenté pendant le confinement, lorsque j'ai raconté à mes petits-enfants une suite d'histoires par visioconférence pendant vingt soirs.

Après m'être retiré en grande partie de mon activité de consultant en 2021, il m'a été possible de mettre sur papier l'une des nombreuses histoires. Le résultat est le livre "Arno et les monstres de pierre".

De quoi parle l'histoire ?
C'est l'histoire d'un petit garçon, intelligent et plein d'imagination. Il trouve un vieux livre épais en cuir dans le grenier de la maison de ses parents. Il s'agit des notes de son arrière-arrière-grand-père, que l'on croyait perdues. À côté, il y a un télescope aux propriétés magiques et une mystérieuse clochette. Arno commence à lire le livre - et se lance dans un voyage fantastique entre la réalité et le monde des rêves, au cours duquel il doit surmonter de nombreux défis.

LocoFolio: Mais la fin est-elle heureuse ?
Bien sûr ! C'est là que je suis simple. Une bonne histoire a besoin d'une fin heureuse.

Et quelle est la morale de l'histoire ?
Mes "héros", les enfants, résolvent les problèmes sans recourir à la violence. Il s'agit plutôt de relever les défis avec courage, en faisant preuve d'intelligence, de ruse et d'esprit. Les enfants apprennent à faire confiance à leur propre créativité dans les situations difficiles. Ils doivent être capables d'agir et d'avoir la confiance en soi nécessaire.

À qui s'adresse le livre ?
S'il est bien raconté, même les enfants de quatre ans peuvent suivre l'histoire. Les illustrations en couleur sont également un soutien. La limite d'âge est ouverte. Même mon petit-fils de douze ans était encore fasciné.

Quand le livre sera-t-il publié ?
Le vernissage a lieu le 1er décembre. Donc encore à temps pour le mettre sous le sapin de Noël. A partir de là, le livre, paru aux éditions Erni, sera disponible.

Merci beaucoup ! Je te souhaite beaucoup de succès avec ce livre et je suis impatient de le lire !

Si tu veux toi aussi connaître la fin de l'histoire d'Arno et les monstres de pierre, tu peux commander le livre ici à bucharno@ernidruck.ch, mention "Commande de livre Locofolio".
Les membres du VSLF bénéficient d'un rabais spécial de 20%. Au lieu de 34 frs, il coûte 27 frs, plus 8 frs de frais d'envoi.

Concours

Locofolio tire au sort en exclusivité un exemplaire dédicacé du livre "Arno et les monstres de pierre", ainsi qu'une rencontre personnelle avec Thierry.

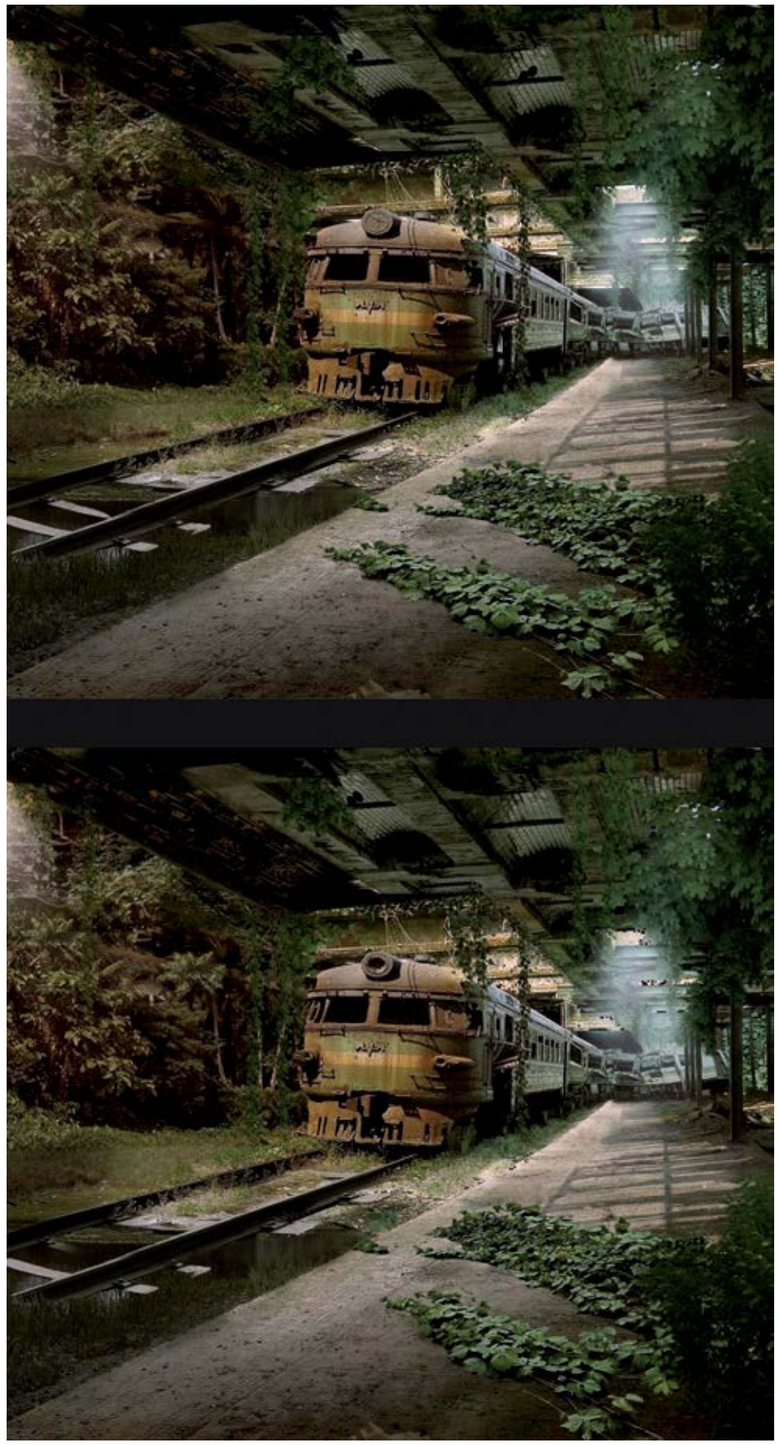
L'auteur racontera une histoire autour du petit gagnant/de la petite gagnante.

Il suffit d'envoyer un e-mail avec l'objet "Concours : Arno et les monstres de pierre" à welcome@thierrylalive.ch avant le vendredi 31.12.2021.

N'oubliez pas votre nom et votre adresse. Bonne chance !

Weihnachtsrätsel

Finde die 20 Unterschiede. *Die Lösung wird im nächsten LocoFolio publiziert.*



Inscription AG 2022: www.vslf.com

L'assemblée générale de la section BLS a eu lieu à Bowil le 30 juin 2021. Bien sûr, la partie conviviale avec barbecue et discussion ne pouvait manquer à l'appel. Merci à Hubi Giger pour sa visite.

Rapport de l'AG VSLF Ostschweiz
Christoph Jud

C'est avec un léger retard que le président de la section, Stephan Gut, nous accueille cette année à l'assemblée générale de la section au restaurant Haldenbach à Zurich, qui est déjà devenu une tradition. Le contrôle systématique des certificats a sans doute amené quelques tracas mais a permis au comité et à l'équipe du Haldenbach de préparer le restaurant de manière optimale.
Le président nous a rapidement guidés à travers les points ordinaires de l'ordre du jour. Le nouveau caissier Martin Mock a répondu de manière claire aux questions posées sur le compte de résultats et le budget. Il est réjouissant de constater que 91 nouvelles adhésions ont été enregistrées, contre 23 départs seulement. Stephan a fait remarquer que nous sommes le seul syndicat à ne pas avoir perdu de membres. Ce sont surtout les sous-sections Thurbo et SOB qui ont augmenté de manière forte, ce qui nous réjouit beaucoup. La section Suisse orientale compte désormais 889 membres et frôle déjà la barre des 900. Un grand merci à tous les nouveaux membres qui nous accordent leur confiance et apprécient ainsi notre travail associatif.
Le comité directeur a proposé à l'assemblée de soutenir le "Tösstaler" Martin Hausammann et son compagnon Roger Sigg lors de la raclette annuelle de "Züri HB Gl. 18". La grande majorité des membres s'est prononcée en faveur d'une contribution financière de 1'000 francs, compte tenu de la pause forcée due au Covid.
Lors des élections, seul le président Stephan Gut a dû être confirmé pour deux années supplémentaires. L'assemblée l'a fait de manière impressionnante en l'élisant à l'unanimité et en l'applaudissant chaleureusement.
L'augmentation du nombre de membres a nécessité l'élection de trois nouveaux suppléants en tant que délégués. Il est réjouissant que Fredy Oertel (CFF), Alexander Gort (SOB) et Lukas Urech (Thurbo) se soient portés volontaires.
Les membres suivants, fraîchement retraités, ont été honorés pour leur longue fidélité au syndicat : Guido Brumann, Viktor Bürgler, Urs Dähler, Jürg Eggenberger, Bruno Flütsch, Roger Egger, Josef Gisler, Beat Rüeger, Erwin Widmer et Heidi Wobmann. Un remerciement particulier a été adressé à Erwin Widmer, qui a en outre été responsable de dépôt à Sargans jusqu'à la fin. Nous remercions tous les retraités pour leur loyauté envers le VSLF et leur souhaitons une bonne santé et beaucoup de plaisir dans cette nouvelle tranche de vie.
Le président Cargo Marcel Hämmerli a donné des informations sur les affaires en cours, en particulier sur les problèmes sans fin liés à l'organisation des tours. En particulier avec la définition des pauses et les transitions entre les tours, la répartition est extrêmement créative...
Notre président Thurbo Michael Burri a expliqué les discussions et les négociations difficiles sur le nouveau système salarial. L'alignement sur le nouveau système des CFF est très improbable. Malheureusement, Michi va quitter la présidence en raison de son changement d'EF pour les CFF. Jusqu'à ce que son successeur soit trouvé, Michi soutient activement le comité. Lukas Urech, jeune membre, vient renforcer l'équipe du comité, merci beaucoup.
Michael Hefti, président du SOB, a donné de bonnes notes à la direction de son EF pour la gestion du grand défi que représente le changement d'horaire. La maîtrise de l'importante augmentation des prestations en rapport avec la reprise des prestations RE entre Zurich et Coire exige une planification massive des ressources. Les représentants du VSLF au SOB souhaitent également que le système salarial des CFF soit appliqué, mais cela n'est pas encore réaliste pour le moment.
Il sera intéressant de voir dans les prochaines années comment et si le nouveau système salarial des CFF influencera à l'avenir la fluctuation des mécaniciens. En tant que syndicat, nous espérons que les autres EF suivront. Cela devrait aussi être dans leur intérêt s'ils ne veulent pas perdre la jeune garde au profit des CFF !
Le rédacteur a brièvement expliqué les étapes de la coopération entre le SOB et les CFF. Je tiens à souligner ici que les deux parties ont malheureusement manqué l'occasion d'emprunter de nouvelles voies et de mettre en œuvre la coopération dans les domaines opérationnels. Désormais, beaucoup d'argent est dépensé pour résoudre les problèmes de ressources en personnel (dépôts en manque de personnel), ce qui, en fin de compte, ne rend pas le produit ferroviaire moins cher.

Felix Traber a donné des informations sur le projet ZWALP (deuxième formation du personnel des locomotives). A partir de 2023, les classes de mécaniciens seront à nouveau formées sur tous les véhicules et lignes utiles du dépôt de formation et des éventuels dépôts annexes. Cela augmente massivement la flexibilité de la conduite, de la planification des ressources et des tours et, accessoirement, la diversité du personnel des locomotives.
Lorsque l'effectif du personnel sera équilibré (quand il le sera enfin...), le projet Avanti permettra également au personnel existant d'acquérir les connaissances nécessaires sur les lignes et les véhicules.
En raison des rapports détaillés des orateurs précédents, il ne restait plus beaucoup de temps à Stephan Gut. Il a donné un bref aperçu des défis que le VSLF devra relever en 2021 : négociations salariales des différents chemins de fer, différents systèmes salariaux, état et développements possibles chez Cargo ainsi que les points de friction quotidiens comme les délais d'information, la digitalisation par défaut, les connaissances linguistiques, etc.
Il a également informé d'une rencontre avec Railplus, une association de chemins de fer à voie métrique qui cherchent leur avenir dans l'automatisation avec ETCS et GoA2.
Tous ces thèmes resteront d'actualité en 2022.
La soif et la faim ont rendu impossible la table ronde prévue et le président a clôturé l'assemblée générale officielle à 17h25, les discussions animées se poursuivant sans interruption jusqu'à l'apéritif.
Nous avons ainsi pu accueillir très tôt des invités de marque à l'apéritif. Anita Kessler, de la direction de Zurich, nous a fait l'honneur de sa présence. Claudia Rüthemann-Schätzle de Zurich et son homologue de Winterthour Géraldine Mäusli nous ont rendu visite. Le responsable des transports Daniel Garcia et le responsable du personnel des locomotives Dieter Ugolini du SOB nous ont également fait l'honneur de leur présence.
Enfin, et ce n'est pas le moins important, nous avons accueilli le responsable ZFR des CFF, Claudio Pelletieri. Avec autant de personnalités, les discussions intéressantes se sont poursuivies encore et encore... ! Inutile de préciser que la prolongation demandée au restaurant Haldenbach a été pleinement utilisée. Dans la foulée, je remercie chaleureusement le couple de restaurateurs Zeynep et Bico Erdogdu ainsi que leur équipe pour leur hospitalité extrêmement aimable.

Anniversaire de la section Hauenstein-Bözberg
Roman Gyssler

Le samedi 27 janvier 1996 à 10 heures, la section alors nommée "Hauenstein" a été fondée. Au fil des ans, la section s'est très bien développée, passant d'une trentaine de membres au début à plus de 140 membres aujourd'hui sur les sites d'Olten, d'Aarau et de Brugg.
Nous avons célébré le 25ème anniversaire de la section, rebaptisée depuis "Hauenstein-Bözberg", avec deux manifestations pour les membres, le 20 août à Olten au dépôt historique des CFF et le 3 septembre au parc ferroviaire de Brugg. Les personnes présentes ont pu circuler librement dans les dépôts et s'émerveiller devant les véhicules historiques. La section a fourni aux invités des grillades et des salades de qualité. Des douceurs ont également été fournies sous forme de gâteaux et de cupcakes.
Nous avons été très heureux de la forte participation et nous tenons à remercier tous les membres pour leur fidélité. Nous nous réjouissons déjà du prochain jubilé en 2046 !

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

Bernhard Schreiber
Sektion Luzern-Gotthard
*1949
† 30.06.21

Fritz Füllemann
Sektion Ostschweiz
*1930
† 15.07.21

Markus Meister
Sektion Bern
*1944
† 17.08.21

Simon Freiburghaus
Section Romandie
*1995
† 13.10.21

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

Assemblée Générale VSLF 1966 à Lugano