

LocoFOLIO

2024/1 REVUE DU SYNDICAT SUISSE DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE ET ASPIRANTS VSLF



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

Être impliqué dans un litige, survient plus fréquemment que l'on se l'imagine.

Rien que les frais de justice et d'expertise dépassent rapidement la valeur litigieuse, et les honoraires d'avocat (par heure en moyenne CHF 300.-) sont inquiétants – à moins que l'on soit défendu, grâce à une assurance de protection juridique! Les temps changent, vous et nous aussi. Pour rester dans la course, élargissez votre protection juridique privée et circulation privaLex® avec la protection

juridique Multi Risk avec des compléments de protection intéressants comme le Cyber Risk, le recouvrement de créances, la protection juridique pour les maîtres d'ouvrage, le droit scolaire, la protection juridique en cas de décès, le droit de la protection de l'enfant et de l'adulte. Avec la CAP, vous avez à vos côtés des spécialistes confirmés, qui vous apporteront une aide rapide et efficace.

SANS OUBLIER TOUS LES FRAIS PRIS EN CHARGE:

- honoraires d'avocat
- dépens
- frais de justice et d'enquête
- cautions pénales
- frais d'expertise
- frais de médiation
- frais de voyage pour audiences
- frais de traduction

SOUSCRIPTION PROTECTION JURIDIQUE PRIVEE ET CIRCULATION privaLex®

Assurance individuelle

<input type="checkbox"/> Locataire	CHF 184.70 au lieu de 369.50/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 165.50/an	VOS AVANTAGES ✓ Prime avantageuse: rabais spécial jusqu'à 50% ✓ Jusqu'à CHF 750 000.– par sinistre ✓ Couverture dans le monde entier
<input type="checkbox"/> Propriétaire d'un logement indépendant à l'adresse résidentielle*	CHF 222.50 au lieu de 416.80/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 203.30/an	
<input type="checkbox"/> Locataire	CHF 220.60 au lieu de 441.20/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 196.50/an	
<input type="checkbox"/> Propriétaire d'un logement indépendant à l'adresse résidentielle*	CHF 258.40 au lieu de 488.50/an	<input type="checkbox"/> sans Multi Risk CHF 234.30/an	

*Vous êtes propriétaire d'autres biens (par exemple, une maison de vacances, une résidence secondaire, une propriété non occupée par vous-même)? Veuillez alors contacter directement CAP Protection Juridique (téléphone: 058 358 09 00, underwriting@cap.ch) afin que nous puissions vous faire une offre appropriée.

Durée du contrat: un an, avec reconduction annuelle tacite si le contrat n'est pas résilié trois mois avant l'échéance
Payable: annuellement à l'avance 0000719

Valable dès le _____ (au plus tôt un jour après réception du présent coupon par la CAP) Numéro de membre _____

Nom/prénom _____ Date de naissance _____

Rue/no. _____ NPA/localité _____

Téléphone fixe/mobile _____ E-mail _____

Je suis membre du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF) et j'ai lu les Conditions générales (CG) privaLex® Protection juridique pour particuliers, pour indépendants et petits entrepreneurs, les Conditions générales Protection juridique immeubles ainsi que les Informations aux clients correspondantes sur www.cap.ch

Les CG privaLex® Protection juridique pour particuliers, pour indépendants et petits entrepreneurs, édition 09.2023 ainsi que les CG Protection juridique immeubles, édition 09.2021 font foi. La protection juridique en rapport avec les activités statutaires du VSLF est exclusivement accordée à travers la couverture de base du VSLF. Vos données sont traitées en toute confidentialité. En matière de traitement et de conservation des données personnelles, nous appliquons les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données (LPD) et de son ordonnance. Vos données sont ainsi uniquement destinées à l'usage pour lequel elles ont été collectées (p. ex. établissement d'une offre/police ou envoi de documents) et ne sont pas transmises à des tiers. Toutefois, nous nous réservons le droit de les utiliser à des fins d'optimisation de produits et de marketing interne. Vous disposez d'un droit d'information ainsi que, dans certaines conditions, d'un droit de rectification, de blocage ou de suppression de vos données enregistrées sous forme électronique.

Lieu/date _____ Signature _____

A renvoyer à: CAP Protection Juridique, Case postale, 8010 Zurich **Contact:** tél. 058 358 09 00, underwriting@cap.ch

- 5 Éditorial
- 7 Éditorial Giger
- 8 66ème assemblée générale du VSLF à Fribourg
- 24 Brève interview d'Albert Rösti
- 26 Lettres de lecteur
- 30 Carton rouge au lieu de la carte de stationnement
- 31 Ferrovia
- 34 Un voyage dans le temps électromécanique
- 40 Une tendance lourde pour le self-service
- 42 Problèmes avec l'ETCS à la gare
- 43 Responsabilité des systèmes
- 44 Train spécial sans voyageurs
- 44 Aucun bateau ne viendra...
- 44 Nettoyage des voies à cause du Twindexx
- 45 Signal d'arrêt sur la voie
- 46 Comportement irrationnel sur les questions de sécurité?
- 47 Manque de culture de la sécurité aux CFF
- 47 Rangée de signaux de Berne
- 48 Trop gros pour la cabine de conduite?
- 49 Tout pour le chat la Mouette?
- 50 Accident avec un cheval
- 51 Responsabilité
- 52 Données manquantes pour les trains
- 53 Qualité défailante de l'outil de « briefing » TIP2
- 54 Permis de conduire OFT
- 54 Conclusion de l'audit OFT 2023 chez CFF Cargo
- 55 Stratégie ERTMS
- 55 Le Twindexx roule désormais sans restriction
- 56 Pénurie de personnel qualifié
- 58 La Suisse dans le collimateur des compagnies ferroviaires européennes?
- 60 Optimisation ETCS L1 LS
- 61 Trafic voyageurs international
- 62 Réunion avec l'Office fédéral des transports (OFT)
- 63 Un grand merci pour les trous dans la planification
- 65 L'examen périodique
- 66 Politique ferroviaire, quo vadis?

- 67 Répartition annuelle ou répartition flexible
- 68 Inaptitude à la conduite prononcée
- 69 Tour d'horizon de RAILplus
- 70 Des problèmes de sécurité entraînent
- 71 Greenfield/Orca/Willy
- 72 Respect des règles « Gestes Métier »
- 73 ...et s'il pleut?
- 74 VHBL-AFSM Examen professionnel
- 75 Automatisation: « espace de Berne »
- 77 Nouvelle alternative à la pédale de l'homme mort
- 78 Visite du Waldenburgerbahn
- 80 L'argent et les trajets en train dans une perspective historique
- 85 Une sortie en douceur!
- 86 Gros accident ferroviaire à Bellinzona



Markus Leutwyler
Rédaction



Stefan T. Gall
Artdirector

Édition française: 750 expl. / IBAN: CH26 0900 0000 8005 2312 1

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

LocoFolio 24/1 : 14.6.2024 | Clôture rédaction LocoFolio 24/2 : 1.10.2024

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



**Chers collègues,
Chères lectrices, chers lecteurs,**

Il est toujours surprenant de voir tout ce qui se passe en peu de temps. Dans la cabine de conduite, nous vivons les saisons et leurs changements constants. Il y a peu, il neigeait encore, alors que le soleil brille à nouveau dans le ciel. Alors qu'il y a peu de temps encore, les nuits étaient interminables, aujourd'hui, l'aube commence déjà à se lever avec le début des tours du matin.

Cette densité d'impressions se reflète également dans un magazine comme le LocoFolio, qui paraît tous les six mois. Il est réjouissant de voir comment ce média est utilisé par d'innombrables collègues et également par des personnes externes pour présenter des opinions, des impressions et des faits sur des thèmes qui ont un rapport plus ou moins important avec notre profession.

Le réseautage est le grand point commun de tout ce que nous faisons. Cela commence par le travail proprement dit, à savoir la conduite des trains, et se poursuit par les petites et grandes discussions avec les collègues, jusqu'au syndicat qui s'engage pour nos préoccupations et nous met en réseau entre nous et avec les services concernés.

Cette interconnexion se reflète dans tous les articles publiés dans ce numéro. Dans certains articles, le dénominateur commun est l'argent. D'autres articles traitent des incohérences quotidiennes auxquelles nous devons faire face. Et sur les panneaux de point d'arrêt. Des panneaux de points d'arrêt, beaucoup de panneaux de points d'arrêt !

L'AG de cette année à Fribourg a été marquée par des discours passionnants et le point fort, la visite du conseiller fédéral Albert Rösti. Vous trouverez les discours et les photos dans ce numéro.

En outre, il y a un mélange coloré de brèves (ou de longs récits) de tous les coins de la Suisse !

Salutations connectées,

Markus Leutwyler
Rédacteur LocoFolio



Éditorial Giger

Hubert Giger, Président VSLF

Chers collègues

Lors de notre assemblée générale en mars 2024 à Fribourg, nous avons eu le plaisir d'accueillir en tant qu'invité le chef du DETEC, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti. Cela représente un honneur pour le VSLF et nous apporte de la joie. Ce fut une rencontre enrichissante et nous avons pu nous présenter tels que nous sommes : efficaces, compétents et indépendants. L'ambiance à l'AG était excellente.

Le Conseiller fédéral Rösti a été particulièrement impressionné par le fait qu'environ 31% du personnel des locomotives est en congé, le reste étant au travail ou entre deux tours de service. Tout le temps, toute l'année, de jour comme de nuit, y compris les week-ends et les jours fériés.

Nous ne savons pas ce que le Conseiller fédéral Rösti a fait de la balise ETCS qui lui a été offerte. Jusqu'à présent, aucun serrage imposé n'est survenu suite à une la pose inopinée d'une ancienne balise d'arrêt sur les voies. Le Conseiller fédéral Rösti était manifestement content d'avoir reçu ce cadeau.

Pour le VSLF, il a été important d'annoncer lors de l'AG que la majorité du personnel des locomotives des entreprises de transport ferroviaire à voie normale de Suisse est membre chez nous que nous la représentons. C'est le résultat d'années de travail conséquent du syndicat au service du personnel des locomotives et de tous les cheminots travaillant avec des horaires irréguliers. Merci à vous tous pour votre confiance et votre fidélité.

De manière générale, le VSLF a eu beaucoup de contacts passionnants ces derniers temps, que ce soit avec l'industrie comme Stadler-Signaling et Siemens, avec le domaine de la technique de sécurité de l'OFT ou encore avec railPlus, l'association des chemins de fer à voie étroite. Le thème était toujours la numérisation et les systèmes de contrôle de la marche des trains comme l'ETCS. Le personnel des locomotives a été de plus en plus souvent évoqué en relation avec les avancées de la numérisation. Cela étant, le personnel des locomotives pourra de moins en moins contribuer à la résolu-

tion de nouveaux problèmes. Les normes, les directives et les projets isolés sont continuellement mis en œuvre et ouvrent la voie à de nouveaux conflits potentiels.

Il s'avère que sur de nombreux points, ce que nous avons annoncé et redouté se produit. La stabilité opérationnelle et la satisfaction du personnel en pâtissent. Tout le monde est désormais conscient que les coûts augmentent inévitablement en parallèle.

Une chose est sûre, tous les nouveaux systèmes numériques sont, dans le meilleur des cas, des assistants ou des conseillers dans la cabine de conduite. La responsabilité de la conduite augmente continuellement et restera encore longtemps celle du mécanicien et de la mécanicienne. Et donc aussi la compétence de savoir si et comment un train roule, ou s'il ne roule pas.

Même les plus grands partisans d'un chemin de fer automatique (et si possible sans personnel) mettent entre-temps publiquement en garde contre le fait que « les dernières versions de l'ETCS entraînent de grandes pertes de temps de trajet et torpillent notre système ferroviaire ». Nous les remercions pour cette confirmation (Thomas Kuchler, CEO SOB AG / NZZ 8.3.24). Ainsi, les temps de parcours sont actuellement sensiblement rallongés non seulement en Suisse, mais aussi dans le trafic vers Munich et l'Italie. Un bilan honteux. Les planifications de l'offre de l'OFT témoignent également de telles tendances en Suisse. Malgré une infrastructure moderne et un matériel roulant de pointe, il n'est plus possible de respecter les temps de parcours actuels.

Et lorsque le directeur sortant de l'OFT accuse publiquement les CFF d'avoir toujours la main tendue, cela témoigne de pratiques malsaines. Il est à noter que c'est l'OFT qui a le devoir de surveillance et qui évoque les moyens financiers. Il est possible qu'il s'agisse aussi de se défaire prématurément d'une éventuelle responsabilité. Les coûts liés à la multiplication des normes et du personnel vont probablement augmenter.

Si l'on en croit les communiqués de presse, les trains sont plus remplis que jamais. Cela devrait également remplir les

poches des personnes qui y travaillent. Le personnel travaillant la nuit et le week-end attend depuis longtemps une compensation sensible pour la charge que représentent ces horaires peu attrayants. Les solutions numériques sont immatures sur ce sujet et ne résolvent les problèmes que superficiellement. Personne ne remet en question les prestations fournies en cabine de conduite, les responsabilités toujours plus grandes et la flexibilité sans cesse croissante du personnel, qui doivent donc être compensées. Et comme nous ne pouvons pas récolter les fruits du beau nouveau monde du travail, il ne reste que l'argent. Ce n'est pas seulement nous qui le disons, mais aussi le marché et la réalité.

Parallèlement, de nouvelles générations arrivent avec de nouvelles conceptions du travail et des loisirs. Avec des horaires de service rigides, une augmentation du travail de nuit et de week-end et des tours de service de plus en plus monotones, les entreprises de transport ferroviaire ont de très mauvaises cartes en main. Comme me l'a dit un haut responsable d'un chemin de fer suisse : nous n'avons pas besoin de solutions numériques dans dix ans, mais de suffisamment de personnel des locomotives pour l'exploitation quotidienne dans cinq ans. Nous étions d'accord sur ce point.

L'amélioration du poste de travail du personnel des locomotives est pour moi une préoccupation toujours importante. Malheureusement, les cabines de conduite des nouveaux véhicules n'apportent pas que des améliorations. Mais chez CFF Voyageurs, nous avons réussi à faire en sorte qu'à l'avenir, une alternative ergonomique à l'appui sur la pédale de l'homme mort soit installée. L'amélioration pour le personnel des locomotives en vaut la peine.

Bonne route à tous.

Votre président
Hubert Giger

66ème assemblée générale du VSLF à Fribourg

La 66ème assemblée générale (AG) du VSLF – portant sur l'exercice 2023 – a eu lieu le 16 mars 2024 à Fribourg. L'assemblée a été suivie par 208 personnes, dont 158 membres. En tant que représentant de la section Romandie, organisatrice de cette AG, Alain Nydegger a tout d'abord souhaité la bienvenue aux personnes présentes.

Le matin, dans le cadre de la partie officielle de cette AG, cinq orateurs se sont adressés aux personnes présentes.

Avec Alexander Muhm, le poste de responsable du trafic marchandises des CFF a enfin été repourvu après qu'il était resté vacant sous cette appellation depuis plusieurs années. L'un de ses principaux objectifs est de revoir les diverses stratégies actuelles et futures de CFF Cargo. Le marché global du transport de marchandises en Suisse va en effet connaître une forte croissance au cours des prochaines années. Malgré des déficits qui restent et resteront importants, la Confédération mise sur le transport de marchandises par le rail et le renforce sciemment. Pour cette raison, CFF Cargo, tout comme l'administration, la politique et les clients sont des décideurs importants et sont tous solidairement coresponsables de la pérennité de ces prestations de transport. En effet, celles-ci présentent de multiples et durables avantages par rapport au transport de marchandises via la route. « Nous devons investir », a affirmé Alexander Muhm – des partenariats à long terme sont plus que jamais nécessaires et seront mis en place. Le système de production ferroviaire doit être remis en question et les structures habituelles doivent être repensées et revues.

Raoul Fassbind, membre du comité central du VSLF, a abordé dans son discours la question de savoir comment gérer la peur et ce que le courage signifie ou pourrait apporter dans la société actuelle et plus concrètement dans le monde des chemins de fer. S'opposer aux conventions et aux normes et montrer que d'autres alternatives sont possibles est une approche importante. En effet, les irrationalités dans le quotidien professionnel – notamment du personnel des locomotives – sont nombreuses, comme en ce qui concerne le thème de la sécurité : « L'OFT surveille la surveillance », a ainsi affirmé Raoul Fassbind. Mais il faut aussi des connaissances et des compétences professionnelles. Comment se fait-il qu'en l'espace de quelques années, ce qui était autrefois un métier de rêve se soit à ce point distancié de cet idéal? La volonté d'optimiser et le controlling – qui ont pour incidence de générer des coûts pour potentiellement les réduire par

après – semble être arrivée à ses limites étant donné que le citron ne peut pas être pressé à l'infini. De plus, il est urgent de remédier aux dysfonctionnements tels que le manque d'estime et la baisse d'attractivité de la profession.

Matthieu Jotterand, président de la section Genève, a affirmé que la Suisse romande s'était endormie ces dernières décennies et qu'elle se réveille maintenant. Le transport ferroviaire est en pleine croissance, l'offre doit être élargie mais le métier reste fondamentalement le même ; le personnel de base est le plus touché par ces évolutions. La grave pénurie de personnel exige ainsi des améliorations de ses conditions de travail. « Une adaptation des règles et des indemnités en lien au travail de nuit sont possibles et nécessaires », a ainsi affirmé Matthieu Jotterand. La planification des tours de service se fait sans tenir compte des besoins physiologiques du personnel et la protection de la santé du personnel de terrain doit avoir une plus grande priorité à l'avenir. Il est temps que les employés de terrain puissent eux aussi récolter une partie des fruits de la numérisation.

Hubert Giger, président du VSLF, a évoqué le prochain jubilé des 150 ans du VSLF. Sur un plan interne, le nombre de membres du syndicat a plus que doublé en l'espace de seize ans. Giger a également évoqué l'idée qu'ont les entreprises de transport ferroviaire (ETF) de mettre en place un horaire flexible, qui nécessiterait un personnel tout aussi flexible. Si d'éventuels plages horaires de douze heures devaient conduire à un temps de travail de douze heures, le VSLF soutiendrait volontiers ces efforts. Par la suite, Giger a évoqué la numérisation, qui offre différents défis et opportunités, de sorte que l'ETCS, par exemple, a tendance à freiner le personnel des locomotives alors que des programmes pragmatiques tels que vPro le soutiennent et l'aide. Pendant l'exposé, la marche d'un train en cours de route a été projetée et les informations vPro ont pu être montrées et commentées en direct pour l'assemblée. Le discours s'est par la suite porté sur les ETF qui ont impérativement besoin de personnel motivé, de prescriptions logiques et d'une technique solide. Finalement, Hubert Giger a affirmé que l'échange est la base

d'un partenariat social qui fonctionne et qu'en cela, la présence de nombreux invités à cette assemblée est à la fois très appréciée et révélatrice.

Albert Rösti, conseiller fédéral en charge du DETEC a exprimé par sa présence son estime pour le personnel des locomotives. Celui-ci assume une énorme responsabilité dans son travail quotidien. Les chemins de fer suisses fonctionnent, les pays voisins nous envient et n'arrivent pas à suivre. Le manque de personnel qualifié est l'un des plus grands défis des années à venir, et il semble possible d'y remédier, notamment en recrutant davantage de femmes. La numérisation pose effectivement quelques problèmes, et pas seulement dans les chemins de fer, mais elle représente aussi en quelque sorte « l'avenir ». Cela ne signifie pas pour autant que le métier mécanicien de locomotive sera bientôt menacé. D'autres défis importants dans le futur sont la production et disponibilité d'énergie et l'ouverture du trafic ferroviaire international à la concurrence. Une ouverture partielle est visée ; le soutien des parties-prenantes - VSLF y compris - est souhaité à cet égard.

En guise de cadeau, Albert Rösti a reçu du VSLF une balise ETCS. En plus de cela le syndicat lui a préparé et remis un dossier complet en lien à l'ETCS, qui est également accessible sur le site internet du VSLF (VSLF – AG 2023 Fribourg).

L'ambiance a été studieuse et positive tout au long de l'AG.

La partie interne de l'assemblée a été menée de main de maître par le président du jour, Patrik Fux, de la section Suisse centrale. Les rapports annuels de la direction de gestion et du trésorier ont été approuvés et la décharge a été donnée à l'unanimité au comité central du VSLF.

Les nouveaux fonctionnaires du VSLF ont été présentés à l'assemblée :

- Stefan Gall, directeur artistique VSLF, section Ostschweiz
- Rahel Wyss, coordinatrice de la communication KoKo, section Ostschweiz

- Manuel Bär, coordinateur de la communication KoKo 2, section Ostschweiz
- Eric Guex, coordinateur AG, section Berne

Les motions adoptées lors de l'AG 2022 (25 mars 2023, Berthoud) ont été résumées et l'état actuel de leur mise en œuvre a été présenté.

Quatre motions ont été traitées :

Motion 1 : Pour des journées de préparation à l'examen périodique.

La motion a été adoptée à la quasi-unanimité.

Motion 2 : Motion pour l'optimisation de la coordination et de la communication entre les bureaux de répartition de CFF P (PP-BP-ZFR) et le personnel des locomotives.

La motion a été adoptée à une large majorité.

Proposition 3 : Inclure les indemnités régionales, les indemnités internationales et les indemnités pour le travail de nuit et de dimanche dans les négociations salariales.

La proposition a été adoptée à la quasi-unanimité.

Motion 4 : Pour une fin de service à 20 heures avant les jours de congés.

La motion a été retirée après une discussion approfondie et n'a pas été soumise au vote.

Beda Breu, section Ostschweiz, a été élu à l'unanimité au comité central en tant que second représentant pour CFF Cargo.

Raoul Fassbind et Tobias Früh ont été confirmés comme membres du comité central, ainsi que Jürg Meier comme membre de la commission de contrôle et de vérification (CCV).

Anita Rutz, du Tessin, a été honorée pour ses quarante ans de traduction allemand-italien pour le VSLF.

Gaby Fischer, section Ostschweiz, a été honorée pour son engagement au sein de l'organe de formation du VSLF pendant quatre ans et en tant que conférencière des séminaires de préparation aux examens périodiques pendant plusieurs années.

Les membres d'honneur selon l'art. 10.4 des statuts du VSLF (45 ans d'adhésion au VSLF) ont été cités :

- Urs Aeschlimann, section Bâle, entré au VSLF le 1.9.1978
- Kurt Hoppe, section Bâle, entré au VSLF le 1.1.1979
- Walter Küng, section Ostschweiz,

- entré au VSLF le 1.5.1978
- Heinz Keller, section Ostschweiz, entré au VSLF le 1.8.1978
- Jean-Paul Brasey, section Romandie, entré au VSLF le 1.7.1978
- Eros Risi, section Ticino, entré au VSLF le 1.8.1978

La prochaine AG du VSLF sera organisée par la section Ostschweiz. Elle aura lieu le 15 mars 2025 à Zurich.

Environ 120 membres et leurs partenaires ont participé au programme de la soirée. Dans une ambiance joyeuse, les participants ont bien mangé et discuté de thèmes divers et variés en lien – ou pas – au monde des chemins de fer. ➔



Discours d'Alexander Muhm

Chef du trafic marchandises des CFF depuis 2023

Chers invités,
Chères mécaniciennes et chers mécaniciens de locomotive,

En 2023, j'ai repris la direction du trafic marchandises aux CFF. Un poste qui a enfin pu être repourvu après de nombreuses années. Dès le début, j'ai pu ressentir quelques turbulences.

Nous avons tout d'abord été choqués par le déraillement dans le tunnel de base du Gothard. Malgré tout, nous avons eu de la chance dans notre malheur, car personne n'a été blessé. Le mécanicien de locomotive était sain et sauf et tout le monde s'est engagé pour maîtriser cette crise le plus rapidement possible. Et ça a marché, nous l'avons maîtrisée.

Malheureusement, nous avons aussi eu trois accidents très graves en peu de temps, dont un mortel. Celui-ci s'est produit à la fin de l'année, une période où nous espérions un peu de calme. Avec des incidents aussi tragiques, on prend conscience des dangers qui guettent à chaque instant dans le système ferroviaire. Lorsque la vitesse et le poids se combinent, le potentiel d'accidents est très élevé et la sécurité est d'autant plus importante, c'est la base de notre ac-

tion. C'est pourquoi nous allons continuer à mettre l'accent sur ce domaine au cours des prochains mois. Si de tels cas viennent à se produire – et ils se produiront, nous ne pouvons jamais les éviter complètement – nous devons veiller à ce qu'ils provoquent le moins de dommages possibles.

Mais revenons un peu en arrière. Que s'est-il passé au niveau de la régulation ? Beaucoup de choses ! Il a fallu beaucoup de choses pour que la direction du groupe CFF s'élargisse à nouveau et puisse nommer un chef du trafic marchandises. Cela ne s'est pas fait par hasard. En effet, les nouveaux objectifs du Conseil fédéral ont été annoncés en 2024. On y distingue deux domaines d'activité pour la division Cargo. L'activité suisse : il s'agit surtout du trafic par wagons complets isolés (TWCI) qui est sur toutes les lèvres à cause de ses lourdes pertes financières. L'autre volet est le trafic international ou le trafic de transit à travers la Suisse. Celui-ci fonctionne bien, même s'il est actuellement en difficulté passagère pour des raisons conjoncturelles. Dans ce domaine, nous enregistrons habituellement des bénéfices importants. En ce moment, il faut bien l'avouer, ceux-ci sont réduits.

Dans le domaine du TWCI, qui représente 60% de l'activité suisse, l'environnement évolue vite. Nous partageons les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) selon lesquelles le marché augmentera d'ici 2050. Ceci en raison de deux facteurs : la croissance de la population, estimée à deux



millions de personnes supplémentaires, et la croissance économique qui l'accompagne. L'hypothèse est que la consommation augmentera et que le trafic marchandises augmentera également. On s'attend à une augmentation d'environ 30 % du trafic.

Qu'est-ce que cela signifie pour le transport de marchandises ? CFF Cargo SA, qui évolue principalement sur le marché intérieur, traîne une dette d'environ 1,3 milliard de francs. Au cours des dix dernières années, elle n'a pas réussi à investir les quelque deux milliards de francs nécessaires à l'entretien du matériel roulant. On a procédé deux fois ces cinq dernières années à des amortissements, à chaque fois à une hauteur d'environ 200 millions et on a un déficit structurel de 80 millions qui, si rien n'est fait, va s'accumuler à environ 120 millions. Lorsque le directeur financier m'a dit cela il y a quelques mois, j'ai pensé que le dépôt de bilan était inéluctable. Il m'a répondu : « C'est vrai ! Vous avez bien suivi les cours de gestion d'entreprise ! ». Mais dans le cas présent, c'est différent : il y a actuellement des discussions politiques et une intervention du Conseil fédéral qui mise sur la transformation du système et le maintien du TWCI en Suisse.

Le TWCI transporte chaque jour environ 95 000 tonnes de marchandises à travers la Suisse. Et si l'on suspendait tout simplement ce système, l'approvisionnement du pays serait mis en péril

ou devrait se repenser tout autrement. Il faudrait 8'500 trajets de camions supplémentaires chaque jour. Le remplacement n'est donc guère réaliste et c'est pourquoi il faut une transformation vers un système qui remplit sa mission de transport, mais qui n'accumule pas les pertes. Et c'est là que nous sommes en conflit avec la politique, avec l'administration et avec nos clients.

Le problème principal réside en nous-mêmes. Nous devons changer et repenser la manière dont nous voulons produire à l'avenir. L'administration, les clients et la politique ne peuvent pas le faire à notre place, c'est à nous de commencer. Mais nous avons besoin de la politique et de nos clients pour accompagner le processus et le réussir. Les gens ont-ils mal travaillé jusqu'à présent ? Non, pas du tout ! Ils ont pu économiser 20% de leurs coûts au cours des dix dernières années. Mais malheureusement, nous avons aussi perdu 30% des volumes, ce qui est encore plus important que la réduction des coûts.

Quels sont les avantages du système de transport ferroviaire, même relativement ? Il y a l'avantage du CO2. Il est possible que cet avantage s'estompe un jour lorsque nous aurons des camions électriques, mais l'efficacité énergétique demeure. L'acier sur l'acier roule beaucoup mieux que le caoutchouc sur l'asphalte. Un autre avantage est la capacité : un train remplace jusqu'à cinquante camions. N'oublions pas que les chauffeurs de camion ne tombent pas non plus du ciel et le manque de personnel est aussi évident ici que dans de nombreux autres domaines. C'est l'un des plus grands problèmes en Europe. La sécurité est un autre point positif. Bien sûr, si quelque chose se produit, comme au Gothard, les conséquences sont importantes. Mais heureusement, il se passe relativement peu de choses, et nous espérons qu'il en sera toujours ainsi.

Quelles sont donc les étapes concrètes de la transformation ? Le débat politique

sur la modification de la loi sur le transport de marchandises, qui sera traité au Parlement à partir du mois d'avril, est très important. Il s'agit entre autres d'un financement du TWCI qui, s'il passe, ce que j'espère, couvrira une certaine partie du déficit et nous permettra d'équilibrer modérément le rapport coûts/prix et d'investir à nouveau. Car il n'y a pas d'autre solution : nous devons investir pour pouvoir à nouveau produire de manière efficace et fiable.

La transformation s'effectuera sur la base de trois éléments. Premièrement, les partenariats avec nos clients. Nous avons besoin de clients qui veulent investir dans notre système et qui s'engagent



avec nous à long terme. C'est-à-dire pas seulement sur une période d'un an, mais sur au moins dix ans. Nous voulons être intégrés dans les flux logistiques de nos principaux clients. CFF Cargo SA a une quinzaine de clients dans le TWCI, avec lesquels elle réalise 75% de son chiffre d'affaires. Ces clients conçoivent plus ou moins le réseau. Mais cela signifie aussi que nous ne transportons pas chaque tonne par le rail. En dessous d'une certaine masse critique, le transport par la

route est plus judicieux. Nous allons nous concentrer sur les parties du transport où le rail peut faire valoir ses avantages. Les discussions avec les clients ont déjà commencé et nous allons entamer une deuxième série de discussions parallèlement au débat politique.

Deuxièmement, la production ferroviaire doit être remise en question. La manière dont nous produisons actuellement présente de nombreuses inefficacités. Aucune réflexion ne doit être interdite, mais nous devons penser de manière complètement transversale afin d'augmenter l'efficacité de la production. Cela signifie par exemple améliorer la circulation des locomotives, mieux regrouper les tâches, adapter les fenêtres de commande, etc. Nous essayons également de contrôler combien de gares de triage et de formation sont nécessaires et où se trouvent les bonnes gares de réception. Cela ne signifie pas que nous pouvons modifier l'infrastructure à court terme, cela se fait à long terme et implique surtout de gros travaux, donc pour l'instant nous travaillons avec ce que nous avons.

Troisièmement, l'aspect technologique. En premier lieu, il doit combler le déficit d'investissement. Je suis tout à fait conscient qu'il y a certainement dans cette salle de nombreux grands fans de la Re 420. Mais malheureusement, cette locomotive a une disponibilité technique qui fait qu'elle est en réparation un quart du temps. Quand elles roulent, elles roulent, mais la part du temps non disponible est tout simplement trop élevée : 25%. A titre de comparaison, une locomotive moderne ne nécessite que 4% du temps pour son entretien. Il faut se rendre à l'évidence : les 420 seront remplacées un jour ou l'autre. Sur cette base, il existe bien sûr d'autres possibilités, par exemple avec (a) la mise en place de l'essai de frein automatique sur le réseau de nuit, (b) le déploiement de l'automatisation pour le contrôle du matériel roulant, (c) la préparation opérationnelle des trains, (d) l'utilisation de locomotives de manœuvre télécommandées dans les gares de triage et (e) l'utilisation généralisée de la radiotélécommande pour les mouvements de manœuvre sur le territoire. Mais il faudra encore attendre un certain temps avant que tout cela ne soit mis en œuvre. L'accent est mis sur les technologies que nous pouvons mettre en place rapidement dans le système, c'est-à-dire d'ici 2030.

C'était un bref aperçu de ma part. Je suis très reconnaissant pour tout le soutien que vous m'apportez et j'aimerais vous remercier pour la super collaboration avec les mécaniciennes et les mécaniciens de locomotive. Je me réjouis d'échanger avec vous lors du repas de midi !



Discours Raoul Fassbind

Comité central VSLF

Mesdames et Messieurs les invités, chères et chers collègues,

J'aimerais également vous saluer tous très chaleureusement dans le cadre de notre assemblée générale, ici dans la pittoresque ville de Fribourg.

Certains se souviennent peut-être que mon discours de l'année dernière portait essentiellement sur le thème de la peur et sur les modèles de comportement irrationnels qui peuvent en découler. J'essaie à présent de poursuivre et d'en déduire des solutions possibles.

Afin de donner à la numérisation l'espace désormais habituel, je me suis donc renseigné auprès de ChatGPT sur la manière de gérer la peur. ChatGPT donne des réponses comme la sérénité, la confiance en soi, l'acceptation, la flexibilité. Il est intéressant de constater qu'il s'agit là de compétences clés du personnel de terrain.

Personnellement, attention cela peut surprendre et ce sera le fil conducteur d'aujourd'hui, j'essaie de m'y opposer en faisant preuve de courage. Qu'est-ce donc que le courage ?

Le courage est la qualité qui permet de se dépasser, de relever des défis et de sortir des schémas de pensée habituels. Il faut du courage pour affronter ses peurs et aller de l'avant malgré les incertitudes, pour remettre en question les chemins empruntés et réévaluer les situations habituelles, pour s'élever contre les conventions et les normes, mais aussi pour montrer des alternatives et les défendre.

Dans la vie quotidienne et professionnelle, nous sommes constamment confrontés à de l'irrationnel, à un manque de logique et à des contradictions. C'est précisément dans l'environnement complexe d'une exploitation ferroviaire que l'on y est constamment confronté. D'une part, les situations d'exploitation et les thèmes spécifiques sont stimulants, d'autre part, l'exigence en matière de niveau de sécurité est l'une des plus élevées.

Alors que nous essayons de produire le trafic ferroviaire le plus complexe et le plus fiable du monde, nous sursautons avec effroi à chaque incident comme de



jeunes chevreuils et déployons des efforts considérables pour les éviter avec véhémence. Les normes, processus et directives qui en découlent font toutefois de plus en plus souffrir la qualité de l'exploitation.

Permettez-moi de faire une petite digression, peut-être superflue, sur l'organisation des services de sécurité et de leurs modèles de pensée présumés dans l'exploitation ferroviaire.

L'autorité d'enquête de la Confédération, le SESE, a pu se présenter dans le cadre de l'AG de l'année dernière. Il dépend indirectement du Conseil fédéral et est rattaché administrativement au DETEC. Il est considéré comme indépendant, enquête en premier lieu sur les incidents et élabore sur cette base des recommandations d'action.

De manière générale, l'Office fédéral des transports fixe les règles du jeu, mais en tant qu'autorité de surveillance, il est également confronté aux responsabilités qui en découlent. Ce schéma a induit le mécanisme récurrent de charger les entreprises de transport ferroviaires (ETF) elles-mêmes de l'élaboration de processus et de directives, mais aussi de leur déléguer d'une certaine manière la surveillance de l'exploitation. L'OFT ne surveille donc plus que la surveillance, mais peut la critiquer ouvertement et attribuer des torts et des responsabilités presque à volonté.

Les ETF ont donc mis en place divers services de sécurité. Aux CFF, par exemple, c'est le cas au niveau du groupe mais aussi dans de nombreuses unités qui

gèrent leurs propres organes de sécurité semi-indépendants. Ils servent à analyser les événements et à les évaluer voire, dans le meilleur des cas, à émettre des directives d'action en collaboration avec les directions des unités. Bien entendu, le contexte de la diffusion de la responsabilité qui en résulte et du potentiel de conflit auquel on peut s'attendre est bien présent. Les cas complexes sont laissés au personnel d'exploitation doté d'un savoir-faire afin de trouver une solution adéquate à la situation.

Ce qui m'amène à me demander ce qui manque au personnel pour qu'il ne puisse pas reconnaître lui-même de manière adéquate les possibilités de solution qui ne seraient pas conflictuelles ou même plus simples ? Ce ne peut être le savoir-faire, ni l'autonomie. Est-ce le manque de compétence hiérarchique, le manque de temps pour s'occuper des problèmes à long terme ou la classification trop basse de son niveau de fonction dans le système salarial ?

On pourrait donner au moins l'échelon de la grille salariale supérieur, les coûts étant compensés par les économies sur les services de sécurité devenus superflus. Les deux autres pistes nécessitent probablement des interventions trop lourdes en termes de politique du personnel. Et n'oublions pas que quelqu'un devra toujours conduire le train.

Assez de polémique... où en étais-je ? Ah oui, justement, au courage.

La semaine dernière, le CEO des CFF Vincent Ducrot a par exemple fait preuve de courage en critiquant ouvertement le développement et le financement de nouveaux projets ferroviaires et le rôle de la politique derrière ces projets. A-t-il d'abord craint son action courageuse ? Je n'en suis pas sûr, laissons cela en suspens. Mais au moins, il tente de s'opposer à un mécanisme bien rodé de lobbying et de consensus social. Chapeau !

Il a reconnu à juste titre le lien entre un réseau ferroviaire plus étendu et l'augmentation des frais d'entretien. Mais dans son argumentation, il a également soutenu un trafic cadencé plus dense avec de nombreux trains supplémentaires.

Mais les trains aussi s'usent et pèsent sur l'infrastructure pendant leur marche. Il y a donc là aussi une corrélation entre l'augmentation du trafic et celle de l'entretien, mais elle semble avoir été oubliée. Une erreur peut toujours arriver...

Cela montre de manière exemplaire que le courage ne suffit pas à résoudre les problèmes. L'environnement complexe des chemins de fer requiert justement

beaucoup de connaissances techniques et de clairvoyance. Des solutions semi-improvisées, comme aussi de nouvelles lignes ferroviaires coûteuses, doivent plutôt servir le facteur environnemental du report modal. Les nouveaux concepts tels que la cadence au quart d'heure proposée pour toute la Suisse par Vincent Ducrot sont certes séduisants, mais on oublie malheureusement que l'infrastructure ferroviaire a été conçue ces trente dernières années en fonction du concept Rail2000.

Toute l'infrastructure, avec de nouvelles lignes, de nouveaux aiguillages, de nouvelles diagonales d'échange, de nouveaux signaux et de nouvelles installa-

montrent donc qu'un système de transport ferroviaire est tout de même un peu plus complexe qu'on ne l'imagine. Est-il donc courageux de remettre en question publiquement un concept existant qui fonctionne plutôt bien et d'en proposer un nouveau qui présente des défauts et des points forts comparables et qui n'est même pas moins cher ?

Serait-il plus courageux de défendre le concept actuel et d'accepter les limites du système ? Ou serait-il même plus courageux de jeter aux orties toute la mentalité de gestionnaires et de maintien d'emploi et de revenir à plus de simplicité et de se concentrer sur l'activité principale ? En d'autres termes, tirer le meilleur parti de la situation actuelle ?

remarque que le courage disparaît rapidement dès qu'il faut prendre position. Dès que la responsabilité est engagée. Dès qu'une partie prenante pourrait éventuellement être compromise, par peur de devoir se justifier. Ce n'est tout de même pas trop demander que de penser de manière non conventionnelle et de remettre en question les choses existantes ?

Il y a vingt ans à peine, la règle voulait que l'on oblige presque les mécaniciens de locomotive à prendre leur retraite. Aujourd'hui, les plus âgés aspirent à la retraite, le plus tôt sera le mieux. Beaucoup de jeunes se construisent une deuxième source de revenus avec plus de diversi-



tions de gare, a été explicitement conçue en fonction du système de nœuds.

Ce système doit à présent être bouleversé. Pour obtenir une cadence au quart d'heure sur l'ensemble du territoire, il faut donc de nouvelles lignes, de nouveaux aiguillages, de nouvelles diagonales d'échange, une nouvelle signalisation et de nouvelles installations dans les gares. En outre, les « anciennes » nouvelles infrastructures continueront d'être exploitées, ce qui augmentera les frais d'entretien.

Ces brèves considérations superficielles

Je ne sais pas, je ne fais que penser tout haut, mais ce que je dis ici n'a pas beaucoup d'importance : à Berne j'ai encore moins d'influence que le CEO des CFF. Mais je lui reconnais le mérite d'essayer au moins de remettre en question les errements actuels.

Je remarque également que diverses autres solutions sont abandonnées, ou en tout cas pas approfondies. Je remarque qu'il est très facile de s'occuper des problèmes et que si ceux-ci se développent de manière problématique, il est encore plus facile de les mettre sous le tapis. Je

té, plus de liberté et plus de week-ends libres. Dans la formation interne, dans l'infrastructure, dans la planification du personnel et des locomotives, dans la répartition, dans la direction ou ailleurs. A cela s'ajoute une fluctuation accrue qui en éloigne encore d'autres de la profession et des chemins de fer.

Comment se fait-il qu'en l'espace de quelques années, un métier de rêve se distance à ce point de cette notion ?

Il est frappant de constater que le personnel des locomotives n'est pas le seul à être touché par ce changement. Le problème

se pose également pour le personnel enseignant, les médecins, le personnel soignant et bien d'autres professions traditionnellement valorisées. Ce sont en principe toujours des professions formidables, au front et en contact direct avec les gens. Ils sont utiles, importants pour le système et gratifiants.

Entre-temps, des symptômes tels que de nouvelles structures de processus, des normes plus strictes, des marges de manœuvre plus étroites, une pression croissante sur les coûts, une pression concurrentielle construite et une baisse de l'estime de la société pour ces emplois se sont toutefois répandus partout. Cela se traduit par une augmentation de la bureaucratie, des applications, des outils, des gains d'efficacité, une ergonomie fictive, un manque de respect et une volonté d'optimisation de toutes sortes. Et bien sûr, toujours sous la surveillance d'un contrôle de gestion complet. Introduit et exploité par des employés spécialement créés à cet effet dans les domaines professionnels qui en découlent et qui sont éloignés des emplois d'origine. On génère donc des coûts pour économiser des coûts, mais à un moment donné, le citron est pressé.

Et finalement, il est surprenant de constater qu'il est de plus en plus difficile de recruter du personnel motivé pour les métiers « ouvriers » importants à l'origine, alors que les métiers administratifs et de conseil en sont submergés. Nous tenons à remercier encore une fois les entreprises pour la progression salariale du personnel en dix ans, mais n'y a-t-il pas encore une marge de progression ?

Les entreprises semblent savoir que le personnel des locomotives, contrairement aux employés de bureau, ne peut pas choisir librement entre divers employeurs. On a longtemps misé sur cette carte de l'absence de concurrence, mais elle deviendra inutile si seuls quelques-uns se décident à long terme pour cette profession. Le VSLF, dans son rôle de partenaire social, est heureux d'aider à remédier à cette situation.

En tenant compte justement du fait que le personnel des locomotives, qui travaille dans la perfection absolue, est particulièrement en ligne de mire. Et ce n'est pas une exagération. Chaque minute, voire chaque seconde de notre travail quotidien est saisie, enregistrée, attribuée, évaluée et extrapolée. Chaque action est surveillée et la culture de l'erreur, déficiente, suppose que l'on doive se dénon-

cer et se justifier même au moindre faux pas. La peur des représailles l'emporte sur la joie d'être soutenu et de pouvoir se rattraper.

Ainsi, si l'on n'apparaît en permanence que comme un objet d'optimisation et de flexibilisation possible dans des tableaux Excel, si chaque minute de trajet entraîne des pertes de productivité prévisibles et si l'on n'est plus considéré que comme un facteur de coût et un risque pour la sécurité, cela témoigne d'un manque d'es-



time, d'une baisse d'attractivité et d'une motivation moindre pour la profession. Ces facteurs négatifs doivent être compensés. Essayez donc de gagner plus d'argent ou de réduire les temps, vous aurez alors plus de marge de manœuvre pour les exercices d'économie du contrôle de gestion. Et cela génère aussi la sécurité de l'emploi pour le contrôle de gestion. Gagnant-gagnant.

Par ailleurs, la masse salariale du personnel des locomotives est effectivement plutôt marginale dans le contexte global de toutes les masses salariales et de toutes les charges d'exploitation. Une nette optimisation permettrait rapidement de compenser le déséquilibre entre l'excédent de personnel administratif et

le manque de personnel qualifié, soyez courageux, je suis confiant sur le fait que cela marchera.

A propos de courage, il existe d'innombrables autres domaines dans lesquels une action courageuse, non conventionnelle et non conceptuelle peut apporter des succès.

Par exemple, l'automne dernier, le VSLF s'est vu confronté à une lettre de menace anonyme et méprisante contre une seule collègue. Elle a été compromise dans ses compétences professionnelles, son comportement privé, sa famille, sa santé et ses plans de carrière.

En principe, l'employeur propose certes des mesures à ce sujet, comme le système de signalement confidentiel ou le traitement du cas via les supérieurs ou les RH. Nous avons toutefois décidé d'aborder ouvertement la situation dans le cadre d'un grand comité, avec l'accord des personnes concernées et en leur présence. Il est probable que l'auteur de la lettre lâche, qui ne s'est toujours pas identifié, n'était pas présent, mais le soutien et la grande indignation ont témoigné du fait que la décision courageuse d'aborder publiquement le sujet était la bonne voie. Le soutien à la collègue a été écrasant, l'indignation authentique et justifiée.

Personnellement, j'étais d'avis, au début, de passer la situation sous silence et de ne pas offrir de plate-forme à ce misogynisme manifestement complexé. Le risque que la situation échappe à tout contrôle était trop grand pour moi. Je n'ai pas été courageux, j'ai eu tort.

Une autre situation s'est présentée il y a quelque temps en Suisse centrale lorsqu'une collègue s'est sentie harcelée par un supérieur hiérarchique, probablement en raison de ses conversations et questions intimes ainsi que de sa tendance à toucher l'épaule de manière récurrente. Elle a choisi la voie hiérarchique. Aujourd'hui, tous deux sont toujours employés par les CFF, mais plus à leur lieu de travail habituel. Quelle était la solution ? Compromis, déni, dissimulation, clarification ? Le courage aurait-il été utile dans cette situation ? Si oui, de quelle manière ?

Je ne peux pas le dire exactement. Peut-être le courage d'aborder un événement désagréable de manière bilatérale ou peut-être le courage d'affronter seul une personne hiérarchiquement supérieure ? Je ne pense pas. Je suppose que la situation a dégénéré, car il peut être très diffi-

cile pour une femme de se sortir correctement de cette situation.

L'empreinte historique est trop forte. En tant que femme, on doit accepter la tradition, toute autre attitude serait une réaction excessive. Les attitudes qui consistent à toucher une femme et à faire passer cela pour un geste collégial ou un compliment sont trop fortement ancrées. Et si l'on se comporte de la même manière avec un collègue masculin, on se retrouve presque confronté à sa propre homosexualité théorique.

Vous voyez, le champ d'action est vaste pour se faire remarquer par des approches courageuses. Ou pas. Ne sommes-nous pas incroyablement perdus dans ce débat sur les genres ? Faut-il être borné pour croire qu'un quota de femmes compensera des siècles de négligence et d'oppression ? Quelle naïveté de croire qu'un quota remédiera à la pénurie de personnel qualifié ? D'autant plus que les quotas ne permettent même pas forcément de générer du personnel adéquat pour les postes vacants. Pour autant que ce luxe soit applicable compte tenu de l'incroyable manque de personnel qualifié ou justement de l'excédent de personnel administratif.

Mais cela permet également de créer un potentiel de conflit supplémentaire entre les personnes prétendument privilégiées et celles prétendument laissées de côté. Quiconque a déjà reçu une réponse générique des RH à une candidature rejetée peut à peu près s'imaginer l'ampleur de la marge d'interprétation.

Ne serait-il pas souhaitable de créer un ensemble social harmonieux, égalitaire, contemplatif et synergique ?

Appelons cela du respect mutuel. Appelons cela l'égalité des chances.

D'ailleurs, si vous assistez cet après-midi à la partie interne de l'AG, vous constaterez que le comité directeur du VSLF est composé exclusivement d'hommes. Est-ce un problème ? Non. D'une part, nous recrutons nos membres actifs parmi le personnel existant au sein de la profession, d'autre part, nous n'avons pas besoin de quotas de femmes, car nous n'en avons pas ou ne voulons pas en avoir. Ceux qui travaillent chez nous le font en raison de leurs compétences professionnelles et de leur force de caractère.

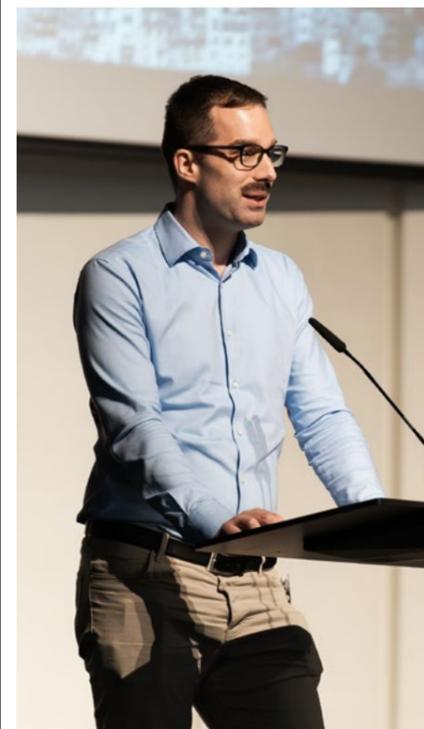
Merci beaucoup. ➔

Discours Matthieu Jotterand

Président de la Section de Genève

Chères et chers invités,
Chères et chers membres,

Je vais vous dire quelques mots en tant que président de la section genevoise du VSLF, un canton où le trafic ferroviaire a connu une croissance immense ces dernières années, principalement par le biais d'un projet dont tout le monde ici a probablement entendu parler de près ou de loin, le « CEVA », qui s'est mué en Léman Express.



Dans le domaine ferroviaire en Romandie, nous avons bien dormi pendant toute la deuxième moitié du XXe siècle et nous nous réveillons maintenant en sursaut. Un réveil peu agréable, quand on constate la montagne à gravir en termes de rattrapage ferroviaire !

La ligne Genève-Lausanne, 60 km, a impérativement besoin d'un doublement et nous allons passer un siècle à le faire par tronçon, alors que la longueur est comparable au tronçon Rail 2000 Berne-Olten !

Le développement des infrastructures régionales, pour le trafic marchandises et la nécessaire accélération de certains temps de parcours, sans parler de la délicate modernisation des nœuds ferro-

viaires, vont transformer le réseau ferroviaire en chantier permanent.

Une chose est ainsi certaine : le ferroviaire est en pleine croissance et à n'en pas douter la tendance n'en est à qu'à ses débuts, en considérant le nécessaire report modal de la route au rail qui devra avoir lieu ces prochaines décennies.

Et là au milieu, se trouve le cheminot ! Même si certains politiques pensent que l'automatisation résoudra tout, nous sommes ici convaincus que tous les mécaniciens ici présents verront l'AVS avant les trains autonomes !

Nous avons donc, nous cheminots, la chance d'être dans un domaine en pleine croissance, où le travail restera abondant ces prochaines décennies. Une chance toutefois précaire, car liée à une pression constante sur les conditions de travail.

Je souhaite donc vous adresser quelques mots par rapport aux conditions de travail, en particulier celles liées au temps de travail, nécessaires d'une part à la conservation du personnel dans l'entreprise – et en bonne santé ! – et d'autre part au recrutement de la relève.

D'une manière générale, le secteur des transports publics en Suisse est soumis à une grave pénurie de personnel, qui se prolonge. De nombreux réseaux n'arrivent plus, depuis plusieurs années, à couvrir l'ensemble des prestations et des courses, quand ce ne sont pas des lignes entières qui sont supprimées, faute de personnel.

Dans le chemin de fer, la tension sur les effectifs est palpable, même si elle s'est un peu apaisée ces derniers mois. En effet, les conditions de travail « en site propre », les salaires un peu plus élevés et le côté passionnel du métier pour une part des employés permettent un recrutement légèrement plus facile que dans le domaine routier.

Pourtant, malgré cela, des trains ont dû être supprimés ces dernières années et des extensions de l'offre sont repoussées, faute de personnel en suffisance. Notons également que les conditions salariales lors de la formation ont connu une forte

augmentation, preuve que la relève ne se nourrit pas (uniquement) de rêve ferroviaire.

Des extensions de l'offre disais-je ? Revenons-y quelques instants. En effet, en trafic régional, les commanditaires exercent une forte pression pour augmenter les cadences et étendre les plages horaires, en particulier dans les zones urbaines.

Je prendrai l'exemple de Genève, mais l'on retrouve ces tendances ailleurs. Le Léman Express, ouvert en 2019, avait comme objectif de fréquentation à moyen terme 50'000 passagers/jour. Début 2024, après seulement cinq ans d'exploitation, il y en a... 80'000.

Les trains débordent et la demande, très urbaine autour de Genève, mais aussi Annemasse et Annecy, se répartit sur l'ensemble des jours de la semaine et des heures de la journée.

Le Canton de Genève souhaite élargir l'offre en déployant des trains au quart d'heure jusqu'au dimanche soir compris, aussi sur les tronçons moins centraux et offrir des trains toute la semaine, toute la nuit !

Et là au milieu, se trouve le cheminot ! Soyons clairs: le travail de nuit a toujours existé dans les chemins de fer et il est inhérent à ce domaine d'activité. Cependant, il existe différentes manières de travailler de nuit et des adaptations sont possibles et même nécessaires.

Pourtant, depuis le début du siècle en particulier, le trafic s'est intensifié la nuit et en particulier les trains régionaux circulent tard le soir et tôt le matin, voire toute la nuit. Les tours de service correspondants sont dessinés de manière très théorique et sans égard sur la pénibilité de ces heures nocturnes sur le corps humain.

Aujourd'hui, travailler à temps partiel est presque devenu la norme, parfois choisie et souvent contrainte, représentant alors une baisse de salaire sensible. Les modèles de travail restent dans leur ensemble extrêmement rigides et c'est au mécanicien de s'adapter.

La digitalisation n'a été introduite que pour le bénéfice de l'employeur : possibilités de changements de tours infinies, contrôle du temps de travail (et gain de productivité réel ou espéré qui en découle). Toute la partie qui aurait pu bénéficier aux employés pour avoir des ho-



raires qui leur correspondent mieux a été abandonnée, voire oubliée dès le début. Quand l'on sait que cette évolution s'est faite en parallèle de la preuve scientifique que le travail de nuit est cancérigène probable, au même titre par exemple que le plomb, il s'agit même d'un devoir de protection de la santé des employés que les entreprises de transport ferroviaire ne remplissent pas.

A court terme, il s'agit d'une problématique pour les employés mais à long terme le problème se pose également pour l'ensemble du système de transport public et donc bien sûr pour les usagers et les usagères. Il est donc dans l'intérêt de tout le monde de rendre ces métiers praticables.

Aujourd'hui. Parce que aujourd'hui, nous n'arrivons pas en Suisse à produire le 100% de l'offre de transports publics souhaitée dans de nombreuses villes et avec le départ des baby-boomers il est probable que cela touche aussi les principales compagnies ferroviaires, certaines compagnies régionales étant déjà touchées. De même, bien que le contexte était hautement particulier, les suppressions de trains faute de personnel durant le Covid y compris dans les plus grandes compagnies restent inexcusables.

Il est grand temps que les employés de terrain, ceux qui ont un travail de production, les ouvriers, touchent aussi leur part des fruits de la « digitalisation ». Prenons l'exemple des horaires de travail, qui représentent une part importante des conditions de travail lorsqu'ils sont irréguliers.

Les employeurs ont « digitalisé » les plannings pour pouvoir les modifier à volonté. Pour pouvoir calculer à la minute le temps de travail. Pour renforcer la productivité. Cela aurait pu être utilisé aussi pour rendre certains horaires plus vivables, permettre des rotations plus adaptées aux besoins de chacun. Il n'en a rien été jusqu'à aujourd'hui.

Même si les horaires irréguliers sont rudes et méritent une compensation temporelle supérieure à celle qu'ils connaissent aujourd'hui, ils ont aussi des avantages et je reste intimement convaincu qu'il est tout à fait possible que les entreprises de transport ferroviaire deviennent, ou redeviennent, des employeurs attractifs pour leurs employés actuels et futurs.

Le report modal incluant le très fort développement des transports publics ne pourra se faire qu'à ces conditions.

Dans la perspective du report modal, nous devons avoir un système de transport robuste, où les employés amènent une plus-value et non une charge, cela semble logique. Est-ce mis en œuvre ? Pas vraiment, c'est le moins que l'on puisse dire.

Pendant que le mécanicien est planifié à la minute près, à chaque instant et géolocalisé précisément, une autre partie des employés profite elle à plein des effets de la digitalisation. Télétravail, nouveaux projets « numériques » qui n'ont pour seul fondement que cet aspect et la sacro-sainte Innovation et non les besoins. Ce sont des gens qui sont payés par les usagers et les contribuables, sans qu'il ne soit réellement évalué s'ils contribuent à faire avancer les trains, au sens propre ou figuré, directement ou indirectement.

Chaque entreprise développe ses services, que l'on parle de marketing, « d'innovation » qui se suffisent à elles-mêmes ou encore de réinventions continues de la roue. Là où au début du XXème siècle la Suisse a nationalisé ses chemins de fer pour créer un système robuste que beaucoup nous ont envié, nous sommes en train de détricoter l'ensemble en ce début de XXIème siècle.

Comme l'argent, lui, ne tombe toujours pas du ciel, il faut bien compenser cela. Et l'on revient immédiatement vers le mécanicien, dont les prestations sont comptées à la minute près : et s'il allait encore un peu plus vite ? Parce que oui, nous avons un problème : toujours plus d'argent est investi pour les transports publics et la part modale de ceux-ci stagne.

Arrêtons-nous un instant sur la multiplication des entreprises de transport ferroviaire. A qui cela profite-t-il ? Aux usagers ? Non. Aux cheminots ? Au contraire. Aux différents services précités qui ont ainsi d'autant plus de programmes en tout genre, de marketing et autres concepts à inventer ? Oui, puisque ces derniers sont multipliés. De même, au lieu d'une hiérarchie, vous voilà avec plein de hiérarchies, où chacun a une chance de trouver sa place !

Les perdants se comptent parmi les employés sur le terrain et les usagers. En effet, l'exploitation est morcelée pour le plaisir des digitaliseurs et chefs de tout poil et une exploitation morcelée perd inévitablement en efficacité et en fiabilité. Pourtant, le tout est soutenu politiquement – peut-être involontairement – par le souhait de créer artificiellement

une concurrence.

Artificiellement pourquoi ? Parce que fondamentalement, le chemin de fer n'est économiquement pas très intéressant, à plus forte raison quand il s'agit d'un service public destiné à être cadencé et à desservir l'ensemble des régions de notre pays.

Penchons-nous sur la Suisse romande : les CFF ont abandonné de très larges parts de trafic régional dans les cantons du Valais, de Neuchâtel et de Fribourg principalement. La productivité s'en retrouve affectée et ne décolle pas, malgré les nombreux efforts consentis par le personnel. Et dans de petits groupes de personnel, le sous-effectif peut s'aggraver bien plus rapidement. Quelques péripéties dans l'effectif et une entreprise se retrouve déjà incapable de produire ses prestations... à moins qu'un pseudo-« concurrent » ne vienne à la rescousse. Citons par exemple le BLS qui prête du personnel à RegionAlps.

Ce n'est pas par idéologie politique que le chemin de fer avait été nationalisé par nos ancêtres. C'était par nécessité économique, de manière très pragmatique. Combien de temps allons-nous répéter les erreurs du début du chemin de fer ? Combien de temps allons-nous nous permettre de jeter l'argent par les fenêtres en multipliant les services administratifs ? Les contribuables méritent une meilleure utilisation de leurs deniers !

Le chemin de fer est un système merveilleux lorsqu'il est simple, fiable, efficace et robuste comme la Suisse a si bien su le faire le siècle passé. Nous avons certainement encore la possibilité de revenir à ces standards de qualité et que la population soit à nouveau fière de ses chemins de fer. Cela passera par un changement radical et un recentrage sur les cheminots, pas celles et ceux qui le prétendent dans des articles sur l'intranet mais celles et ceux qui le sont sur le terrain au quotidien.

Cela passera également par une revalorisation de ces personnes, en termes salariaux et d'indemnité, par exemple pour leur travail de nuit comme évoqué précédemment mais aussi en centrant l'ensemble du système sur l'importance de leurs prestations.

Pour paraphraser le slogan « OneCFF », il devrait en effet y avoir un seul chemin de fer : celui des cheminots de terrain, au seul bénéfice de la population qui l'utilise! ➡

Discours de Hubert Giger

Président VSLF

Monsieur le Conseiller fédéral Rösti,

Cordiale bienvenue à notre Assemblée générale ici à Fribourg et merci beaucoup pour l'intérêt porté au personnel des locomotives et au VSLF.

Nous avons réfléchi à nos points communs et à nos parallèles.

- *Vous avez souvent des tremblements de terre politiques avec votre fonction ; nous avons les secousses du nouveau train Bombardier.*
- *Vous êtes à la tête du département ; nous sommes à la tête du train.*
- *Vous conduisez en homme d'État ; nous conduisons – électriquement.*
- *Vous avez l'administration en-dessous de vous ; nous l'avons en-dessus de nous.*

Le VSLF a été fondé en 1876 à Herzogenbuchsee en tant qu'association professionnelle du personnel des locomotives. C'était il y a presque cent cinquante ans. Ainsi, dans deux ans, nous fêterons notre 150ème anniversaire. Les inscriptions pour les sponsors et donateurs intéressés et motivés viennent d'être ouvertes, nous nous réjouissons de recevoir des offres et des idées.

Le métier de mécanicien de locomotive a une histoire. Notre honorable profession a déjà connu de nombreuses transformations. Citons le passage du service à deux au service à agent seul, l'introduction des systèmes de contrôle de la marche des trains, l'évolution des locomotives à vapeur vers la traction électrique ou encore les machines entièrement électroniques, voire numériques. Une nouveauté ne nous effraie plus tellement.

De même, il est aujourd'hui tout à fait normal que nous soyons seuls aux commandes sur des trains de marchandises de 2 000 tonnes ou sur des trains de voyageurs transportant jusqu'à 1 000 personnes. Et cela ne changera pas de sitôt.

Et pourtant, le travail du mécanicien de locomotive reste fondamentalement le même qu'il y a cent cinquante ans. Ce qui est resté, ce sont les horaires irréguliers, la grande responsabilité, le travail sans supérieur hiérarchique et une activité utile et épanouissante. La vue sur le paysage, la nature et le pays à toutes les

heures du jour ou de la nuit et à toutes les saisons est également restée. Sauf si l'on emprunte de plus en plus souvent les nombreux tunnels, longs et coûteux... Aujourd'hui, ce samedi, 31% des mécaniciens ont congé et une partie d'entre eux a travaillé jusqu'à tard hier soir. Il serait donc possible à environ 20% de nos membres de participer à cette assemblée générale aujourd'hui. Cela représenterait environ 500 mécaniciens. Aujourd'hui, environ un tiers d'entre eux sont présents. Et cela lors d'un samedi de congé, qui est très précieux pour nous, nos familles et nos amis. Merci à tous les collègues pour l'intérêt que vous portez à notre vénérable syndicat qui est en pleine forme.

Le VSLF est politiquement neutre. Nous représentons notre profession, chaque membre peut avoir et faire connaître sa



propre opinion sur les conditions cadres politiques. Ainsi, en tant que mécaniciens de locomotive, nous serions en principe engagés pour les transports publics. Et en même temps, nous n'avons que trop besoin de notre voiture pour nous rendre au travail et le temps passé dans les bouchons pour nous rendre au travail est du précieux temps libre perdu. Ceci est particulièrement vrai lorsque les chemins de fer obligent les jeunes mécaniciens à couvrir différents dépôts avec leur voiture privée et à leurs frais. En conséquence, nous soutiendrions naturellement aussi le développement des routes. Cet exemple illustre de manière exemplaire la raison de notre neutralité politique.

Au sein de notre association professionnelle, les opinions et les attitudes sont très diverses. Ceci est à la fois juste et bon. Cela ne nous empêche pas de nous engager ensemble pour de meilleures conditions de travail pour le personnel des locomotives et tous les cheminots travaillant de manière irrégulière. Nous

sommes organisés sur une base démocratique et nous offrons un engagement. Le VSLF s'est établi comme un partenaire social fiable, raisonné et compétent. Nous ne sommes pas prévisibles dans la mesure où nous reflétons nos propres opinions et convictions et ne nous laissons pas enfermer dans un schéma de pensée prédéfini. Notre indépendance nous offre cette chance importante.

Nous négocions nous-mêmes nos propres conditions de travail et sommes donc des représentants des travailleurs au sens propre du terme.

Exercice 2023

Voici quelques extraits du rapport de l'exercice écoulé du VSLF, dont nous parlerons en détail cet après-midi.

En l'espace de seize ans, nous avons plus que doublé le nombre de nos membres, qui est passé de 1'165 à plus de 2'500 ac-

tuellement.

Concrètement, chez Turbo SA par exemple, le nombre de membres a augmenté de 32% en 2023. Dans la section Ticino, le nombre de membres a augmenté de 23% et a même doublé au cours des quatre dernières années. Nous devons ce succès de la section tessinoise et chez Tilo SA à notre jeune président de section Pietro Pangallo et à ses collègues. Cette performance mérite des applaudissements. Grazie Pietro !

Le comité central du VSLF travaille de manière excellente et la collaboration au sein de l'équipe fonctionne. Toutes les fonctions sont bien occupées et tous les secteurs agissent sans problème. C'est un vrai plaisir. Et bien entendu, à l'exception de la fonction de responsable des membres et de la base de données, toutes sont occupées par des mécaniciens actifs. Un système de milice par excellence avec le soutien de nos partenaires externes. Un grand merci pour leur soutien.

Le VSLF représente entre-temps une bonne moitié du personnel des loco-

motives des chemins de fer à voie normale en Suisse, dont environ un quart n'est pas syndiqué. Ce haut degré d'organisation nous donne la légitimité de parler et de négocier pour le personnel des locomotives, et donc pour nous-mêmes. Nous assumerons également cette tâche de manière responsable lors des négociations prévues sur la CCT des CFF SA.

CCT / Négociations

Le VSLF est partenaire social de sept grandes entreprises de chemins de fer à voie normale en Suisse et participe aux négociations sur les conventions collectives de travail (CCT).

Il est intéressant de constater que nous pouvons négocier les augmentations de salaire annuelles dans l'ensemble des entreprises, mais pas le salaire effectif du personnel des locomotives. Le niveau salarial des différentes fonctions est déterminé uniquement par les entreprises, du moins en ce qui concerne les CFF et le BLS. Cela signifie que les entreprises décident à qui elles donnent quel salaire pour quel travail.

Pour les métiers spécifiques aux chemins de fer, il n'y a pas de moyenne de la branche à laquelle se référer, car les quelques entreprises qui la composent sont la branche à elles seules.

Cette situation explique peut-être aussi pourquoi, de notre point de vue, le mécanicien de locomotive ne reçoit pas la rémunération qui lui est due. Nous avons derrière nous tout de même au total six bonnes années de formation, nous avons de grandes responsabilités et de larges connaissances techniques, nous travaillons en horaires irréguliers, nous apprenons des langues étrangères et nous courons toujours le risque de perdre notre travail pour des raisons de santé.

Le salaire du personnel des locomotives ne pèse dans la pratique pas lourd dans les coûts globaux de la production ferroviaire. Pensez aux coûts du matériel roulant, de l'infrastructure, de l'entretien, de l'administration et de l'innovation.

Conditions de travail

Bien que nous ne puissions pas faire de télétravail, que nous ne puissions pas travailler sur le chemin du travail, que nous devions être au poste de travail à la minute près et que nous ne puissions pas planifier nous-mêmes nos heures de travail, nous ne renonçons pas à des conditions de travail modernes et attrayantes. Ou à une compensation pour cela. Qu'est-ce que le Conseil fédéral a prescrit dans les objectifs stratégiques fixés aux CFF au point 3.1 ? « Les CFF mènent

une politique du personnel progressive et socialement responsable, offrent des conditions d'emploi attrayantes qui garantissent leur compétitivité et s'engagent par des mesures appropriées à concilier vie familiale et vie professionnelle. Ils augmentent la part des femmes dans l'entreprise et en particulier dans les postes de cadres ».

Si l'on met en parallèle l'attractivité d'une profession et la proportion de femmes, le personnel des locomotives se porte effectivement très mal avec environ 6% de femmes. La question de savoir pourquoi les femmes doivent être particulièrement encouragées à occuper des postes de cadres se pose donc doublement.

Ce qui est plus important, ce sont les « mesures permettant de concilier famille et travail ». Nous saluons expressément cette exigence du Conseil fédéral envers les CFF, bien que de telles directives devraient aller de soi pour des entreprises qui se veulent attractives et qu'elles constituent une clé importante pour recruter du personnel utile et fidèle.

Le rêve des chemins de fer et de l'infrastructure d'avoir des trains absolument flexibles, qui ne circulent plus selon un horaire fixe, est loin d'être seulement un rêve. La numérisation doit le rendre possible. Le souhait d'avoir un personnel tout aussi flexible en est la conséquence logique. Si les trains circulent de manière flexible, le personnel ne peut plus recevoir de rotation avec des tours de service. Des programmes de répartition numériques doivent à l'avenir attribuer le travail au personnel. Les abréviations de ces programmes sont SOPRE, CAROS, RailCORE et IPP. Comme pour toutes les entreprises fédérales, ce sont des gouffres financiers risqués.

Il semble que le système IPP des CFF finira par obliger le personnel à se voir attribuer une plage horaire fixe plutôt qu'un temps de travail obligatoire. Nous voyons ici un grand potentiel de conflit. Car nous ne considérons pas qu'il est de notre devoir de creuser notre propre tombe sociale pour un manque de connaissances spécialisées et en raison de nouvelles contraintes numériques. Si une fenêtre horaire de douze heures de travail potentiel donne également douze heures de temps de travail, alors nous sommes sur la même longueur d'onde... D'une manière générale, il convient de noter que la plupart des systèmes de répartition reposent sur le principe suivant : le dernier maillon de la chaîne est le dinde de la farce. Ce n'est pas ainsi que se présentent les solutions économiques et sociales qui doivent minimiser la société à deux vitesses dans les entreprises. Si les entreprises et leurs financiers et autres

contrôleurs de gestion dominant les paramètres, nous n'obtiendrons pas de réels progrès.

De plus, nous apprenons que la loi sur la durée du travail (LDT), qui est globalement entrée en vigueur en 1971 et n'a été que peu adaptée depuis, devrait être détériorée. Pour rappel, la loi prévoit toujours une semaine de six jours et cinq jours de congé par semaine de vacances. Des adaptations aux exigences modernes de la LDT et de l'ordonnance correspondante sont plus que nécessaires. L'augmentation massive du trafic la nuit, les charges plus élevées en service, les vitesses plus élevées et les trajets plus longs pour se rendre au travail en sont par exemple des raisons légitimes. Et peut-être la loi devrait-elle tout simplement être adaptée aux réalités de la société. Même si quelques entreprises de remontées mécaniques touristiques pourraient avoir quelques petits problèmes à ce sujet certains jours bien spécifiques de la saison...

A l'occasion de la rencontre avec le DETEC sur le trafic international de voyageurs (TIV), le VSLF a proposé des adaptations de la LDT, notamment pour que les entreprises ferroviaires suisses et étrangères soient mises sur un pied d'égalité.

Le VSLF n'est malheureusement pas présenté au sein de la commission LDT.

Relève

La problématique du recrutement de nouveaux mécaniciens et de nouvelles mécaniciennes s'accroît.

Nous sommes actuellement confrontés à une importante vague de départs à la retraite. Le recrutement pour ce métier à la fois beau et dur n'est pas facile et l'époque des employés engagés à 100% pendant des décennies est également révolue.

La tendance actuelle veut que de plus en plus de mécaniciens s'éloignent de la cabine de conduite pour aller occuper des postes de bureau, qui se multiplient. Ils se construisent un deuxième emploi et s'éloignent des horaires irréguliers, toujours plus monotones et contraignants. Et ce, souvent pour un salaire plus élevé. Alors quand, en plus, les ressources en personnel ne sont pas correctement réparties sur les trains en raison de l'incompétence des services de planification, la situation peut rapidement basculer.

Les Chemins de fer rhétiques (RhB) vivent actuellement leur Waterloo des mécaniciens, comme les CFF en 2019. Actuellement, des mécaniciens sont prêtés aux RhB par le BLS et d'autres compagnies ferroviaires. De toute évidence,



les mécaniciens sont désormais aussi des intérimaires.

Trois facteurs peuvent rendre le métier attractif et porteur d'avenir : le salaire, la variété et les horaires de travail. En ce qui concerne la variété et les horaires de travail, des solutions plus intelligentes sont nécessaires. Mais celles-ci ne doivent pas nécessairement être de nature numérique.

Pourquoi les mécaniciens de locomotive du BLS peuvent-ils aller aux RhB, mais les mécaniciens de locomotive du SOB ne peuvent pas conduire les trains des CFF et inversement ?

Pourquoi les mécaniciens de Turbo ne peuvent-ils pas conduire des trains CFF et inversement ?

Et pourquoi les mécaniciens Tilo ne peuvent-ils pas conduire des trains CFF et inversement ?



Pour certains trains, une conduite mixte avec différents mécaniciens se fait apparemment tous les jours sans problème. Mais pour la plupart des trains, ce n'est pas possible. Par principe. La réponse à cette impossibilité est simple : certains ne veulent pas. Des postes seraient supprimés

et certains affaibliraient leur propre pouvoir.

Si nous ne permettons pas aux jeunes collègues d'avoir davantage de variété avec plus de trajets différents et plus de véhicules parce que l'on veut économiser quelques centimes sur la formation, on le paiera par un turnover croissant.

En connaissant davantage de lignes et de véhicules, on a automatiquement plus de flexibilité dans la répartition du travail et, pour le personnel, plus de conciliation possible entre vie familiale et professionnelle. Et en plus, on gagne de la stabilité et de la flexibilité dans l'affectation du personnel en cas de perturbations, d'interruptions de lignes et de travaux.

Jusqu'à présent, ces liens ne sont pas compris. Et il n'y a pas non plus intérêt à les comprendre. C'est dommage, mais tant qu'il y aura des moyens financiers pour ces doublons, il n'y aura malheureusement pas de progrès dans ce domaine.

ETCS / digitalisation du chemin de fer / attelage automatique

Des moyens financiers importants permettent à la branche ferroviaire de travailler sur les projets numériques les plus divers. Le tout approuvé et généralement financé par l'OFT.

Nous nous épargnerons aujourd'hui d'évoquer les trains autonomes, la manœuvre automatique et d'autres élucubrations.

Tout le secteur se fourvoie. Les nombreux systèmes numériques n'ont pas résolu les problèmes, mais ont créé de nouvelles interfaces et engendré des coûts importants. L'ETCS commence à entraver l'exploitation de manière très concrète et déclenche des coûts de plusieurs dizaines de milliards. Nous ne pouvons pas nous permettre ces deux choses.

Nous avons élaboré pour vous, Monsieur le Conseiller fédéral Röstli, un dossier ETCS présentant la problématique glo-

bale liée à l'ETCS en Suisse et en Europe. Vu les sommes importantes que nous dépensons ici, il s'agit certainement d'une lecture qui peut se révéler intéressante pour vous.

Il faut encore préciser ici que l'attelage automatique, qui bénéficie de moyens financiers importants, permet de relier directement les wagons.

Mais il faudra tout de même procéder à un essai de frein. Un système numérique doit être utilisé à cet effet. Une liste numérique des wagons doit permettre de garantir que tous les wagons sont bien reconnus lors de l'essai de frein. Et c'est justement cette liste numérique des wagons qui a posé de gros et substantiels problèmes de sécurité à CFF Cargo. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'OFT a voulu retirer le certificat de sécurité de CFF Cargo en tant qu'entreprise ferroviaire. Ce même office fédéral qui est aussi l'autorité de surveillance des chemins de fer en Suisse.

Dans les chemins de fer et chez CFF Cargo, il existe des services bien développés qui sont uniquement responsables de la sécurité, de la qualité et de l'environnement. Ce sont précisément ces départements qui seraient responsables d'éviter de telles situations.

D'une part, nous élevons le niveau de sécurité de l'ETCS à l'infini et, en même temps, nous relativisons par exemple l'importance des moyens de freinage mécanique. Certains systèmes auraient le niveau de sécurité des centrales nucléaires mais en même temps, tout dépend de la saisie des données correctes par le mécanicien de locomotive. Et ces données proviennent de systèmes peu fiables, d'un niveau qui correspond à peu près à la fiabilité des prévisions météorologiques pour le lendemain.

Si, en plus, les exigences de sécurité du personnel sont affaiblies par des processus irréflectifs, cela devient dangereux. Les usines Boeing peuvent en témoigner. Lorsque, comme il y a un mois à Zurich, on part à 3h du matin avec un train spécial vide pour le carnaval de Lucerne parce que les passagers potentiels n'ont pas pu entrer dans la gare dont les accès étaient fermés, c'est le résultat d'une fidélité aveugle aux processus et de la mise à l'écart du bon sens. Ce n'est pas bon.

Innovation

Mais il existe aussi des solutions numériques ingénieuses. L'une d'entre elles est le programme vPro qui complète les marches du personnel des locomotives. Initié par un mécanicien de locomotive en collaboration avec des professionnels de l'exploitation, de l'infrastructure et de

l'horaire. Un projet oneCFF. Probablement le seul jusqu'à présent.

L'idée de base n'est pas d'essayer de contrôler les trains de l'extérieur avec des signaux, ETCS, TMS et autres systèmes comme on le ferait avec une maquette. Il ne s'agit pas non plus de viser la flexibilité de l'horaire. Bien au contraire.

Grâce à la perfection et au respect précis de l'horaire par le mécanicien de locomotive, les trains circulent avec plus de précision. Cela garantit plus de stabilité, plus de prévisibilité, plus de trains et donc plus de capacité. Si tous les trains se dirigent de manière exacte et précise en direction d'un nœud, ils peuvent logiquement s'insérer plus facilement et de manière plus fluide dans le trafic.

La base est que jusqu'à présent, le mécanicien de locomotive conduisait selon son expérience et, en raison d'arrondis faits à la minute, avec une relative imprécision. Le mécanicien de locomotive peut conduire beaucoup mieux, mais il a besoin pour cela d'informations précises en direct. Cela faisait défaut jusqu'à présent. Avec l'affichage de la ponctualité avec + et - secondes, il est possible de rouler avec une précision maximale à la seconde près.

La colonne de vitesse vPro permet au mécanicien de locomotive de rouler à la vitesse moyenne calculée lorsqu'il est ponctuel. En fonction de l'expérience, du profil de la ligne et de la prise en considération de tous les autres facteurs externes. Cela permet d'économiser de grandes quantités d'énergie et d'obtenir un trajet plus fluide et plus agréable. Le mécanicien de locomotive a ainsi la garantie que son train n'est pas en avance ou en retard et qu'il ne gêne pas un autre train.

L'humain et son expérience sont ainsi placés au centre et utilisés à bon escient. Et en plus, l'instinct joueur naturel de

l'être humain est utilisé.

Le système présente malheureusement deux inconvénients majeurs et irrémédiables : d'une part, le système fonctionne parfaitement et ne nécessite pas d'être testé, adapté, amélioré pendant des années et d'autre part, il n'a pratiquement rien coûté. Il est pour ainsi dire gratuit.

Créer de la capacité, atteindre la précision et économiser efficacement de l'énergie en un seul processus. Et cela sans investir des millions ou des milliards.

Et notez bien que grâce à vPro, nous sommes plus précis que les Japonais. Et ce, dans le cadre d'une exploitation mixte entre tous les trafics. C'est de l'innovation suisse.

Conclusion

Nous vous remercions, Monsieur le Conseiller fédéral Röstli, pour l'intérêt que vous portez au personnel des locomotives et au VSLF. Chaque année, un nombre imposant d'invités de tous les niveaux hiérarchiques de tous les chemins de fer, de l'industrie et d'autres partenaires viennent à notre assemblée générale. Cela ne va pas de soi et nous considérons que c'est une grande marque d'estime envers le personnel des locomotives.

L'estime seule ne suffit pas à résoudre les problèmes. Mais le respect et la bienveillance sont toujours une bonne base sur laquelle on peut construire de manière constructive. C'est à peu près le partenariat social suisse que nous entretenons.

Il y a deux ans, nous avons vu chez CFF Cargo International que, sans accord pour une nouvelle CCT, la partie patronale a simplement signé une nouvelle CCT avec les autres partenaires sociaux. Juridiquement, c'est peut-être possible, mais du point de vue du partenariat so-

cial et de l'entreprise, c'est assimilable à une déclaration de faillite. Le personnel n'y verra pas une juste appréciation de son travail.

La question qui se pose ici est de savoir quels sont nos souhaits et nos exigences envers notre chef du département du DETEC. C'est une bonne question.

Nous voyons beaucoup de ratés, nous voyons beaucoup d'idées diverses et variées, nous voyons beaucoup de parallèles inutiles. Nous avons toujours plus de prescriptions, de normes, de règlements et de recommandations. Et nous avons des besoins financiers toujours plus importants pour des prestations dont la qualité n'a que partiellement augmenté.

L'automatisation et la numérisation n'ont pas tenu leurs promesses et, aujourd'hui encore, nous ne voyons pas de nouveautés révolutionnaires. Mais des coûts énormes, récurrents et inutiles.

Le chemin de fer coûte quelque chose tout en rapportant beaucoup à l'économie nationale. Mais le système est en grande partie déjà inventé. Produire un transport ferroviaire de qualité et solide n'est pas spectaculaire et c'est même ennuyeux. Mais c'est utile.

Malheureusement, les chemins de fer sont aussi devenus le terrain de jeu de ce qu'une PME ne pourrait jamais se permettre. Nous ne voyons pas assez d'esprit d'entreprise dans les chemins de fer. Tous les décideurs ne pensent pas comme des dirigeants ou des actionnaires mais comme de simples employés.

De l'Office fédéral des transports, en passant par les conseils d'administration et les directions, jusqu'au plus bas de la hiérarchie, il faut à nouveau se poser la question :

- Est-ce que ça sert à quelque chose ?

- En avons-nous besoin ?

- Est-ce qu'on pourrait s'en passer ?

Ce dont nous avons besoin, c'est d'un personnel motivé, de règles simples et logiques et d'une technique simple, solide et sûre. Le reste peut être supprimé en toute tranquillité.

Actuellement, je ne vois aucune chance d'atteindre ces objectifs. Au contraire. Peut-être que dans 5 ans, lorsque tous les concepts et visions auront atteint leur plein développement en termes de coûts et de problèmes réels, il pourrait devenir intéressant pour le VSLF d'apporter des solutions grâce à son expertise indépendante. Nous sommes à disposition.

Notre objectif en tant que mécaniciens de locomotive est d'être productifs à un niveau décent. Tout soutien dans ce but est le bienvenu.

Merci pour votre intérêt ➡



Discours du Conseiller fédéral Albert Rösti à l'Assemblée générale du VSLF

A la tête des transports publics

Berne, 16.03.2024 – Discours du Conseiller fédéral Albert Rösti à l'Assemblée générale du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants (VSLF), Fribourg, 16.03.2024- *Les mots effectivement prononcés font foi*

Monsieur le Président,
Chères mécaniciennes et chers mécaniciens de locomotive,
Chères aspirantes et chers aspirants,
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand plaisir pour moi de participer aujourd'hui à votre assemblée générale, ici à Fribourg. Depuis plus d'un an, je dirige le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Il est essentiel pour moi de pouvoir échanger avec des groupes professionnels aussi importants que vous pour mon département. Je suis sans doute à la

nombreux membres de votre syndicat travaillent.

Votre profession connaît depuis longtemps une pénurie de personnel qualifié et de nombreux mécaniciens de locomotive partiront à la retraite dans les années à venir. C'est un grand défi. Car s'il n'y a pas suffisamment de mécaniciens, certains trains risquent de rester à quai. Vous connaissez les exemples qui sont survenus ces derniers temps, y compris ceux médiatisés dans l'espace public. Pour que le métier de mécanicien de locomotive reste attractif, il faut en premier lieu de bonnes conditions de travail.

trouv suffisamment de personnel.

Dans ses objectifs stratégiques, le Conseil fédéral exige des CFF qu'ils mènent une politique du personnel progressiste et socialement responsable, qu'ils offrent des conditions d'emploi attrayantes et qu'ils s'engagent à permettre à leurs employés de concilier vie familiale et vie professionnelle au travers de mesures appropriées. Il vérifie également chaque année que ces objectifs sont bien atteints. Il incombe aux partenaires sociaux de se mettre d'accord sur les détails dans le cadre des conventions collectives de travail.

Cette thématique m'occupe également et, avec le président de l'EPFZ, le Professeur Joël Mesot, nous en avons discuté l'automne dernier. Les EPF et le DETEC souhaitent renforcer leur collaboration afin qu'il y ait suffisamment de personnel qualifié dans les professions techniques.

Les entreprises ferroviaires, la Confédération et vous-mêmes, en tant que partenaires sociaux, devons continuer à bien collaborer en ce qui concerne l'image de la profession, la politique du personnel et les conditions d'embauche.

Comme dans de nombreuses autres professions, les changements techniques et la numérisation constituent un autre grand défi. Chaque changement comporte son lot d'exigences et apporte des opportunités et des risques. Il faut que vous et nous réussissions à rendre ces opportunités saisissables.

La Confédération s'engage à poursuivre le développement et la numérisation des chemins de fer. Celle-ci rendra nos chemins de fer plus performants. C'est la seule façon pour le rail de conserver et de développer sa place dans le monde moderne des transports. Je peux très bien comprendre que les projets de conduite autonome et d'autres outils puissent susciter des craintes chez vous.

Mais en encourageant de tels outils, nous ne voulons pas rendre les mécaniciens de locomotive superflus, mais les soutenir. On aura toujours besoin de mécaniciens de locomotive, sauf peut-être sur certaines lignes de métro clairement délimitées. Nous ne pouvons pas faire circuler des trains en trafic mixte à travers le pays sans accompagnement.

Il reste important que le personnel des locomotives puisse réagir et intervenir en cas d'événements imprévisibles. Le personnel doit signaler systématiquement et rapidement les défauts et les perturbations aux services compétents. Les spécialistes des entreprises ferroviaires dépendent de vous, chers mécaniciens de locomotive, pour votre expérience et vos connaissances spécifiques.



Un autre défi pour notre pays, qui est très important pour moi en tant que chef du DETEC, concerne également le trafic ferroviaire : la garantie de l'approvisionnement en énergie. Le trafic ferroviaire dans toute la Suisse, par exemple, nécessite 6,822 millions de kilowattheures d'électricité par jour – cette électricité doit être disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et de manière absolument fiable.

La Suisse va réduire progressivement les énergies fossiles. C'est pourquoi nous avons besoin rapidement de plus d'électricité en compensation, et ce à partir d'énergies renouvelables. La loi fédérale sur la sécurité de l'approvisionnement en électricité grâce aux énergies renouvelables soutient cet objectif. Nous voterons à ce sujet en juin, et je m'engage avec conviction en faveur de ce projet.

J'en viens à un autre défi : l'Europe. Le monde ferroviaire suisse n'est pas une île. Nous sommes (comme pour le trafic routier) un pays de transit, notamment pour le transport de marchandises. Les liaisons ferroviaires internationales sont importantes pour le tourisme suisse et la place économique. Les réseaux régionaux transfrontaliers permettent aux pendulaires de se déplacer au-delà des frontières nationales. Le système ferroviaire suisse fait partie du système ferroviaire européen et doit être aussi compatible que possible avec celui-ci.

Les systèmes de contrôle de la marche des trains, de sécurité et de signalisation standardisés au niveau européen (ERTMS ou ETCS) sont une réalité en Europe. La question n'est pas de savoir si nous voulons ou non de ces systèmes chez nous, mais comment organiser au mieux leur mise en œuvre. Pour cela, toutes les parties concernées devraient tirer à la même corde.

Les évolutions qui auraient pu succéder aux anciens systèmes nationaux de contrôle de la marche des trains (ZUB, SIGNAL) et qui ont les faveurs du VSLF ne sont pas compatibles avec les systèmes européens et leur évolution. Lors de l'introduction de l'ETCS, votre association a toutefois apporté de nombreux apports importants, merci beaucoup ! Vos contributions ont notamment permis d'ajuster

le système de contrôle de la marche des trains afin que l'exploitation puisse se dérouler de manière optimale.

L'harmonisation conséquente de la technique et des prescriptions dans le cadre européen réduit également la complexité du quotidien professionnel des mécaniciens de locomotive. Lors des trajets au-delà des frontières nationales, il n'est plus nécessaire de se battre avec deux systèmes différents. Dans le cadre des négociations actuelles avec l'UE, nous discutons également avec la Commission européenne d'une ouverture contrôlée du trafic ferroviaire international.

Notre pays s'est déjà engagé en faveur de cette ouverture vis-à-vis de l'UE en concluant l'accord sur les transports terrestres il y a plus de vingt ans. Le Conseil fédéral a déjà convenu avec l'UE, lors des discussions préliminaires aux négociations, qu'en cas d'ouverture contrôlée du marché, le niveau des salaires et des prestations sociales suisses serait protégé pour les mécaniciens de locomotive et le reste du personnel ferroviaire.

Les partenaires sociaux, y compris le VSLF, ont été et seront étroitement impliqués dans la préparation des négociations. Je tiens à remercier chaleureusement le VSLF pour sa collaboration constructive lors de la consultation !

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire dense et d'un horaire qui l'est encore plus. Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive jouent un rôle central dans ce système de transport complexe ; ils sont d'importance systémique.

La Confédération veut prendre soin de la profession et la soutenir dans son développement.

Merci beaucoup pour ce que vous réalisez chaque jour ! ➡



tête du DETEC, mais vous êtes à la tête des trains, ce qui est bien plus important pour les passagers.

A cette position exigeante et pleine de responsabilités, vous percevez en outre de manière pertinente la manière dont se déroule l'exploitation ferroviaire, de ce qui va bien et de ce qui ne va pas. C'est de ces expériences et de ces contributions que je souhaite profiter aujourd'hui !

Je vous parle en attendant volontiers des thèmes qui concernent le VSLF et qui nous occupent dans la Berne fédérale.

Je voudrais aussi vous remercier pour tout ce que vous faites 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Pour que le système ferroviaire fonctionne, il faut que le personnel soit présent à toute heure du jour et de la nuit. Ce samedi également, de

Il faut des modèles de travail flexibles et des possibilités de travail à temps partiel, afin de pouvoir compenser les horaires irréguliers et le week-end. Cela permettrait également de recruter plus de femmes pour le métier de mécanicien. Leur part a certes augmenté ces dernières années (aux CFF par exemple, elle est passée de 3,3 à 7,3% au cours des dix dernières années), mais elle reste encore inférieure à 10%. Il existe encore un grand potentiel dans ce domaine !

Outre les modèles de travail à temps partiel, des modèles de formation attractifs, le relèvement de l'âge de la retraite, le potentiel de personnes souhaitant reprendre le travail, mais aussi tout simplement l'utilisation de matériel roulant moderne, peuvent contribuer à maintenir l'attrait de la profession et à



Brève interview d'Albert Rösti pour le LocoFolio

L'entretien a été mené par Markus Leutwyler à l'occasion de l'AG du VSLF du 16 mars 2024

LocoFolio : Monsieur le Conseiller fédéral, merci de nous faire l'honneur de votre présence. Quelles sont vos impressions sur notre assemblée ?

Albert Rösti : Mes attentes positives ont été confirmées. Le fait qu'il y ait autant de monde lors d'une assemblée générale un samedi montre votre attachement et le sentiment d'appartenance à l'association. L'ambiance est bonne, détendue et studieuse. Cela n'empêche pas d'aborder aussi des problèmes, pour lesquels votre association cherche des solutions.

LocoFolio : Après aujourd'hui, regarderez-vous différemment les cabines de conduite ?

Albert Rösti : Je dois d'abord me plonger dans les règlements... (rires). J'ai toujours regardé les cabines de conduite avec respect. Les mécaniciens de locomotive sont seuls dans la cabine de conduite et, malgré les dispositifs techniques de sécurité, ils ont toujours une énorme responsabilité. C'est très impressionnant.

LocoFolio : Heureusement, nous sommes soutenus par nos collègues en coulisses, par exemple dans les centres d'exploitation, au helpdesk ou dans les services des travaux. Avez-vous encore le temps de prendre le train ?

Albert Rösti : Oui, je gagne du temps en prenant le train. Pour les rendez-vous officiels, je regarde toujours quel est le moyen de transport le plus rapide. Si je dois me rendre dans une grande ville, le train est le plus rapide et le plus fiable. Loin des grands axes ferroviaires, c'est plutôt la voiture. Je prends beaucoup le train pour le travail, mais moins pour les loisirs.

LocoFolio : Quelle est l'importance du rail pour la Suisse ?

Albert Rösti : Il est indispensable à notre système de transport. Les quelque 12% de trafic voyageurs sur le rail peuvent paraître peu, mais sans cela nous aurions un énorme problème. Pas seulement pour les déplacements professionnels, mais aussi pour le tourisme. Le pays ferroviaire qu'est la Suisse génère une énorme chaîne de création de valeur.



LocoFolio : Quelles sont vos priorités en matière de politique des transports ?

Albert Rösti : L'objectif est le mélange idéal de tous les moyens de transport. Cela va de la mobilité douce au transport individuel motorisé (TIM) en passant par le train. Nous avons d'importants programmes d'investissement tant pour les routes que pour les chemins de fer. Nous souhaitons augmenter encore un peu la part du rail. Certains milieux critiquent le fait que cela ne se fasse pas assez rapidement. Avec les étapes de développement du réseau, nous allons vers plus de capacités. Ce qui ne nous fait pas avancer, c'est de monter les différents modes de transport les uns contre les autres.

LocoFolio : Avez-vous envie de devenir mécanicien de locomotive vous-même ?

Albert Rösti : Non, curieusement pas. J'aime avoir des gens autour de moi.

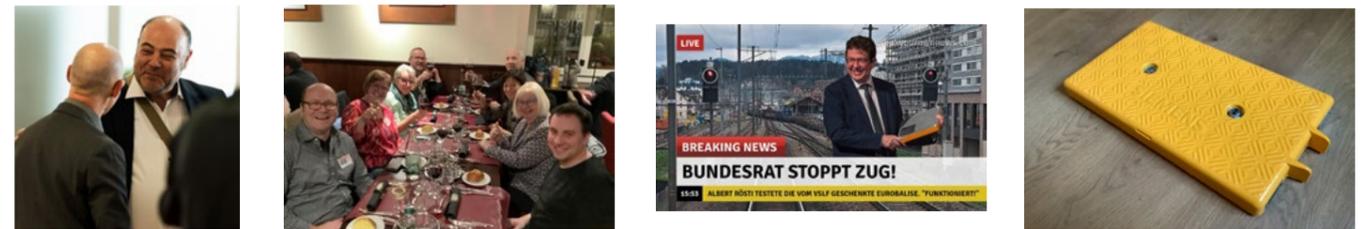
Dans la cabine de conduite, je pense que je me sentirais trop seul.

LocoFolio : C'est vrai, beaucoup de mécaniciens de locomotive sont des loups solitaires. C'est d'ailleurs ce qu'ils apprécient dans leur métier. Mais avez-vous au moins un train miniature ?

Albert Rösti : Oui, un train de Faller. Je l'ai toujours.

Le LocoFolio : Que souhaitez-vous dire d'autre aux mécaniciens de locomotive ?
Albert Rösti : N'ayez pas peur de la numérisation ! Au cours des dernières décennies, on a craint dans de nombreux domaines qu'il faille moins de personnel en raison de l'évolution technologique. Mais ce n'est généralement pas le cas. Je profite de l'occasion pour vous exprimer une nouvelle fois mon respect et mes remerciements.

LocoFolio : Merci beaucoup !



Photos: pages 8 à 25 : Christoph Ziltener / Stefan Gall / Daniel Wachter



LETTRES DE LECTEUR

Lettre de lecteur

Chers mécaniciens de locomotive et lecteurs du LocoFolio,

Il est de notoriété publique que l'OFT souhaite davantage de concurrence et propose l'ouverture du marché ferroviaire pour le trafic voyageurs, ce qu'il va d'ailleurs imposer. Nous ne sommes certes pas membres de l'UE, mais nous n'avons de toute façon rien à déclarer.

La concurrence entre les chemins de fer publics CFF et leurs filiales ainsi qu'avec le BLS, le SOB, etc. est là pour plaire aux politiques. C'est génial : depuis, nous faisons de plus en plus d'allers-retours improductifs en taxi et tout le monde se demande pourquoi c'est si cher ? Les économies de coûts doivent aussi être supportées par le personnel des locomotives, pourquoi nous ? Ne devrions-nous pas économiser sur les nombreux postes qui sont de toute façon en home-office le lundi et le vendredi et qui n'ont pas de mesures de la performance ?

Ce qui nous attend encore occupera à l'avenir beaucoup les syndicats.

Sur la base des idées de l'OFT et de ses sbires, nous devrions maintenant exiger une « convention collective de travail déclarée de force obligatoire ». En d'autres termes, il s'agirait d'une CCT de branche,



Photo: Martin Altmann

valable dans toute la Suisse. Il s'agirait donc d'une CCT pour les mécaniciens de locomotives en Suisse, examinons cette idée. ➤

Censure sur l'intranet ?

Nous avons reçu plusieurs informations selon lesquelles certains cadres inférieurs passent du temps à rechercher des commentaires sur le média social interne « Viva engage » afin d'y trouver des commentaires critiques et de « sensibiliser » leurs auteurs. On peut se demander si ces activités, qui ont lieu pendant les heures de travail, sont un mandat de l'employeur ou plutôt une mission auto-proclamée. L'effort fourni est-il justifiable d'un point de vue économique ?

Pour illustrer nos propos, nous reproduisons ici un échange d'e-mails entre le cadre A et le mécanicien B.

Cher mécanicien B

Il est toujours agréable de voir que les collaborateurs participent aux discussions (commentaires) sur ZFR Info. Malheureusement, il y a aussi parfois des commentaires qui sont très douteux, provocateurs et qui remettent en question le professionnalisme.

Étant donné qu'une bonne collaboration avec toi est très importante pour moi et que je suis fermement convaincu que nous pouvons faire bouger beaucoup de choses ensemble, je souhaite communiquer ouvertement et t'informer que j'ai été déçu que tu aies mis un pouce levé sur le commentaire suivant.

En tant que mécanicien, je ne comprends pas très bien ce qui suit : "Avec [...] un freinage conscient, le signal nain doit être quittancé lorsqu'il présente l'image « avancer prudemment ». (1) Est-ce une prescription ? Dans ce cas, c'est plutôt avec la Vapp qu'il faudrait le signifier. (2) Si le premier signal nain sur une voie secondaire présente l'image « avancer prudemment », je freine à l'arrêt ? Probablement pas. (3) Si plusieurs nains indiquent successivement « avancer prudemment », dois-je accélérer entre les deux pour pouvoir à nouveau freiner

« consciemment » à l'abord du suivant sans m'arrêter ? Probablement pas non plus (à l'exception des transitions entre gares sur des voies longues et avec une bonne visibilité sur le prochain nain). Il n'y a malheureusement pas de recette miracle pour maintenir l'attention et garder une vitesse adaptée. Ce que je suggérerais en matière « d'annonce », c'est d'annoncer le terme de signal sous la forme « Attention ! ». Pour moi, cela présenterait un autre caractère, plus proche de la signification réelle.

En tant que représentant syndical, il est important de reconnaître les avancées grâce aux nouvelles prescriptions et de demander des précisions en cas de doute. La nouvelle prescription protège le personnel des locomotives contre les malentendus, car si l'on déclenche consciemment un serrage après un signal indiquant la prudence, cela sera visible lors de l'évaluation d'un incident. La phrase « adapter la vitesse à la situation et aux conditions » donne en outre au personnel des locomotives la liberté nécessaire pour pouvoir évaluer lui-même les situations.

Il est important pour moi d'obtenir des succès avec le syndicat du personnel des locomotives et de promouvoir la collaboration.

Je serais très heureux d'avoir un échange sur ce sujet. Viens donc prendre un café à l'occasion et nous pourrions en discuter (sur une base volontaire).

Je voudrais encore mentionner clairement dans ce mail que l'expression des opinions est autorisée.

Cordialement, A.

Bonjour A.

Merci pour ton mail, même si je suis un peu irrité par le contenu... En principe, « j'aime » les contributions et les commentaires en tant que mécanicien de locomotive et non en tant que syndicaliste.

Par ailleurs, je m'abstiens de rédiger moi-même des commentaires, mais je continuerai à liker ceux qui sont critiques à l'égard des CFF !

Le commentaire de C. n'était pas provocateur et ne remettait pas en question vos compétences professionnelles, il était tout simplement un peu sarcastique. Je sais que c'est parfois difficile à recon-

naître, mais les mécaniciens de locomotive sont des gens particuliers.

Comme toi, j'espère que cette nouvelle réglementation permettra d'éviter les cas de signaux nains. Malheureusement, elle se base aussi sur la lutte contre les symptômes et ne recherche pas les causes. Une fois de plus, le mécanicien de locomotive se voit imposer une prescription supplémentaire en cas d'éventuelle irrégularité ! Pourquoi ne se demande-t-on pas POURQUOI les mécaniciens de locomotive ne travaillent pas (plus) de manière aussi concentrée ? Si l'on se penchait enfin sur cette question, de nombreuses « prescriptions décoratives » ne seraient plus nécessaires. (La solution est très simple... !) Je te souhaite un joyeux Noël et une bonne année 2024.

A bientôt autour d'un café dans ton bureau, meilleures salutations B.

L'article en question dans « Actualités ZFR » du 13 décembre 2023 a suscité un total de quinze commentaires. Depuis un certain temps, le freinage "conscient" devant un nain présentant l'image avancer prudemment a été fermement ancrée dans les gestes métiers Mouvement de manœuvre. ➤

Un bon outil

Bonjour à toute l'équipe LocoFolio,

Je fais part d'une remarque sur la « protection solaire » parue dans l'édition 2/2023 à la page 50. Pourquoi le mécanicien de locomotive est-il parti à Buchs (SG) avec un pare-brise aussi sale ? Une telle locomotive (ou voiture de commande) devrait rester à l'arrêt jusqu'à ce qu'un trajet en toute sécurité avec un pare-brise propre soit garanti. S'il arrive quelque chose, personne ne dira merci.

Si la centrale d'Olten ne parvient pas à corriger la liste des wagons d'un train RBL-Lausanne-Triage d'ici à Bienne, le train devrait s'arrêter à Bienne (et les locomotives retourner à RBL). Lorsque l'essuie-glace ne fonctionne plus sur la Gäubahn en cas de chute de neige, le train s'arrête à Dänikon (puis il y a une course de service vers RBL). Si le siège du mécanicien est défectueux depuis trois jours, la locomotive est remplacée. Même chose avec un chauffage du pupitre défectueux ou un compteur de vitesse défectueux. Le tout avec le retard du train qui va avec. Point final.

Il ne s'agit pas d'une mesure à l'égard des collègues, le mécanicien de locomotive

est seul responsable de « son » train. Si un autre mécanicien prend en charge le train défectueux, il en assume également la responsabilité.

Pour bien travailler, il faut de bons outils ! Malheureusement, les bons outils sont de plus en plus difficiles à trouver...

Dans cet esprit, je vous souhaite une bonne route et vous salue depuis RBL, Simon

Simon Ackermann ➤

Réaction au LocoFolio 2023/2

Lettre de lecteur de Hans Baer

AUne fois de plus, ce numéro est un véritable bijou par la diversité de ses articles, de l'éditorial du président à la dernière page en passant par les réflexions sur le « temps ». Les articles reflètent la compétence professionnelle et les talents de rédaction : chapeau ! Les sujets brûlants y sont abordés et – à l'image du VSLF – des solutions objectives y sont formulées et le partenariat social mutuel auquel nous aspirons est manifeste.



L'hommage rendu à Stephan Gut au milieu de tout cela n'est pas seulement grandiose et impressionnant, non, il fait aussi revivre tant de souvenirs d'expériences communes. La grande sympathie ressentie témoigne également de la fibre sociale du VSLF. Mais il est aussi rassurant d'entendre que, malgré la tristesse du décès, les rangs commencent à se resserrer ; citons par exemple Stefan Gall, qui s'est mis à disposition comme nouveau graphiste.

Même si certaines contributions mériteraient d'être mentionnées, j'aimerais prendre position sur seulement deux articles, en tant que quasi-initié avec une optique légèrement différente. Je tiens à préciser que je n'ai pas l'intention de critiquer les contributions des auteurs, je n'en aurais d'ailleurs pas le droit ; il s'agit simplement pour moi d'éclairer les thèmes sous un autre angle et de contribuer ainsi à un éventuel élargissement du débat.

Cancer dû au travail de nuit (Matthieu Jotterand)

J'ai lu cet article avec un réel intérêt, et

on peut tout à fait suivre les conclusions de l'auteur dans son optique. Toute mon activité professionnelle en tant que pilote de ligne chez Swissair (jusqu'en 1999) consistait également en un travail en horaires irréguliers, sur le court-courrier, généralement du matin tôt jusqu'au soir tard (un peu comme l'éventail des missions du dépôt de Rapperswil dans les années correspondantes), sur le long-courrier avec un éventail de missions 24 heures sur 24, commençant souvent le soir avec de longs vols de nuit ou arrivant le matin tôt après des vols de nuit de plusieurs heures. Cette diversité des horaires faisait tout simplement partie du métier. La fascination et l'environnement correspondant à ce métier m'ont toujours motivé. L'employeur a également soutenu cette motivation par une planification raisonnable des missions, accompagnée du respect nécessaire. La rémunération et les indemnités étaient progressistes, pas « à la raclette » et liées à un effort minimal dans leur application. Je n'aurais pas voulu qu'il en soit autrement.

Nous étions conscients que le travail de nuit n'était pas forcément le mode de vie le plus sain, que d'éventuels problèmes de santé pouvaient en résulter, mais nous avons également choisi ce métier, nous en étions heureux, comme tant d'autres mécaniciens de locomotive.

Je peux très bien suivre l'argumentation de l'auteur. Mais il faut se demander si le problème n'est pas ailleurs. Où est passée la motivation qui devrait être soutenue et encouragée « d'en haut » ? L'ancien mécanicien de locomotive a été transformé en spécialiste de quelques types de véhicules avec des tours beaucoup moins variés ; et il en va de même pour la connaissance des lignes, même si une amélioration a été promise il n'y a pas si longtemps. La répartition du gâteau dans toute la Suisse entre différentes ETF (CFF, BLS, SOB, Thurbo, etc.) ne contribue pas non plus à la flexibilité. Une utilisation de la flexibilité, idéalement à travers toutes les ETF, semble séduisante et serait probablement réalisable si on le voulait. Tout système de planification adéquat serait en mesure d'effectuer les attributions nécessaires. Actuellement, les éventuels dysfonctionnements sont traités au front, chez vous, dans la cabine de conduite. Il est plus que compréhensible que des mesures de type grève soient parfois envisagées. Mais de telles actions ne font en général que des perdants de tous les côtés, sont contre-productives sur le plan économique et, de

mon point de vue personnel de passager, sont totalement indésirables.

Je suis fermement convaincu que le VSLF est tout à fait en mesure de proposer des solutions réalisables, notamment grâce à ses multiples compétences techniques. Le cas échéant, il suffit de respecter de manière conséquente les directives d'intervention existantes dans une phase de stress.

Parallèles dangereux (Raoul Fassbind)

En plus de mon métier de pilote de ligne, j'ai été incorporé dans l'armée en tant que pilote de milice dans la branche combat terrestre des Forces aériennes. Nos outils de travail étaient des avions de combat comme le DH-112 Venom et le Hawker Hunter. Du point de vue du profil d'engagement, cela impliquait souvent des vols à basse et très basse altitude à grande vitesse.

C'est bien sûr avec une inquiétude croissante que j'ai lu le volumineux rapport d'enquête sur le tragique accident du JU-52 dans les montagnes grisonnes. Je n'ai rien à ajouter à l'examen minutieux des faits, qui fut l'accomplissement du mandat donné. Ce sont plutôt les conclusions qui m'inquiètent. Je n'ai pas connu personnellement les deux pilotes, mais je suppose que les deux sexagénaires avaient laissé derrière eux leur phase de vol « en tempête » et qu'ils voulaient aussi rentrer chez eux le soir. Malgré toutes les investigations minutieuses, ce qui s'est exactement passé dans ce cockpit repose en fin de compte sur des suppositions et ne pourra probablement jamais être déterminé en détail, notamment parce que les personnes concernées ne peuvent plus s'exprimer. Stigmatiser les pilotes comme des « Rambo », surtout parce qu'ils ont suivi une formation militaire, ne repose sur aucune base sérieuse et est tout simplement déplacé. Le fait que le rapport d'accident – qui est tout de même un document officiel – mentionne en bloc qu'une formation de pilote militaire peut inciter à ne pas respecter les règles reconnues de l'aviation et à prendre des risques élevés est tout de même plus qu'étonnant, m'interpelle aussi personnellement et pose finalement de sérieuses interrogations sur cette publication.

Si quelqu'un doit être tenu pour responsable, ce sont les autorités, dont les contrôles sur l'avion vieillissant n'ont manifestement pas été adéquats, et qui n'ont manifestement pas non plus été en mesure de corriger les lacunes dans le pilotage de l'avion par les pilotes.

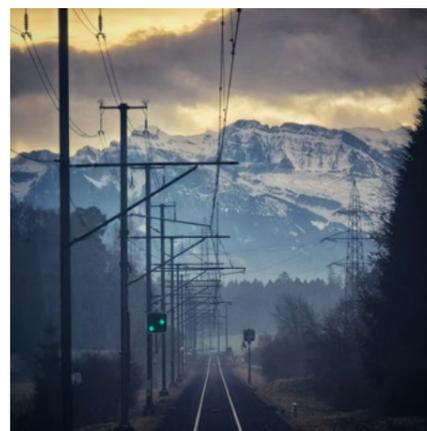
Transposons ce contexte à un exemple lié au rail : la collision frontale entre deux trains à Granges-Marnand. Question

: qu'est-ce que l'auteur de l'accident a vécu et comment, pourquoi s'est-il mis en marche ? Y avait-il éventuellement des lacunes dans le domaine administratif et de la sécurité ? Il voulait probablement lui aussi bien faire son travail, mais il a commis une erreur qui a finalement conduit à une fin tragique. ... Des parallèles dangereux !

Je souhaite à l'ensemble du VSLF beaucoup de succès dans tous les domaines. Une fois de plus, ce LocoFolio se présente comme une super carte de visite du VSLF, un syndicat de mécaniciens avec lequel il faut compter. CHAPEAU ! S'il vous plaît, continuez comme ça, même si c'est souvent difficile et épuisant.

Uerikon, 30.1.2024
Hans Baer

Lettre de lecteur



Par Ruedi Renggli, mécanicien de locomotive à la retraite

Très (!) chers collègues,

Dans le dernier LocoFolio, vous avez rendu hommage à Stephan Gut, malheureusement décédé, dans plusieurs articles. Cela nous touche tous très fortement. « Nous avons perdu un collègue mécanicien de locomotive très engagé » (tiré de la « voix du président »). « En 2000, Stephan a commencé à mettre en place la communauté d'intérêts IG Loc. Avec Ruedi Renggli (à l'époque LPV) et Beat Schumacher (transfair), il a essayé de réunir les trois syndicats et d'obtenir une représentation renforcée des intérêts dans une seule association du personnel des locomotives ». (hommage de Stephan Gut par Hubi), « Hans Baer est ingénieur diplômé EPF, a été pilote chez Swissair et pilote militaire et a dirigé le groupe de travail de l'époque « Fragmentation du

personnel des locs » (post-scriptum de la rédaction à la lettre d'adieu de Hans Baer).

Beaucoup de souvenirs mémorables mais aussi de déceptions me sont revenus en lisant ces articles dans le LocoFolio 2/23, respectivement les thèmes principaux mentionnés précédemment, comme le « groupe de travail pour la fragmentation du personnel des locomotives », « IG Loc », etc. Après m'être engagé dans la LPV pendant plus de vingt ans et avoir décidé d'adhérer au VSLF après ma démission de la LPV, je me suis attiré des critiques massives, par exemple celle de « perturbateur ». Ces critiques m'ont touché de plein fouet, et ce d'autant plus que les véritables raisons de ma décision n'étaient pas connues.

C'est un passage de l'éditorial « Rétrospective des temps passés » qui m'a donné l'idée de vous communiquer quelques informations précises et confidentielles sur ma longue carrière professionnelle. Je vous livrerai cette rétrospective plus tard, car je souhaite tout d'abord vous adresser un message de félicitations tardif à l'occasion de la nouvelle année, mais aussi remercier chaleureusement la rédaction du LocoFolio pour l'accueil réservé à mon article dans le LocoFolio 2/23 « un dernier salut et un adieu douloureux avant son tout dernier voyage » ; cela m'a fait très plaisir et m'a honoré ! J'ai donc pu, moi aussi, faire mes adieux à Stephan dans le LocoFolio lui étant consacré, avec quelques mots de sympathie.

Dans l'article du LocoFolio 2/23 « Hommage à Stephan Gut », vous avez rendu hommage avec le plus grand respect à son engagement désintéressé et infatigable pour le bien du personnel des locomotives ainsi qu'à son action remarquable. Lors de ce douloureux adieu avant le dernier voyage de Stephan, vous avez également fait preuve d'une sympathie très personnelle et pleine d'émotion. En dévoilant honnêtement (!) des sentiments si personnels, vous avez fait preuve de qualités de management impressionnantes et avez ainsi restauré la confiance à la base. Avec sa disparition tragique et trop précoce, Stephan a laissé des traces durables et indélébiles au sein du VSLF ; ouverture et honnêteté ! Puisse le VSLF vivre selon ces valeurs et c'est ce qui va se passer, j'en suis sûr.

En raison de mon handicap visuel actuel, au lieu de lire des livres, je vais maintenant me consacrer à mon ordinateur et à ma rétrospective des temps passés. Il y a

tellement de bons souvenirs/expériences à immortaliser.

C'est donc avec un peu de retard que je vous adresse mes meilleurs vœux de bonheur et de santé pour l'année 2024 qui a déjà commencé. Je suis fermement convaincu que vous saurez maintenir le VSLF sur la voie du succès grâce à votre forte cohésion au sein de la direction du syndicat, à votre grande expérience et au capital de confiance que vous avez acquis auprès de la base.

Salutations cordiales de l'Oberland glacial,

Votre fidèle membre donateur VSLF,
Ruedi

Bonjour

Je travaille en tant que planificateur de l'information à la clientèle au centre d'exploitation Mitte à Olten et j'étais chef-circulation, avant que je passe à ce nouveau poste il y a deux ans. Pendant ma pause d'aujourd'hui – de vingt courtes minutes – j'ai trouvé le LocoFolio chez nous, dans le bric-à-brac des journaux et des magazines, où l'on trouve, à intervalles réguliers et irréguliers, toutes sortes de publications. C'est la première fois que je vois votre magazine et je ne peux que dire : très bien fait. Le hasard a voulu qu'en feuilletant une page au hasard, ce soit justement un mécanicien de locomotive que je connais personnellement qui soit l'auteur d'un article. J'ai saisi l'occasion pour devenir donateur du VSLF. Le formulaire d'inscription a été envoyé.

Salutations du CE Mitte,

Andreas Kraneis

Une répartition équitable ?

Au dépôt de Zurich, la CCT est de plus en plus systématiquement contournée. Les mécaniciens qui souhaitent travailler le matin sont de plus en plus souvent encouragés à signer une convention correspondante. Celle-ci garantit à la personne concernée des tours du matin jusqu'à sa révocation, en contrepartie de quoi cette personne s'engage à s'occuper elle-même d'atteindre le temps de travail nécessaire (contrairement à la CCT). La direction est tenue de donner la priorité à ces mécaniciens lors de la répartition du travail, puisque ce qui était anciennement un souhait est désormais obligatoire. Bien entendu, il y a ici aussi des gagnants et des perdants. Les gagnants sont d'une

part les CLP (le mécanicien veille désormais lui-même à ce qu'il y ait suffisamment d'heures de travail, malgré les nombreux tours de service courts le matin) et le mécanicien d'autre part (services matinaux comme souhaité). Les perdants sont d'une part les répartiteurs, qui sont encore plus limités dans leur environnement de travail, et d'autre part les mécaniciens « normaux », dont les souhaits simples (par ex. heure de fin de service) peuvent désormais de moins en moins être pris en compte. Est-ce équitable ? Un mécanicien normal concerné, dépôt Zürich

La nuit, tous les chats sont gris

Diana Schirmaier, mécanicienne de locomotive CFF Zurich Altstetten

Je veux toutefois apporter un peu de lumière dans l'obscurité, en me référant à l'article paru dans le dernier LocoFolio 2/2023 sur le thème du travail de nuit. Cet article m'a parlé du fond du cœur, ainsi qu'à de nombreux collègues, j'en suis sûr.



Je travaille depuis huit ans au dépôt d'Altstetten comme mécanicienne de locomotive aux CFF. Ce travail me plaît beaucoup et je m'y consacre avec plaisir et passion. Mais il y a une chose qui me tracasse depuis longtemps : la thématique des suppléments de nuit. Nous touchons 6 francs de l'heure les jours ouvrables après 20 heures et les samedis après 18 heures. A mon avis, nous sommes – pardonnez-moi l'expression – payés à un prix nettement trop bas. Ces dernières années, je ne cesse de lire des articles sur la « work-life-balance », le « work smart » et la conciliation des vies professionnelle et privée. Mais une fois de plus, où est le « merci » pour ceux qui n'en bénéficient pas, qui n'ont pas de week-end de libre et qui ne peuvent pas faire quelque chose en famille ou entre amis après le travail ?

Je ne veux pas dresser les uns contre les autres, ni diviser – comme on le reproche parfois à notre président lorsqu'il retourne le couteau dans la plaie. Mais nous vivons dans une économie de marché sociale, et dans ce contexte, une prestation supplémentaire doit être dûment rémunérée. Et ce n'est malheureusement pas le cas, actuellement et depuis longtemps déjà ! Je renvoie à l'article paru dans le dernier LocoFolio, qui montrait clairement que les indemnités de nuit, corrigées de l'inflation, devraient

être depuis longtemps supérieures à 10 francs. Or, il est resté inchangé depuis longtemps, et pas seulement depuis hier. Je ne parle même pas des charges supplémentaires du travail de nuit...

J'espère donc vivement que le VSLF pourra obtenir quelque chose pour nous lors des prochaines discussions sur la CCT. Je soutiens le VSLF. CFF Cargo International reçoit par exemple tout de même 8 francs, ce qui est encore modeste. Il faudrait aussi discuter de la question de savoir si, le samedi, un supplément ne serait pas justifié à partir de 16 heures ou si, en principe, les indemnités du samedi ne seraient pas versées pour toute la journée. La semaine de six jours est sans doute un vestige du siècle dernier.

Dans ce sens, chers collègues, restez confiants – et bonne route à tous !

Lettre de lecteur

(anonyme, nom connu de la rédaction)

Certains dirigeants ont, à mon avis, une conception singulière de la liberté d'expression. Pourquoi ?

Celui qui ose donner son avis dans les actualités ZFR – il suffit d'un « like » – est contraint, sous la pression de sa hiérarchie et sur l'insistance de cadres supérieurs, de se distancer du « like ». Cela vaut également pour les commentaires désagréables qu'il faudrait immédiatement supprimer. Par le passé, il est même arrivé que l'aptitude à la conduite soit mise en doute après un commentaire critique et qu'il soit fait appel à un psychologue. Le tout a été reconnu par le psychologue lui-même comme une simple mesure d'intimidation. De telles mesures peuvent également être prises lors d'éventuelles candidatures à des groupes spéciaux. Des mécaniciens confirmés, avec de l'expérience et de vastes connaissances et compétences, reçoivent un refus pour des raisons peu claires et peu compréhensibles. En revanche, d'autres obtiennent les postes en tutoyant les dirigeants, bien qu'ils aient besoin d'une formation coûteuse. Certains appellent cela du « réseautage », moi je parlerais plutôt de « népotisme ».

Je ne suis pas concerné par tout cela, mais mes collègues de travail qui me confient leurs soucis ne peuvent et ne veulent pas mettre leur nom sur la table. Moi non plus, car je n'ai pas envie de passer un nouveau test psychologique ni d'avoir des angoisses existentielles. ➡

Carton rouge au lieu de la carte de stationnement

Comment je suis devenu un mauvais payeur. Comment ai-je osé utiliser ma voiture ?
 Marc Hintermann Formateur TFF / mécanicien cat. B brevet fédéral

Il n'y a pas si longtemps, j'ai eu l'honneur d'aider dans un dépôt avec des prises de service extérieures. J'y suis arrivé en voiture.

Après avoir terminé mon travail, je suis retourné à ma voiture et j'ai découvert un message crypté sous mon essuie-glace, sous la forme d'une feuille A6 et d'un code QR imprimé. Il s'agissait d'une soi-disant « amende », car j'avais soi-disant stationné sans autorisation.

Un peu irrité, je suis rentré chez moi et j'ai vérifié les faits.

Je devais commander les places de parc dont j'avais besoin par le biais de ce nouvel outil de commande compliqué sur Intranet (à la suite de quoi, quelques heures après la commande que j'ai alors effectuée, un démenti m'est parvenu, disant que nous, mécaniciens de locomotive, n'avions pas à la faire) ?

Lors de la vérification des autorisations, j'ai pris la précaution de sélectionner toutes les propositions qui s'affichaient dans l'outil de commande, ce qui a été rapidement approuvé par mon supérieur.

Je me suis immédiatement adressé à l'adresse e-mail indiquée sur le formulaire de surtaxe avec mon adresse e-mail CFF, pour signaler qu'en tant que collaborateur travaillant en horaires irréguliers, je souhaitais clarifier la situation au sein de l'entreprise. Aucun numéro de téléphone ou autre contact n'était indiqué sur le papier.

Mon mail est ensuite arrivé dans une boîte aux lettres collective et a reçu une réponse automatisée. Je me serais cru dans un épisode de « Astérix et Obélix » pour obtenir un laissez-passer A38.

Au bout d'un certain temps, j'ai reçu une réponse personnelle d'un collaborateur de bureau de Transsicura, qui m'a immédiatement fait comprendre sans équivoque que mon autorisation ne suffisait pas pour me garer sur le parking en question. Il y a une distinction claire entre les parkings de service et les parkings P+R (l'autorisation était intitulée « Parking »). En outre, un dessin un peu passif-agressif intitulé « Nous donnons un carton rouge aux personnes mal garées » était également joint. L'amende s'élevait à 40 francs.

Il n'a toutefois pas pu me fournir d'explication précise sur le lieu de validité de l'autorisation que j'avais commandée et a maintenu la surtaxe jusqu'à la fin. Pour finir, j'ai été accusé de voler ma propre entreprise.

Quelle est la leçon que je tire de toute cette histoire ? Je

vais malheureusement éviter à l'avenir de me rendre dans des dépôts extérieurs, dans la crainte permanente des surveillants de parking qui, quelles que soient les autorisations, distribuent sans pitié des amendes.

Les CFF sont alors perdants, car ils doivent payer des frais de taxi ou obliger les jeunes collègues à couvrir plusieurs lieux de dépôt. Dans les deux cas, c'est négatif.

Malheureusement, une fois de plus, le « OneCFF » tant vanté, avec sa culture positive de l'erreur, ne semble malheureusement être qu'un tigre de papier de plus. ➔



Au secours, qui peut remiser une Bobo ?

Un modèle de formation et de gestion des compétences douteux conduit à de curieuses situations dans l'exploitation
 Von Raoul Fassbind, responsable de dépôt à Goldau, CFF Voyageurs

Qui ne connaît pas la bonne vieille Bobo, c'est-à-dire la Re420 ? Récemment, la télé-alémannique leur a consacré une émission spéciale à l'occasion de leur soixantième anniversaire. Cependant, les prestations de conduite avec cette locomotive en trafic voyageurs des CFF sont devenues rares.

Récemment, j'ai tout de même été surpris lorsque j'ai eu le plaisir inespéré de

511	460	420	514
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x
x	x	0	x

pouvoir conduire une de ces machines classiques. Un tour de service matinal normal de Goldau avec des prestations sur le S-Bahn de Zoug, dans le Seetal et dans la région de Lucerne m'avait été initialement attribué ce jour-là.

Soudainement, mon téléphone a sonné et la régulation m'a ordonné de me rendre à Zurich en haut-le-pied cinq minutes plus tard. Le reste de mon tour de service a été effectué par quelqu'un d'autre. Que s'était-il passé ? Le train de nuit en provenance de Vienne avait deux heures de retard et il n'y avait plus de personnel de locomotive dans toute la Suisse orientale et à Zurich qui aurait pu manœuvrer la machine de ce train depuis la halle de la gare centrale jusqu'au dépôt.

J'ai donc consacré environ cinq heures de travail pour parcourir la distance d'un bon kilomètre avec une vénérable machine. Reste à savoir si la rentabilité d'une telle prestation est bonne... ➔



Nous sommes accros aux panneaux de point d'arrêt !

Pour ceux qui n'en ont pas encore assez de ces magnifiques pan-



Gare : Corcelles-Nord (ligne de la Broye Kerzers – Payerne)

Explication probable : C'est une gare CFF, mais aux heures de pointe (HVZ), la ligne S5 BLS est prolongée de Murten à Payerne.

Des panneaux 50m ont été installés il y a longtemps, certainement par le BLS pour les rames Nina. Mais très récemment, les CFF ont installé leurs propres panneaux indicateurs de point d'arrêt 0.5, 1 et 1.5. Et le panneau 50m est resté car celui-ci doit appartenir au BLS et donc les CFF ne peuvent ou ne veulent pas le démonter car il ne leur appartient pas...

Mais à cause de cela, il y a une situation illogique dans cette gare, qui dure depuis plusieurs mois ! ➔

neaux, même après un tour de service en S-Bahn, nous avons quelque chose pour eux : le panneau de point d'arrêt à bricoler soi-même ! Laisse libre cours à ta créativité et place le panneau à l'endroit de ton choix ! Arrête-toi devant la cuisine, dans ton lit, dans le garage, devant

la télévision ou devant le chargeur de ton téléphone portable !
 Instructions : découper le panneau de support, plier le panneau de support autour d'un cure-dents, insérer le cure-dents dans un bouchon de liège coupé et c'est déjà prêt! ➔



Tabouret de bar d'occasion

Groupe des sièges VSLF

En hiver 2023, nous avons trouvé l'article suivant dans le bazar de la plateforme de discussion Viva Engage.



Il est vraiment très réjouissant de voir comment les consignes d'économie de la direction des CFF s'étendent à l'ensemble de l'entreprise. Même dans la ville de Zurich, pourtant riche, on se bat avec acharnement pour économiser de petits montants. Si vous voulez en savoir plus, demandez à un certain Philipp Frommenwiler comment la nouvelle télévision de la salle de réserve de Zurich a été payée. Malgré tout, nous sommes heureux que la salle de pause d'Uetikon continue à exister et dispose à nouveau de deux chaises. ➔

Télévision dans le local de réserve

Philipp Frommenwiler a fait preuve d'initiative et a organisé la mise à disposition à ses propres frais d'une télévision pour le local de réserve à Zurich. Il essaie maintenant d'obtenir de l'argent auprès des CFF et des syndicats. Lors du soir de l'installation, les collègues Ueli Bühler et Werner Mattmann ont aidé avec leurs connaissances techniques et leurs bons conseils. L'ambiance était super. ➔



Le printemps à Neuhausen

Ça pousse et ça bourgeonne partout. Le chemin de fer devient de plus en plus vert.

Neuhausen am Rheinflall.
(Les annonces ESQ ont été effectuées.) ➔



Panneaux d'arrêt inutiles

Des indicateurs de point d'arrêt supplémentaires ont été installés partout pour que les trains s'arrêtent le plus précisément possible dans les gares. Toutefois, comme la composition des trains change souvent et qu'il n'y a pas d'espacement standardisé des portes, leur utilité est limitée. Pour le personnel des locomotives, cela ne fait que rendre la situation plus confuse.

Par Simon Steinmann, co-président de la section Ostschweiz du VSLF

Ceux qui ont souvent voyagé en cabine de conduite sur le réseau ferroviaire des CFF depuis l'été 2023 l'auront certainement remarqué. Des panneaux d'arrêt flambant neufs ont été installés sur de nombreux quais. Les nouveaux poteaux et leurs supports métallisés brillent au soleil, et la nuit, les signaux se détachent de l'obscurité grâce au revêtement réfléchissant pas encore sale. Sur les panneaux, on ne trouve pas de chiffres entiers : ce sont des 0,5, 1,5 et 2,5 qui dominent. Dans les locaux du personnel des locomotives de toute la Suisse se pose alors la question suivante : pourquoi l'envie soudaine d'installer de tels panneaux les a-t-elle saisis maintenant ? Toute cela, alors que nous devons soi-disant faire des économies. Pourquoi des panneaux ? Pourquoi inutiles ? Pourquoi que les non-initiés comprennent le problème, il faut que j'aille un peu plus loin. Dans l'exploitation ferroviaire, il peut être nécessaire d'imposer un point d'arrêt aux trains en fonction de leur longueur. A l'origine, cela se faisait avec des panneaux indicateurs du nombre d'essieux, qui imposaient au train un point d'arrêt en fonction du nombre d'essieux de la charge remorquée. Dans le cas du Goldküstexpress, un précurseur du RER zurichois sur la rive droite du lac de Zurich, les points d'arrêt étaient prescrits au moyen de traits sur le bord des quais. Ces indicateurs de point d'arrêt (le signal s'appelle effectivement ainsi selon le PCT) tels que nous les connaissons aujourd'hui trouve son origine dans l'ouverture du S-Bahn de Zurich. Il s'agissait de définir des points d'arrêt sur tous les quais pour les nouveaux DPZ de l'époque, avec leur longueur standard de 100 m et une traction multiple pouvant aller jusqu'à trois véhicules. Le nombre sur le panneau multiplié par 100 indique aux trains de la longueur correspondante leur point d'arrêt. Ce système est aujourd'hui utilisé dans toute la Suisse et fonctionne de manière fiable. Il est intéressant de noter que la fonction de ces signaux n'est

connue que des initiés et n'est pas communiquée aux voyageurs. Pour s'orienter sur le quai, il n'y a que les secteurs indiqués par des lettres et les voyageurs fréquents se souviennent du point d'arrêt à l'aide d'autres points de repère.

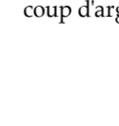
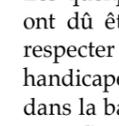
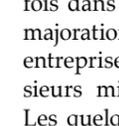
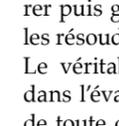
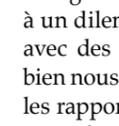
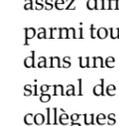
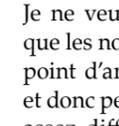
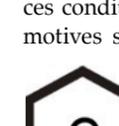
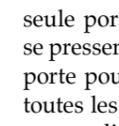
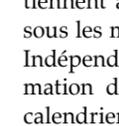
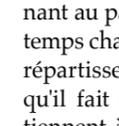
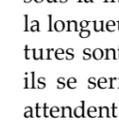
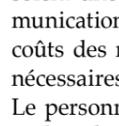
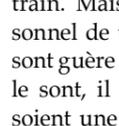
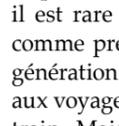
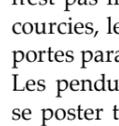
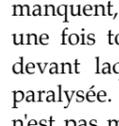
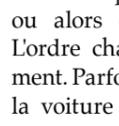
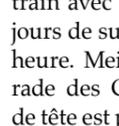
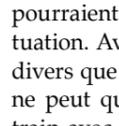
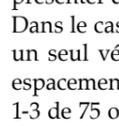
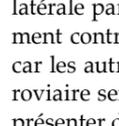
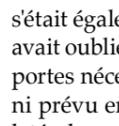
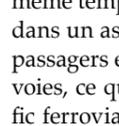
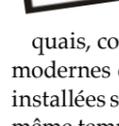
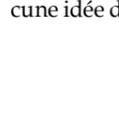
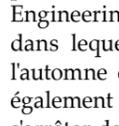
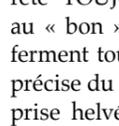
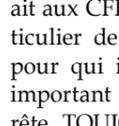
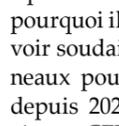
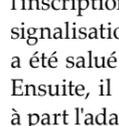
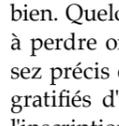
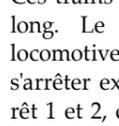
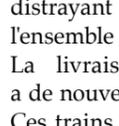
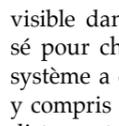
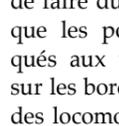
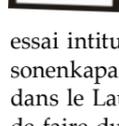
Au début des années 2010, un essai intitulé PEKABA (acronyme de Personnenkapazitäten Bahnhöfe) a été réalisé dans le Laufental. L'idée était en principe de faire du neuf avec du vieux et surtout que les points d'arrêt soient communiqués aux voyageurs au moyen de LED sur les bords des quais. Pour le personnel des locomotives, le lieu d'arrêt exact était visible dans le LEA et devait être précisé pour chaque gare et chaque train. Le système a été critiqué à maintes reprises, y compris par le VSLF, comme étant trop distrayant et n'a jamais été introduit sur l'ensemble du territoire.

La livraison des RABe 511 a de nouveau posé problème. Ces trains font 150 mètres de long. Le personnel des locomotives devait s'arrêter exactement entre les points d'arrêt 1 et 2, ce qui, en fait, se passait plutôt bien. Quelques personnes ayant du temps à perdre ont trouvé que ce n'était pas assez précis et les mécaniciens ont donc été gratifiés d'un essai de panneaux portant l'inscription 1.5 dans le cadre du projet de signalisation des lieux d'arrêt (HaSi). Cela a été salué comme un succès retentissant. Ensuite, il ne s'est pas passé grand-chose, à part l'adaptation de quelques gares. C'est pourquoi il est d'autant plus surprenant de voir soudainement toute une forêt de panneaux pousser comme des champignons depuis 2023. Il semble qu'il y ait aux CFF un genre très particulier de fétichistes du rail pour qui il est extrêmement important que le train s'arrête TOUJOURS exactement au « bon » endroit ou que les portes se ferment toujours exactement à la seconde précise du changement de minute. L'entreprise helvético-malaisienne Rail Systems Engineering (RSE), avec un train d'essai dans lequel j'ai eu l'occasion de monter l'automne dernier dans le Toggenburg, a également fait de la capacité du système à s'arrêter de manière fiable à quelques centimètres dans une gare précise un argument de vente de taille.

Le ton : « Vous, les mécaniciens de locomotive, vous ne pouvez pas faire ça ». Non, nous ne pouvons pas. Maintenant, il y a juste un tout petit problème. Dans la nomenclature des CFF, on n'a aucune idée de ce que l'on veut vraiment faire

de ces arrêts précis. Bien sûr, on pourrait essayer de mieux communiquer les points d'arrêt aux voyageurs afin d'accélérer les échanges de voyageurs. J'explique ci-dessous pourquoi cela ne fonctionnera pas. Le meilleur moyen d'obtenir des arrêts précis serait d'utiliser des portes palières sur les quais, comme dans les métros et les RER modernes dans le monde entier. Elles sont installées sur le bord du quai et s'ouvrent en même temps que les portes d'accès, comme dans un ascenseur. Ils empêchent ainsi les passagers et les objets de se trouver sur les voies, ce qui contribue à la fluidité du trafic ferroviaire. Pour le projet PEKABA, on s'était également inspiré du Japon. Mais on avait oublié que l'espacement uniforme des portes nécessaire à cet effet n'est ni discuté ni prévu en Suisse. Leur introduction unilatérale par les CFF serait même probablement contraire à la loi sur la concurrence, car les autres entreprises de transport ferroviaire seraient alors désavantagées pour présenter des offres sur de telles lignes. Dans le cas d'un chemin de fer à (presque) un seul véhicule comme le SOB, avec un espacement uniforme des portes (FLIRT 1-3 de 75 ou 150 m de long), les voyageurs pourraient effectivement s'habituer à la situation. Avec une flotte de véhicules aussi divers que celui des CFF, une telle volonté ne peut qu'échouer. Il est très rare qu'un train avec la même formation arrive deux jours de suite à la même gare et à la même heure. Meilleur exemple : la ligne de parade des CFF, l'IC 1. La rame de tête est parfois à l'envers, celle de queue. L'ordre change régulièrement. Parfois, le restaurant et la voiture pour les familles manquent, parfois ils sont à double. Si pour une fois tout est comme prévu, la porte devant laquelle on attend est peut-être paralysée. La situation du côté du S-Bahn n'est pas meilleure. Les compositions raccourcies, les trains de remplacement et les portes paralysées se multiplient. Les pendulaires peuvent donc désormais se poster tous les jours au même endroit, il est rare que la porte souhaitée s'arrête comme prévu à leur hauteur. La dernière génération de téléaffichage indique certes aux voyageurs leur position par rapport au train. Mais l'expérience enseigne au personnel de terrain que ces informations ne sont guère lues par les voyageurs. Et si elles le sont, il y a toutes les chances qu'elles soient une fois de plus erronées. La communication devrait être si évidente que les coûts des nombreux écrans d'information nécessaires seraient totalement démesurés. Le personnel des locomotives expérimenté dans le trafic voyageurs le sait de toute

façon : la composition du train ne joue souvent aucun rôle. Lorsqu'il pleut ou qu'il neige, la plupart des voyageurs se tiennent sous la marquise du quai, quelle que soit la longueur du train. Lorsque les températures sont négatives et que la bise souffle, ils se serrent dans les salles d'attente ou attendent à l'abri du vent sur la rampe menant au passage souterrain. Par temps chaud et ensoleillé, ils se répartissent mieux, mais dès qu'il fait chaud en été, ils se tiennent à nouveau à l'ombre sous les marquises des quais. Indépendamment du temps et de la formation des trains, le principe digne du calendrier de l'Avent s'applique : « une seule porte à la fois ». Tous les passagers se pressent ainsi devant une seule et même porte pour monter et descendre, bien que toutes les autres portes soient libres. Dans ces conditions, que le personnel des locomotives s'arrête dix mètres trop long ou trop court ne joue absolument aucun rôle dans la durée de l'échange des passagers. Les points d'arrêt utilisés jusqu'à présent avec les panneaux 1, 2, 3 et 4 suffisent amplement pour cela. Je ne veux pas trop m'étendre sur le fait que les nouveaux panneaux indicateurs de point d'arrêt sont parfois mal positionnés et donc peu visibles. En outre, il est devenu assez difficile de repérer le bon panneau parmi tous les autres, car nos trains entrent dans une gare d'arrêt à 80 km/h lorsque le signal de sortie est ouvert. En outre, mes collègues et moi-même sommes confrontés à un dilemme : ou nous apprenons à vivre avec des panneaux d'arrêt mal placés ou bien nous aidons à avoir plus de travail, via les rapports ESQ, ceux qui préfèrent gérer les problèmes plutôt que de les résoudre. Le véritable cœur du problème se situe dans l'évaluation – ici grossière – du coût de toute cette forêt de panneaux. Il y a le signal proprement dit, en tôle, avec la peinture et le revêtement réfléchissant. Il y a aussi les supports, les poteaux et les fondations, la mise à la terre obligatoire et les frais de main-d'œuvre pour la planification et la construction. Le tout installé des centaines de fois dans toute la Suisse, avec une grosse majoration de prix « parce que c'est une entreprise publique ». Un montant de plusieurs millions en résulte certainement. Les quelques cas où les panneaux d'arrêt ont dû être déplacés ou complétés pour respecter la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) ne pèsent pas lourd dans la balance. Une chose est sûre, beaucoup d'argent est dépensé.



Qui paie en fin de compte pour ce projet n'a pas vraiment d'importance. Que ce soit la Confédération, les cantons ou les CFF, l'argent finit de toute façon par sortir des poches de la population, qu'il s'agisse des impôts, des loyers ou de l'achat de billets. Le moment est définitivement mal choisi pour mener de telles actions selon la philosophie « certes inutile, mais ça ne fait pas de mal », si tant est qu'il y ait un bon moment. Cela peut paraître curieux pour certains, mais parfois, ne pas dépenser d'argent est une option valable. En cas de difficulté financière aiguë, le personnel des locomotives peut très bien s'en passer. Les voyageurs aussi, d'ailleurs.

Le fait que la direction des CFF ne veuille pas accorder d'argent pour la compensation du renchérissement et les augmentations générales de salaire laisse définitivement un goût amer au personnel. Bizarrement, il y a toujours assez d'argent pour tout le reste. Il est grand temps que les CFF ne considèrent plus les salaires plus élevés pour le personnel de terrain comme un mal nécessaire, mais comme un investissement urgent dans l'avenir d'un trafic ferroviaire qui fonctionne. Des suppressions de prestations faute de personnel, qui sont déjà une réalité aujourd'hui chez les VBZ et les RhB, risquent sinon d'arriver aux CFF dans quelques années.

Pour finir, il convient de mentionner que le panneau 0.5 a également été apposé sur des quais où les véhicules de 50 mètres de long ne s'arrêtent pas et ne s'arrêteront très probablement jamais ! Il reste à espérer que les personnes chargées d'optimiser les points d'arrêt aux CFF ne remarquent pas que les rames automotrices FLIRT, très répandues en Suisse, font généralement 75 mètres de long. Sinon, nous pourrions nous réjouir, dans la deuxième moitié des années 2020, d'une multitude de nouveaux panneaux d'arrêt tels que 0,75, 2,25 et 3,75 et de dépenses supplémentaires se chiffrant en millions.

Action à laquelle vous pouvez participer : veuillez envoyer vos photos de la forêt de panneaux avec le nom de la gare à ostschweiz.p@vslf.com. Si vous envoyez suffisamment de photos, nous pourrions publier un florilège de ces panneaux dans le prochain LocoFolio. Votre anonymat sera bien sûr préservé. Pour le préserver de manière certaine, nous avons besoin de l'utilisation d'appareils photos et de comptes e-mail privés pour cette chasse aux photos. ➔

Distributeurs de billets, téléphones, automates à timbres et télex...

Un voyage dans le temps électromécanique

Thomas Neukom habite avec sa famille sur les hauteurs d'Affoltern am Albis. Sa maison ressemble à un musée : on y trouve partout de vieux téléphones analogiques, des automates à billets et même des télex en état de marche. Dans la cave se trouve un automate ZVV qui pèse plus de 300 kg. Comment l'a-t-on apporté ici ?

Markus Leutwyler, rédacteur LocoFolio

Lorsque j'appuie sur le bouton de la sonnette, je suis essoufflé. Ce n'est pas seulement dû à mon manque de condition physique. Le chemin pédestre qui mène à la maison de Thomas et de sa femme Susanne est si raide qu'un petit funiculaire a été installé. Mais aujourd'hui, il est hors service.

Je m'assieds à une table avec Thomas. Derrière moi, de vieux appareils téléphoniques sont installés dans un rack. Devant, je vois un distributeur de billets VBZ bleu. (VBZ = Verkehrsbetriebe Zürich [ndt : transports publics zurichois]).

LocoFolio : Parle-nous un peu de toi.

Thomas : Je suis né en 1968, j'ai grandi et suivi l'école à Birmensdorf. De 1984 à 1988, j'ai fait un apprentissage d'électromécanicien chez les VBZ, mais mon objectif professionnel de mécanicien de locomotive a toujours été clair pour moi. Les électromécaniciens s'appellent aujourd'hui des automaticiens. Ici, beaucoup de choses ont évolué vers l'électronique. Nous avons appris à tourner, à souder et à fraiser. J'ai par exemple tourné des centaines de boulons pour la tringlerie de frein des trams. Encore sur un tour manuel, pas CNC ! C'était toujours une seule opération à la fois. La pièce avec les ébauches était plus petite, l'autre plus grande et dès qu'elles étaient toutes passées, on recommençait avec l'étape de travail suivante. Je n'ai vraiment fait cet apprentissage que pour pouvoir devenir mécanicien de locomotive !

En décembre 1988, j'ai commencé ma formation aux CFF à Zurich. Le RER zurichois venait de démarrer et était encore principalement exploité avec des RBe 540. Nous faisons beaucoup de manœuvres et aussi des trains de marchandises, par exemple des trains de gravier.

LocoFolio : Tu as une passion particulière pour les collections. Quand je regarde autour de moi, malgré les nombreux boulons que tu as dû tourner, les VBZ sont toujours présents.

Thomas : Oui, il y a quelque chose de ça. Lorsque j'y travaillais, des séries en-



tières de trams étaient parfois démolies. Quand j'avais vent de cela, j'allais sur le chantier de démolition après le travail et je démontais une chose ou l'autre. Mais toujours avec la permission ! Seuls mes parents étaient fâchés quand je rentrais à la maison, lourdement chargé. Mais maintenant, j'ai transmis tout cela.

Une fois, je me suis promené à Zurich Affoltern. C'était vers 2006. Il y avait dans un jardin un vieux distributeur de billets VBZ datant de l'époque de mon apprentissage. Alors que je regardais attentivement le distributeur, une porte s'est ouverte près de la maison et un homme en est sorti. Je pensais qu'il n'allait me chasser, mais il m'a dit : « Vous pouvez l'emporter si vous le souhaitez ! » J'étais bien sûr abasourdi et je voulais aussi en parler d'abord à Susanne. Mais dès le lendemain, je suis allée le chercher et j'ai obtenu un trousseau de clés auprès des VBZ pour l'ouvrir. Aujourd'hui, les automates ont d'autres serrures, donc cela n'a pas posé de problème aux VBZ.

J'ai nettoyé le distributeur et – oh miracle ! – j'ai pu le remettre en service. Je l'ai simplement branché sur le courant, chose que je ne ferais plus aujourd'hui. Il faut plutôt faire monter la tension progres-

sivement, car il arrive que des composants soient défectueux et qu'il y ait des courts-circuits.

LocoFolio : Qu'est-ce qui est habituellement défectueux ?

Thomas : Un appareil qui n'a pas fonctionné depuis longtemps a généralement des condensateurs électrolytiques desséchés. Cela peut alors entraîner des courts-circuits et provoquer des dommages malgré les fusibles. C'est effec-



tivement arrivé à cet automate un peu plus tard. Un transformateur alimentant les tubes d'affichage des chiffres (tubes Nixie) s'est cassé. Il a été assez difficile d'en trouver un autre. Avec un ancien collègue mécanicien de locomotive, nous avons pu le réparer avec une solution bricolée. Et cela a fonctionné. Il est sim-

plement important de noter tout cela, car les cartes électroniques ne sont désormais plus compatibles avec d'autres automates.

Mais un autre sujet est beaucoup plus difficile : le logiciel ! Dans de nombreux appareils un peu plus récents, un logiciel en



assure le fonctionnement. Des batteries de secours permettent d'assurer la sauvegarde du logiciel. Il faut toujours noter quand les batteries ont été changées. Lors du changement, une batterie de rechange doit être branchée en parallèle, sinon le logiciel peut disparaître à jamais.

LocoFolio : Ne pourrais-tu pas imprimer illégalement un billet avec l'un de tes automates ?

Thomas : Cette crainte était déjà perceptible au début de la part des VBZ. Mais les automates ne sont plus en service depuis longtemps. J'ai même encore l'ancien papier et j'ai dû signer que je n'en ferais pas un usage abusif. Les VBZ me connaissent maintenant bien et je reçois toujours de l'aide quand c'est nécessaire.

LocoFolio : Comment es-tu arrivé à tous les autres distributeurs ?

Thomas : Pour des raisons de gestion, cela n'a pas de sens pour les VBZ, les CFF ou la Poste de conserver de vieux automates. C'est pourquoi tout est recyclé. Je n'avais aucune pièce de rechange pour mon automate. Sur Ricardo, j'ai pu acheter un autre automate. Malheureusement, il s'agissait d'une série légèrement différente. Il ne convenait tout simplement pas pour moi en tant que réserve de pièces de rechange, et je n'avais donc toujours pas de pièces de rechange... Mon collègue Martin Köppel m'a alors

aidé à acheter un autre automate qui se trouvait dans le jardin d'un de ses voisins et qui n'était plus utilisé. Et je me suis à nouveau dit : « voilà des pièces de rechange ! ». Mais cette fois, la série ne correspondait pas du tout, il s'agissait d'un modèle précédent. Et celui-ci a donc lui aussi eu droit à une deuxième vie, ce qui a permis de compléter toute la série des générations. Mais je n'avais toujours pas de pièces de rechange...

Aux VBZ, j'étais devenu si connu que les gens sont venus me voir activement lorsque les grands distributeurs automatiques, qui fonctionnaient avec le code postal de destination, ont été remplacés. Ils m'ont demandé si j'en voulais un. Oui, bien sûr ! Une fois de plus, un collègue mécanicien de locomotive, Andy Syz, m'a aidé à le transporter. Il avait un van pour chevaux.

Une fois aux VBZ, ce fut le choc ! L'engin pesait 350 kg ! « Là, j'ai fait une connerie », ai-je pensé ! Nous avons démonté ce qui pouvait l'être et nous nous sommes retrouvés avec des pièces qui ne pesaient « plus que » 100 à 200 kg. Nous avons réussi à transporter les pièces dans le funiculaire en les pliant et en les abîmant. Chez moi, dans la cave, nous nous sommes rendu compte que nous ne pouvions pas assembler l'automate, alors Andy a appelé un autre collègue, Hanspeter Moser. Nous avons réussi à le faire à trois. Ne me demande pas comment l'automate va pouvoir partir d'ici. Ce sera le problème de mes enfants !

Le point crucial de cet automate est à nouveau le logiciel. Il n'est pas stocké dans une mémoire permanente, mais dans une mémoire vive. Si la batterie est vide, le logiciel disparaît. Autrefois, les VBZ avaient un appareil de programmation qui fonctionnait avec une interface infrarouge. J'ai certes un appareil de ce type, mais il possède lui aussi un logiciel qui nécessite des autorisations. Ces appareils ont également une batterie de secours. Nous avons fait beaucoup de tâtonnements et installé spécialement Win-



dows 3.11. Mais nous étions au bout de nos peines.



LocoFolio : Une évolution passionnante ! L'électromécanique fonctionne de manière fiable, mais dès que le logiciel entre en jeu, cela semble devenir difficile.

Thomas : Bien sûr, je ne suis vraiment pas électronicien. Le changement vers la programmation et le maintien du logiciel au moyen de batteries de secours est visible



dans presque tous les domaines. Même dans mes téléscripteurs. Aujourd'hui, il est presque impossible de faire fonctionner les appareils les plus récents à cause des logiciels. Mais ils n'ont pas non plus été conçus pour fonctionner pendant des décennies.

Les téléimprimeurs purement mécaniques, même s'ils datent des années trente, fonctionnent encore aujourd'hui. C'était de la qualité pour l'éternité. Les matières plastiques sont d'ailleurs un autre sujet. Dès que l'on utilise des roues dentées en plastique ou des courroies dentées, nous avons une usure. Tout s'effrite ou devient collant.

LocoFolio : Qu'est-ce que tu fais dans ces cas ?

Thomas : C'est très difficile. Il y a tellement de choses à faire. Il y a déjà eu des gens qui ont fait reconstruire des pièces, mais cela coûte très cher.

LocoFolio : Qu'en est-il de l'impression 3D ?

Thomas : Un collègue l'a essayé une fois

sur un distributeur automatique de téléphone pour la fourche. Mais la stabilité n'était pas suffisante. Même les roues dentées ne tiendraient pas longtemps.

LocoFolio : Pourquoi les vieux appareils ne sont-ils pas simplement des déchets électroniques pour toi ? Pourquoi y vois-tu un tel potentiel ?

Thomas : Si quelque chose est lié à un souvenir pour moi, par exemple parce que j'ai travaillé dessus pendant mon apprentissage, il prend cette valeur. Regarde le téléphone rouge au fond, il était chez mes parents. J'ai moi-même téléphoné avec quand j'étais enfant. Ce qui me fascine aussi, c'est la qualité incroyable de ces objets. Bien sûr, tout cela était très cher et on s'en offusquait aussi. Mais cela n'existe plus.



LocoFolio : Où une telle qualité se-rait-elle encore rentable aujourd'hui ?

Thomas : Lorsque l'on pétrit la cinquième pâte à tresse avec un mixeur actuel, une roue dentée se casse à l'intérieur. Il n'est pas non plus possible de l'ouvrir, car le boîtier est soudé. Même si c'était possible et que l'on pouvait remplacer la roue dentée, elle se briserait à nouveau après cinq autres pâtes.

LocoFolio : Est-ce que tu achèterais des appareils plus chers et de meilleure qualité ?



Thomas : C'est dans cette direction qu'il faut absolument aller ! Quand je vois tout ce que l'on jette au recyclage ! Parfois encore dans l'emballage d'origine ! Dans les

décharges, on n'a pas le droit d'emporter quoi que ce soit, c'est considéré comme du vol. Ou alors, au bureau, après un certain temps, il y a tout simplement de nouveaux écrans, peu importe si les anciens fonctionnent encore. Pour mes nerfs, il vaut mieux ne pas aller au centre de recyclage !

En fait, on sait très bien comment il faudrait construire un appareil pour qu'il ait une longue durée de vie. Mais ce n'est probablement pas dans l'intérêt des fabricants. Un poste de radio à tubes coûtait certes une fortune. Mais si elle était endommagée, on pouvait la réparer. Mais regardons par exemple un téléphone portable actuel : on ne peut même pas changer la batterie soi-même. On peut aussi citer un téléviseur dont l'écran s'éteint au bout de deux ans et demi et qui ne fonctionne plus, c'est quand même un raté.

LocoFolio : Ce qui m'énerve, ce sont les plastiques qui sont déjà collants au bout d'un an.

Thomas : Autrefois, on ne savait probablement pas non plus que certains plastiques se dégradent avec le temps et deviennent cassants ou collants. Cela concerne aussi les câbles. Les plastiques blancs jaunissent souvent. J'ai déjà eu des téléphones sortis d'usine, dans leur emballage d'origine, qui étaient jaunes.

LocoFolio : C'est le retardateur de flamme qui contient du brome, qui se diffuse ensuite.

Thomas : C'est presque impossible à enlever. Les téléphones Tritel, qui ont été produits à Schwanden (GL), sont encore comme neufs aujourd'hui. La qualité est tout simplement géniale. Mais qui a encore besoin d'un téléphone fixe de nos jours ?

LocoFolio : Nous ne voyons ici que les appareils qui fonctionnent. Quand est-ce que tu considères que quelque chose est cassé ?

Thomas : J'avais des téléphones des années 50 qui étaient complètement jaunis. Il y en a encore tellement sur le marché qu'ils n'ont pas de valeur particulière de ce point de vue. D'ailleurs, la valeur monétaire de tous les appareils ici n'est pas très élevée. Peut-être 20 à 30 francs, mais rien qui ait une grande valeur de collection. Même le téléphone de là-bas, qui date des années 20, existe encore en grande quantité. Je dois parfois sourire quand quelqu'un trouve un tel objet dans

son grenier et pense qu'il peut en demander 300 francs. Même un musée ne les prend plus.

LocoFolio : Que pense ton entourage de ta passion pour la collection ?

Thomas : Ils vivent avec ça. (Demande à Susanne).

Susanne : (sarcastique) Joie et bonne humeur...

Thomas : Je donne aussi certaines choses. Je ne veux tout simplement pas me débarrasser de quelque chose, car on ne peut plus le racheter. L'autre jour, une femme m'a contacté parce que son mari était décédé. Il était installateur de téléphones et avait une grande quantité de téléphones et de pièces détachées. J'ai tout récupéré, le musée du téléphone a pris ce dont il avait besoin et j'ai donné le reste en grande partie à d'autres personnes. C'était une bonne chose et cela me rendait heureux. J'ai un grand réseau.

J'avais un distributeur de tickets de parking des CFF qui a été transformé en distributeur de billets. Il ne correspondait pas à ma collection. Je l'ai restauré et j'ai pu le donner à CFF Historic. Ils ont une belle collection de guichets entiers et



d'automates très anciens, ou encore d'automates à écran tactile. Sur inscription, c'est accessible au public. C'est génial !

LocoFolio : Comment le métier de mécanicien de locomotive évolue-t-il pour toi ? Aujourd'hui, tout devient électronique.

Thomas : Ça me va. Mais justement cette semaine, j'ai eu une double traction BoBo avec le City NightLine. C'était un moment fort. Parmi les nouveaux trains, j'aime beaucoup la RABe 512. Il est sophistiqué, fonctionne très bien et les éléments de commande ne sont pas surchargés. Pour moi, ce n'est plus un train, mais plutôt un tramway à grande vitesse. J'adore les Bo-Bos avec leurs lettres chromées – quand je les vois à Kaiseraugst pour la démolition, je peux à peine soutenir le regard.



Bien sûr, on ne peut pas toutes les garder. J'ai dit à Susanne : « Heureusement que ces choses sont si grandes et si lourdes, sinon je serais peut-être partant... ». Pour moi, la BoBo est l'incarnation de la locomotive parfaite. Ce n'étaient pas des designers, mais des ingénieurs qui étaient à l'œuvre. Même après plus de cinquante ans, une BoBo n'a pas l'air vieille pour moi.

Ça me fait chaud au cœur. Et quand elles seront parties, je partirai aussi. Cela devrait arriver prochainement. Il n'y a pas non plus de locomotive étrangère de cette époque qui s'en approche.

LocoFolio : Pour moi, c'est la 460. Dans ma jeunesse, elle m'a souvent entraîné à travers la Suisse et m'a donné un grand sentiment de liberté. Merci, Thomas, pour cet échange d'idées !

Après cet entretien, Thomas m'a encore fait visiter la maison. La collection de téléphones a déjà été mentionnée. La plupart des téléphones sont reliés au réseau fixe. Malheureusement, personne n'a appelé. Cela m'aurait intéressé de savoir comment cela sonnait.



Une pièce est entièrement consacrée au téléscripteur/télégraphe (télex). Quatre appareils sont prêts à fonctionner et permettent d'envoyer ou de recevoir des té-



lex dans le monde entier. Il existe à cet effet un réseau (iTelex) spécialement mis

en place par des passionnés, qui utilise Internet comme support de signaux. Sur commande, Thomas réalise également des répliques d'anciens télégrammes PTT pour les anniversaires ou autres



communications.

Le plus imposant est certainement le grenier. C'est ici que se trouve l'énorme distributeur de billets qui, pendant longtemps, a craché des milliers de billets au Sternes Oerlikon. Les distributeurs de



timbres sont toujours en mesure d'imprimer des timbres. Cependant, la plaque d'impression a été modifiée de telle sorte qu'il n'est plus possible d'imprimer des timbres valables. Lorsque Thomas introduit des pièces de monnaie dans un



appareil téléphonique à pièces et que j'entends le claquement, je me sens immédiatement transporté à l'époque des camps de ski, lorsque le mal du pays prenait le dessus et qu'un tel automate était le seul moyen de téléphoner à la maison...

Le musée du téléphone à Islikon est consacré au thème de la téléphonie, une ancienne centrale téléphonique des PTT



peut être visitée à Rifferswil, le Schaula-



ger de CFF Historic mentionné plus haut se trouve à Windisch, d'autres automates à billets peuvent être vus au Tram Museum de Zurich et à Berne et le Musée de la communication est à recommander.



Impressions du Atelier central VBZ 2021

Photos: C. Riedi, VBZ, P. Kamm, T. Neukom 08.21



Une tendance lourde pour le self-service

Thomas Neukom

1963 - la situation était précaire. Certes, la fréquentation augmentait de manière réjouissante, mais de l'autre côté, la situation du personnel était catastrophique. La conjoncture était bonne et donc le marché du personnel était complètement asséché. Une vague de départs à la retraite s'annonçait et les jeunes wattmen, surtout, disaient adieu à un service qu'ils jugeaient désormais peu attractif. Des restrictions de l'offre menaçaient et ont même dû être mises en œuvre par moments. La suppression des jours de repos du personnel était à l'ordre du jour. L'exploitation nécessitait beaucoup



de personnel, car il y avait un contrôleur dans chaque bus et dans chaque tramway. Sur certaines lignes de tram, des trains de trois voitures circulaient aux heures de pointe, ce qui représentait quatre employés. Des étudiants ont été engagés pour conduire, et malgré une forte résistance, des femmes - des receveuses - ont également été engagées. Mais ce n'était qu'une goutte d'eau dans l'océan. Comme les problèmes financiers se sont multipliés, les VBZ ont été contraints d'agir.



Le programme de rationalisation comprenait trois phases :

1. Remorques sans conducteur pour le tramway
2. Introduction du self-service dans les bus
3. Self-service sur toutes les lignes de tram

Pour la distribution des abonnements nouvellement créés, des kiosques de vente mobiles ont été installés sur les grandes places. A partir d'octobre 1963, les lignes 13 et 14 circulèrent avec des remorques non accompagnées. D'autres lignes suivirent.

Afin d'éviter que les automotrices ne soient pleines à craquer pendant que les remorques non accompagnées ne circulent à moitié vides, des automates de validation ont été installés aux principaux arrêts à partir de juin 1965 - plus de cent sur l'ensemble du réseau. Désormais, les passagers munis de cartes multicourses



pouvait utiliser les remorques sans personnel.

Pour le self-service complet prévu, il fallait



encore acheter des distributeurs automatiques. La question fondamentale était de déterminer si les distributeurs devaient être placés à l'intérieur des voitures ou aux arrêts. A l'intérieur, il aurait été possible de construire des automates ne résistant pas aux intempéries, mais comment les appareils réagiraient-ils aux secousses ? Dans les tramways articulés, il aurait fallu placer

plusieurs automates. La décision a finalement été claire : les automates placés aux arrêts sont plus avantageux.

Premier bus sans receveur

La ligne de bus 63, avec ses onze arrêts, était toute désignée pour un essai. Dans les conditions climatiques de la vallée de



la Glatt, avec un brouillard et une humidité relativement importants, les automates devaient prouver leur efficacité. Le changement a eu lieu le 31 janvier 1966. On attendait avec impatience les réactions des passagers. Sur le plan de l'exploitation, l'essai fut un succès total.

Mais en ce qui concerne les automates, ce fut un désastre. Le produit allemand s'est révélé complètement immature et très sensible aux pannes. L'essai aurait dû être interrompu si les ingénieurs techniciens des VBZ n'avaient pas réussi à faire fonctionner les appareils. Les expériences décevantes ont obligé à agir. Les grands de la branche ont tous refusé, car c'était la haute conjoncture. Personne ne voulait accepter un contrat de développement. Après de longues recherches, on trouva la petite entreprise d'ingénierie zurichoise Elax/Elaax. Un appareil fonctionnel a vu le jour en un temps record. Le prototype a été installé en septembre 1966 à l'arrêt de bus Bahnhof-



quai. Ce distributeur a dû être surveillé par un agent Securitas, car des collaborateurs du concurrent allemand dysfonctionnel ont tenté de le manipuler. La production des appareils en série a ensuite été assurée par

l'entreprise Xamax de Zurich. Conçus pour une durée de vie de dix ans, ils ont fonctionné pendant près de vingt ans grâce aux efforts considérables de VBZ ! Prix unitaire en 1966 : environ 11'000 francs

A partir de juillet 1972, la transition était terminée, tous les véhicules circulaient sans contrôleur.

En 1988, les électeurs zurichois ont décidé à une large majorité d'introduire la communauté de transport zurichoise ZVV. Cela a entraîné une refonte de l'assortiment de billets. Il fallait partout de nouveaux distributeurs, plus grands. Un groupe de travail a cherché sur place l'emplacement approprié pour chaque distributeur. Des critères tels que la protection contre les intempéries, l'espace disponible pour les passagers et l'accessibilité pour le service et l'entretien ont été pris en compte. En outre, des surfaces de rangement, des constructions plus faciles à réparer pour les techniciens, un meilleur éclairage, un grand assortiment de billets, la possibilité de rendre la monnaie, etc. ont été ajoutés. L'installation des 890 appareils devait être terminée pour l'introduction de la communauté tarifaire ZVV en mai 1990. Le fournisseur des distributeurs de billets était cette fois la société ascom/Autelca de Gümligen. Comme de nombreuses prestations propres ont été fournies par les VBZ, les automates ont pu être achetés à un prix plus avantageux. Prix unitaire de 1989 : environ 20'000 francs. Un saut quantique en 2010

Avec les appareils VBZ les plus récents, presque tout l'assortiment de billets locaux et nationaux est disponible sur place, 365 jours par an. Au début, l'absence d'acceptation des billets de banque a suscité des critiques de la part des passagers. Mais l'achat et l'entretien des lecteurs de billets pour les nombreux automates auraient été très coûteux, sans compter que la présence de nombreux billets dans les automates aurait augmenté le risque de tentatives d'effraction. Le système de paiement électronique par carte a été introduit à la place de l'encaissement des billets. En outre, pour des raisons de coûts, il n'y avait plus systématiquement deux distributeurs à tous les arrêts. Les nouveaux automates sont tous reliés à un système de gestion. Les données de facturation, les modifications de tarifs, la maintenance et la surveillance des pannes peuvent ainsi être effectuées en ligne. Après d'importants problèmes initiaux, ils fonctionnent désormais de manière fiable et stable. Ces automates ont été fabriqués par la société ACS Solutions /Xerox (anciennement ascom/Autelca). Prix unitaire de 2010 : environ 35'000 francs

Aux distributeurs actuels des VBZ, il est également possible de charger différents abonnements sur le SwissPass. Dans les zones de la ZVV, il est également possible de voyager avec l'application mobile «



Check-in-Ticket ». Le départ et la destination du voyage sont enregistrés par l'utilisateur sur son téléphone portable via les services GPS/de localisation, puis le trajet effectué est facturé.



Dans un avenir proche, les distributeurs automatiques actuels seront largement modifiés. Le moniteur/écran, l'ordinateur,



le routeur, le système de paiement électronique ainsi que la gestion de l'énergie seront notamment remplacés. Parallèlement, les canaux de distribution électroniques continuent d'être mis en avant. La tendance est à la dématérialisation des titres de transport.

Sources : Extrait du journal des collaborateurs VBZ 5/10, texte Bruno Gisler, Daniel Graf, responsable des systèmes de distribution VBZ et photos VBZ/Xamax

Happy end sur la voie 80 !

En septembre 2022, la section Hauenstein-Bözberg a réalisé une affiche pour informer sur le mauvais état des rails de la voie 80.

Elle a été reproduite dans l'édition suivante du LocoFolio (2/2022) et a donc été lue dans toute la Suisse. A Noël, même ArgoviaToday a rédigé un article à ce sujet sous le titre « Nous ne sommes pas satisfaits » – les mécaniciens de locomotive critiquent les CFF ».

Les CFF y répondaient en indiquant qu'un renouvellement de la voie aurait lieu en 2023.

Cela s'est réalisé depuis et nous pouvons maintenant annoncer que la voie est enfin en bon état. ➔



Problèmes avec l'ETCS à la gare de triage du Limmattal (RBL)

Engagement de l'Aem 940 avec ETCS déclenché au RBL. Groupe technique VSLF

Le logiciel ETCS de l'Aem940 a été optimisé en 2020 en ce qui concerne les problèmes liés aux Big Metall Masses (BMM) au RBL. Malgré cela, des problèmes sont apparus et ils ont fortement perturbé l'exploitation.

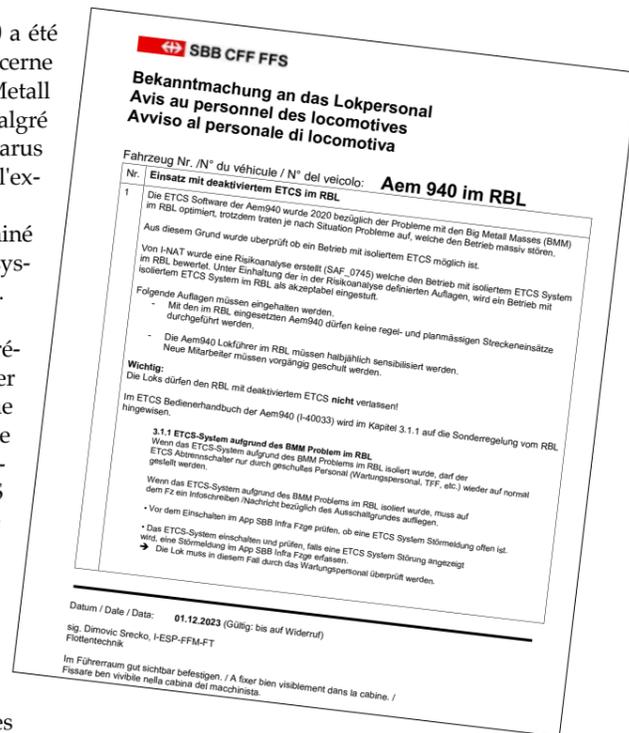
C'est pourquoi I-NAT a examiné si une exploitation avec le système ETCS isolé était possible.

Une analyse des risques a été réalisée par I-NAT afin d'évaluer l'exploitation avec un système ETCS isolé au RBL. Après une analyse des risques, l'exploitation avec un système ETCS isolé dans cette gare de triage est considérée comme acceptable.

Les conditions sont les suivantes : aucun engagement de ligne régulier et planifié ne peut être effectué avec ces locomotives et les mécaniciens formés Aem940 doivent être sensibilisés tous les six mois sur les spécificités des conditions locales. Les nouveaux collaborateurs doivent être formés au préalable à la conduite sans ETCS à l'intérieur de la gare.

Une fois de plus, on constate l'inefficacité

du système, qui nécessite toujours de nouveaux processus, prescriptions, exceptions et réglementations spéciales. Et donc des coûts. La « sensibilisation semestrielle » pour les mécaniciens de locomotive sera des conseils d'application des prescriptions. ➔



Une station d'épuration mobile et odorante

L'autre jour, j'attendais à Zoug le train « Traverso » du SOB à destination de Goudau. Lorsqu'il est arrivé, il avait manifestement la vessie ou le bioréacteur plein et son software a jugé bon de le vider sur la voie 2. La puanteur était tout simplement infecte. Même un jour plus tard et malgré la pluie, cela continuait à sentir encore nettement.

Nous connaissons également le phénomène de la vidange puante des eaux grises sur d'autres trains. N'y a-t-il vraiment pas de solution technique qui fonctionne ? Par exemple, des zones interdites surveillées par GPS ? ➔



Quelle: Wikimedia

Responsabilité des systèmes de contrôle de la marche des trains

l'ETCS doit permettre d'atteindre un niveau de sécurité maximal. Mais tout dépend de la saisie correcte des données du train par le personnel des locomotives. Si les données transmises au personnel des locomotives sont erronées – et cela s'est produit à plusieurs reprises par le passé – cela peut avoir de graves conséquences. Groupe technique VSLF

Les extraits des règlements des véhicules montrent que la sécurité globale des systèmes ETCS dépend en premier lieu de la saisie des données correctes par le mécanicien de locomotive. C'est l'une des raisons pour lesquelles un être humain doit saisir les données, car les systèmes et leurs fabricants ne veulent pas eux-mêmes en assumer la responsabilité. Le même principe s'applique pour confirmer combien de locomotives ou d'unités de train sont attelées ensemble. CFF Cargo a eu de gros problèmes avec les données des trains transmises au personnel des locomotives. CFF Cargo a affirmé que ce n'est pas seulement « Orca », respectivement la « Willy-App » liée à Orca qui sont responsables de ces problèmes.

Selon l'entreprise, il s'agit d'un problème plus vaste lié à un environnement de programmes de plusieurs générations différentes qui sont mis en marche afin de remplacer l'ancienne génération de systèmes CIS (CIS-Cargo, CIS-Infra, ZIS, Lok-Sys, etc.) arrivés en fin de vie. CFF Voyageurs s'appuie sur le programme informatique TIP 2, qui est censé refléter l'état des trains. La plupart des véhicules ont des indicateurs de l'état des freins dans la cabine de conduite. A plusieurs reprises déjà, on a eu de gros problèmes avec les systèmes qui doivent indiquer au personnel des locomotives les données correctes du train pour la saisie des données. Toute la chaîne de sécurité est ainsi rompue. Ces liens ne semblent plus être compris. Un jour ou l'autre, il se produira ce que décrit le modèle du fromage suisse. Ce ne sont pas les analyses de risques qui porteront la responsabilité, mais le personnel. Et on frappera aussi d'abord sur la première ligne au front.

Destruction de biens appartenant à l'employeur

Lettre de lecteur

Une nuit, à 2h, un lavage était prévu avec un véhicule du S-Bahn. Il faisait -6°C, donc froid. Après avoir demandé au TCC Voyageurs et au chef de circulation de l'Infra s'il était vraiment pertinent de laver un train lorsqu'il gèle fortement, on m'a répondu que l'installation décidait elle-même s'il fallait ou non laver. Et l'installation m'a invité à laver le train à

Extrait des règlements des véhicules

6.3.2 ETCS konfigurieren

▲ WARNUNG

Falsche Zugdaten im ETCS

Tod oder schwere Verletzung bei Kollision oder Entgleisung!

Der Triebfahrzeugführer ist für die korrekte Eingabe der Zugdaten verantwortlich.

Der Triebfahrzeugführer ist für die Prüfung aller vom Fahrzeuggestellungsgerät FLG vorgeschlagenen Zugdaten verantwortlich, bevor er diese bestätigt.

ETCS, VL, S80

AVERTISSEMENT

Données de train erronées dans l'ETCS Mort ou blessures graves en cas de collision ou de déraillement !

- Le mécanicien est responsable de la saisie correcte des données du train.

- Le mécanicien est responsable de la vérification de toutes les données du train proposées par le système de gestion du matériel roulant (FLG) avant de les valider.

ANGELSTAR

ETCS OBU USER MANUAL SBB Project

ETCS OBU

8.1.5 Eingabe der Zugdaten

Bei Auswahl der Option „Train data“ sind vom Anwender folgende Daten einzugeben:

- Zuglänge
- Bremsverhältnis (berechnet vom Zugbremssystem)
- Maximale Zuggeschwindigkeit

Die Werte, die dem Anwender für die Zuglänge, dem Bremsverhältnis und die Höchstgeschwindigkeit angezeigt werden, werden von der VCU berechnet und über das TCMS an die OBU gesendet.

ACHTUNG: Der Anwender ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass die vorgeschlagenen Werte richtig sind, bevor er sie validiert. Das ATP-System prüft nur, ob die eingegebenen Werte innerhalb der für den Zug definierten Grenzen (Zugparameter) liegen.

Saisie des données du train

Il est de la responsabilité de l'utilisateur de s'assurer que les valeurs proposées sont correctes avant de les valider.

SIEMENS

Mobility Schweiz

5.8.13 Affichage des données valides

Description

▲ AVERTISSEMENT

Affichage erroné de données de train !

Il est possible que les données de train affichées ne concordent pas avec les données de train enregistrées dans l'équipement embarqué ETCS. Risque d'accident en cas d'utilisation de données de train incorrectes dans l'équipement embarqué ETCS.

Après une modification de la configuration du véhicule, vous devez toujours saisir et valider à nouveau les données de train même si les données de train sont déjà correctement affichées.

Affichage erroné de données de train !

Il est possible que les données de train affichées ne concordent pas avec les données de train enregistrées dans l'équipement embarqué ETCS. Risque d'accident en cas d'utilisation de données de train incorrectes dans l'équipement embarqué ETCS. Après une modification de la configuration du véhicule, vous devez toujours saisir et valider à nouveau les données de train même si les données de train sont déjà correctement affichées. ➔

CCT CFF SA :

B. Comportement et responsabilité.

Devoir de diligence et de loyauté

1 Les collaborateurs sont tenus de préserver les intérêts et la réputation des CFF, d'exécuter les travaux qui leur sont confiés de manière professionnelle et de traiter avec soin les outils de travail mis à leur disposition.

Train spécial sans voyageurs

Source : 20 minutes

Des carnavaliers bloqués : les CFF ont oublié d'ouvrir les accès à la gare

Des dizaines de fêtards voulaient se rendre au carnaval de Lucerne depuis Zurich. Mais le début de la journée a été frustrant.

Un train spécial était prêt pour les carnavaliers sur la voie 8 de Zurich HB et il aurait dû les amener à Lucerne à 3h46. Mais il n'en a rien été – malgré les billets déjà achetés. En effet, la gare est fermée pendant la nuit. « Les grilles étaient fermées », explique à Blick une voyageuse bloquée et dépitée.

Lorsque les grilles se sont ouvertes à 3h50, le train était déjà parti. Une cinquantaine de personnes ont été abandonnées à la gare centrale. Mais les personnes ainsi en rade ne le sont pas restées. Elles ont fait du co-voiturage et sont arrivées à Lucerne en taxi et en Uber. Un trajet coûte 129 francs. Ils souhaitent maintenant demander un dédommagement aux CFF.

Trois questions se posent à propos de l'incident :

- Le personnel n'a-t-il pas remarqué que le train spécial était vide et qu'aucun voyageur n'y était monté ?
- Le personnel est-il délibérément parti sans voyageurs parce qu'il a agi selon le processus ?
- Le personnel est-il délibérément parti sans voyageurs parce qu'il s'en fichait ?

N'importe quelle réponse serait gênante pour l'entreprise. ➔



Aucun bateau ne viendra...



Markus Leutwyler

Une excursion en bateau est toujours sympathique. Les enfants en particulier y trouvent toujours leur compte. Au plus tard lorsqu'un chocolat chaud leur est offert à table. C'est pour cette raison que j'ai visité les chutes de Giessbach avec ma progéniture ce printemps. Nous sommes partis en bateau d'Interlaken Ost pour rejoindre le débarcadère de Giessbach See. Nous sommes montés en pente raide, en passant devant l'eau qui tombait, bruissait et était belle à voir. Puis nous sommes redescendus jusqu'à l'endroit où le Giessbach se jette dans le lac de Brienz. Mes pieds étaient fatigués, les enfants l'étaient aussi, mais satisfaits : dans l'ensemble, j'avais réussi, en tant que père, à remplir mon devoir de vacances.

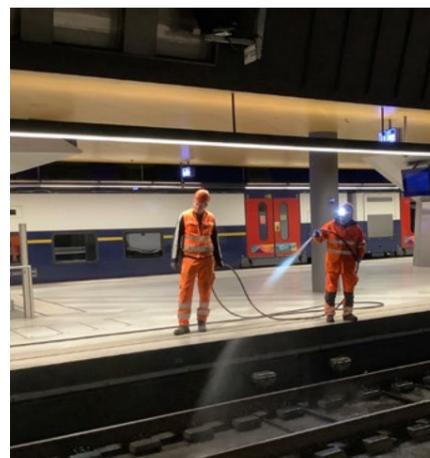
Nous nous trouvions donc à l'endroit où un bateau du BLS aurait dû venir nous chercher. Cela aurait été la dernière course de la journée. Le départ était prévu à 16h51, mais le bateau n'est jamais arrivé. Dans l'application de l'horaire, le bateau était encore répertorié de manière tout à fait régulière et aucun avis contraire n'était disponible. Nous avons donc attendu sur le ponton avec d'autres personnes également bloquées et, par chance, un collaborateur de l'hôtel Giessbach est arrivé et nous a expliqué que le bateau ne circulait pas en raison d'une panne de moteur. Il nous a fait monter gratuitement en funiculaire, où nous avons ensuite été conduits à Brienz par un ranger du parc dans son véhicule privé pendant son temps libre.

Et le BLS ? Il a apparemment pris cela à la légère et s'est contenté de ne fournir aucune information ni aucune offre de remplacement au départ d'un lieu difficile à quitter à pied. Espérons que le BLS remerciera au moins les employés de l'hôtel et du parc d'avoir volontairement assumé une tâche qui était de son ressort. ➔

Nettoyage des voies à cause du Twindexx

Nettoyage nocturne des voies de la gare zurichoise de la Löwenstrasse après la fin du service à 1h. Comme les rames RABDe 502 Bombardier évacuent les eaux grises des toilettes pendant l'arrêt dans les gares, les voies sont régulièrement nettoyées la nuit. En été, une odeur très forte commence à se faire sentir régulièrement jusqu'à l'étage des magasins. C'est mauvais pour nos locataires des surfaces commerciales et pour l'image du chemin de fer.

Il semble qu'aucune solution n'ait été trouvée jusqu'à présent. ➔



Signal d'arrêt sur la voie

Pourquoi une grande partie du personnel des locomotives ne réagit-il pas à une signalisation qui devrait être interprétée comme signifiant l'arrêt, sans même la remettre en question ?

Raoul Fassbind, comité central CFF P

Il arrive régulièrement que des signaux temporaires, valables ou non, soient mal installés, oubliés ou enlevés par négligence. À l'été 2022, par exemple, un signal d'arrêt pour la couverture d'obstacles se trouvait au milieu de la voie, entre les rails, à proximité de la gare de Meggen.

La fonction de ce panneau est par exemple de protéger un endroit où il y a des travaux contre le passage des trains ou de marquer le début d'une voie interdite. Le fait que ce panneau se trouvait là, sur la voie, a été évoqué pour la première fois un mercredi dans la salle de pause du personnel des locomotives de Lucerne. Lorsque j'ai moi-même emprunté cette ligne le samedi suivant, ce signal était toujours là.

Je me suis donc renseigné dans la foulée auprès du chef circulation des trains au centre d'exploitation pour savoir si mon train circulait sur une voie interdite. Après une clarification qui a duré au point de provoquer un retard d'environ quinze minutes, on m'a assuré que la voie était praticable et que le panneau serait immédiatement enlevé par le service de piquet. En discutant avec des collègues, j'ai provoqué par ma démarche de l'irritation et on m'a fait remarquer que je pouvais avoir une attitude excessive. Peu de personnes m'ont conforté dans mon action. C'est avec un certain étonnement que j'ai reçu ces réactions. D'autant plus que pendant quatre jours, on peut estimer à 300 le nombre de trains qui ont franchi ce signal d'arrêt sans même se demander si ce dernier avait une signification par rapport au tronçon parcouru.

Avec la question philosophique de savoir

pourquoi le personnel des locomotives interprète largement la signification d'un signal d'arrêt en partant du principe qu'il permet une poursuite de la marche, je me suis adressé à la commission spécialisée Sécurité du groupe CFF. Lors d'un entretien bilatéral avec un collègue du service psychologique des CFF, il n'a pas été possible d'approfondir le sujet ou d'y répondre concrètement.

Il y a eu des thèses selon lesquelles le per-



sonnel des locomotives reconnaît le fort besoin de faire circuler un train en premier lieu dans l'accomplissement loyal de son service. Comme alternative, on a discuté d'une possible entrave à la circulation ponctuelle d'un train, en tenant

compte des conséquences financières négatives possibles, mais aussi d'une certaine réticence à devoir se justifier de ses actes en tant que responsable solitaire. Il se peut aussi qu'une culture de l'erreur déficiente, avec des repréailles trop fortes de la part de l'entreprise, en soit à l'origine. Ou alors, la situation était peut-être si clairement erronée qu'il était logiquement évident que le signal n'était pas valable.

Les causes exactes ne sont pas forcément très intéressantes. Ce qui est étonnant, c'est que malgré une prétendue culture de la sécurité, la conscience du personnel des locomotives tend plutôt vers la ponctualité que vers la sécurité. Les causes de ce comportement résident-elles effectivement dans la pression exercée par l'entreprise ? Les formations sont-elles trop vagues et trop peu claires, de sorte que la conscience de la sécurité n'est pas assez prioritaire ? Ou s'agit-il également d'une considération des processus mis en place par des services extérieurs à l'entreprise comme universellement valables, sans qu'il n'y ait de compréhension de la manière dont on travaille réellement ? Les processus de contrôle sont-ils vraiment corrects si les employés doivent ensuite gérer des situations de crise dans des circonstances exceptionnelles, mais qu'ils ne sont peut-être pas assez formés pour cela ?

Il est difficile d'enquêter et le personnel est livré à lui-même dans de telles situations. Il est bien sûr confortable de fermer les yeux sur telle ou telle situation et de

croire passivement que les services compétents remarqueront et corrigeront la chose et/ou de compter sur le fait que quelqu'un d'autre signalera cela à sa place. Mais cela ne va certainement pas dans le sens de la sécurité. ➔

Comportement irrationnel sur les questions de sécurité ?

Comment les risques sont-ils évalués et traités dans le paysage ferroviaire ?

Raoul Fassbind, comité directeur CFF Voyageurs



Dernièrement, l'autorité d'enquête suisse SESE est confrontée à une augmentation de la liste des cas à examiner et le délai jusqu'à l'ouverture d'un cas s'en trouve souvent retardée. Les raisons sont probablement à chercher du côté de l'augmentation des charges administratives, des obstacles bureaucratiques, de l'augmentation possible du nombre de cas et de leur complexité toujours plus grande, respectivement de la complexité croissante des règlements qui les sous-tendent. Une tendance similaire est observée au sein des services de sécurité internes aux entreprises. Apparemment, la compréhension des situations survenues est faible et la recherche des causes est complexe. Nous constatons que le traitement des situations dangereuses est de plus en plus superficiel. De même, nous constatons qu'un certain nombre de déclarations d'événements ne sont pas prises en compte ou ne sont pas traitées correctement. De même, on constate l'absence d'une analyse globale de tous les cas et d'une recherche de facteurs communs entre les différents cas. Au lieu de cela, toutes les situations critiques pour la sécurité sont considérées comme des cas isolés, traités séparément et des mesures individuelles sont toujours recommandées, sans qu'elles ne soient toutefois reprises dans la pratique.

Par la suite, de nouveaux processus, instructions d'action ou adaptations de règlements sont élaborés pour toutes les situations. En règle générale, de manière

toujours plus défensive. De plus, dans le cadre d'analyses de sécurité permanentes, des normes et des dispositions toujours plus restrictives sont instaurées, les vitesses sont réduites et les installations sont transformées. Il en résulte des prescriptions plus complexes et moins claires, qui sont valables de plus en plus rapidement. Reste à prouver que cela conduit à une augmentation de la sécurité, mais en tout cas les responsables se protègent ainsi et transmettent leurs responsabilités vers le bas. Les champs d'action des services de sécurité sont de plus en plus larges et les dépenses qui en découlent de plus en plus importantes. Cela concerne d'une part les coûts directs pour les modifications, et d'autre part les coûts indirects liés aux formations supplémentaires et aux trains de plus en plus lents avec une robustesse d'exploitation plus faible.

Tant qu'il ne sera pas possible de briser le mécanisme selon lequel des considérations loin du terrain conduisent à des analyses de cas, aucun gain de sécurité durable ne pourra être obtenu. Il est possible d'expliquer une situation a posteriori, mais cela ne génère aucune valeur ajoutée pour l'avenir. Et tant que le personnel de conduite sera considéré comme un risque pour la sécurité, qu'il sera maternel par des directives et des processus divergents et qu'il ne disposera pas des compétences adéquates pour effectuer son travail en toute confiance et en couvrant ses arrières, ce gain de sécurité sera encore moins atteint. Au contraire, les

processus sont de plus en plus obstinément respectés. Entre-temps, le personnel de la base reconnaît de mieux en mieux les mécanismes de la responsabilité imposée et est de moins en moins disposé à prendre des risques inutiles. Tant que les processus offrent ce soutien, il serait de toute façon téméraire de s'engager en dehors de ce corset étroit. Cela signifie que les solutions spontanées et la mise à profit du savoir-faire ne sont plus attrayants. Les processus approuvés devraient avoir tout réglé. L'essentiel est que la responsabilité n'incombe ni au service de sécurité ni à l'entreprise. ➔

Modifications à la main

Groupe technique VSLF

Après de nombreuses années, les modifications manuscrites sont de retour ! Autrefois, les horaires et les tableaux de parcours étaient remis au personnel des locomotives sous forme papier lors du changement d'horaire. Ces horaires devaient ensuite être tenus à jour toute l'année par des corrections manuscrites ou avec des pages de substitution. Ces corrections étaient toujours volontiers contrôlées par les chefs mécaniciens. Le mandat d'avril 2024 demandant des modifications manuscrites est difficile à remplir, car tous les documents ne sont plus disponibles que sous forme électronique. Peut-être faudrait-il noter le bloc manquant sur un papier libre et le sortir lors d'un trajet en direction de Lucerne ... si l'on se souvient alors encore du papier. ➔



Manque de culture de la sécurité aux CFF

Message d'un mécanicien de locomotive :

Objet : Annonce d'événement, de sécurité et de qualité ESQ : tronçon de ralentissement mal placé / Chamblésy

Ce ralentissement 50 existe depuis un certain temps, y compris hier.

Aujourd'hui, un signal d'exécution supplémentaire a été installé, environ 200 m plus tôt, avant les aiguillages. Ainsi, la faible distance de freinage est désormais vraiment trop courte. De même, deux signaux d'exécution se suivent. Probablement que les flèches d'indication des voies sont fausses et que le deuxième panneau ne serait que pour les 80 km/h sur la voie de droite. Je circule sur la voie normale Ls-Ge (voie du milieu). Information faite au chef-circulation.

Réponse au mécanicien de locomotive :

Bonjour x,

Merci pour ton message concernant le ralentissement mal positionné à Chamblésy. Cela m'a déjà été signalé, notamment la courte distance entre le signal avancé et le signal d'exécution. Comme il s'agit d'une ligne très fréquentée, je suppose que soit cela a été signalé plusieurs fois et que rien n'a été fait jusqu'à présent, soit les mécaniciens s'y sont simplement habitués. Ce qui n'est évidemment pas une excuse pour qu'un ralentissement mal établi soit laissé tel quel sans que rien ne se passe. Si les données du LEA sont correctes, le ralentissement à 50km/h sera prochainement supprimé et celui à 80km/h restera en vigueur jusqu'en juin. Je passerai probablement lundi et j'y jetterai un coup d'œil.

Avec mes salutations,

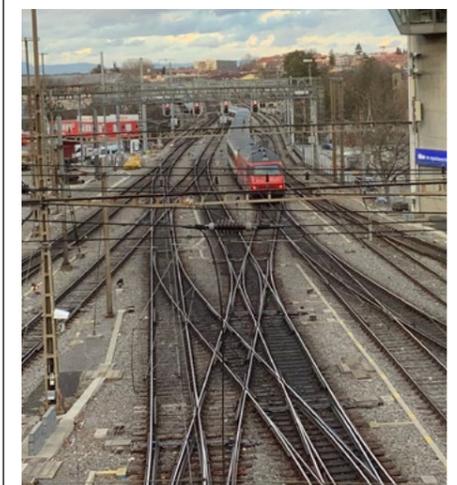
x
Chef du personnel des locomotives
CFF SA
Production Voyageurs
Production ferroviaire
Conduite des trains et manœuvre Est

Rangée de signaux de Berne

Groupe technique VSLF

Lors du remplacement du poste d'enclenchement, il y a quelques années, un signal qui servait à raccourcir le temps de succession des trains a été enlevé du côté est de la gare de Berne et n'a pas été remplacé. Des calculs à la seconde près auraient montré que celui-ci n'était plus nécessaire. Apparemment, ces calculs étaient conçus seulement pour les cas optimaux ou étaient tout simplement erronés. L'absence de ces signaux a ensuite provoqué des retards dans la sortie des trains en direction de l'est et du sud. La stabilité du réseau et la robustesse de l'exploitation s'en sont trouvées réduites, parfois jusque loin en Suisse orientale et en Valais.

Après plusieurs années de restrictions d'exploitation, la rangée de signaux manquante a maintenant été remise, ce qui a toutefois nécessité une nouvelle étude de projet, une planification et des calculs. Une connaissance interdépendante du trafic ferroviaire dans tous les domaines et divisions est importante. ➔



Hubert Giger, président du VSLF et mécanicien à Zurich

Lorsque même les supérieurs hiérarchiques du personnel des locomotives commentent les annonces relatives à la sécurité en disant « je vais probablement passer par là », « le ralentissement [sera] prochainement supprimé » et « que les mécaniciens [s'y sont] simplement habitués », la question de savoir pourquoi la désignation est désormais ambiante pour une grande partie du personnel roulant ne se pose plus. Sur le plan de la communication, la frustration est tout simplement rejetée comme « énergie négative » et le problème est réglé. D'ailleurs le VSLF en tant que partenaire est souvent qualifié d'organisation dont « l'énergie est négative ».

D'une entreprise ferroviaire où la sécurité était une priorité absolue, on est passé à un groupe qui ne respecte pas les procédures et où les messages du personnel ne sont pas traités, sont effacés ou disparaissent. Nous avons fait du chemin.

Un feed-back au mécanicien de locomotive sur une action décidée, des mesures édictées et un engagement pour des améliorations serait probablement différent. Où est passé le message « je vais intervenir immédiatement et saisir ton annonce dans le système », qui devrait être la seule réponse possible de la part d'un représentant de l'entreprise ?

On ne comprend pas pourquoi les messages corrects ne sont pas pris au sérieux. Une telle culture d'entreprise a des effets autodestructeurs. L'idée que l'on ne soit même plus conscient de ce que certaines actions déclenchent durablement chez les subordonnés est effrayante.

Heureusement, il existe des associations professionnelles comme le VSLF, qui rassemblent les rapports et ont une très bonne vue d'ensemble de l'exploitation et des problèmes. Et nous, les syndicats, sommes aussi les derniers points de contact pour les personnes désespérées. Nous assumons consciemment cette responsabilité sociale, le personnel en est malheureusement tributaire et mérite d'être pris au sérieux. ➔

Trop gros pour la cabine de conduite ? Moment de frayeur lors du service médical.

L'examen médical régulier chez le médecin des chemins de fer donne à bon nombre d'entre nous des maux de ventre et provoque une tension artérielle élevée. Ceux qui portent une « bouée » importante sur les hanches, en particulier, craignent probablement des conséquences négatives pouvant aller jusqu'à l'inaptitude. Cette peur est-elle justifiée ? *Markus Leutwyler*

Nous connaissons tous cette situation : le rendez-vous est arrivé, on nous appelle et on nous examine sous toutes les coutures. On monte sur la balance, on fait un test de la vue, un test de l'ouïe, un électrocardiogramme, une prise de tension et une analyse de l'urine. Ensuite, on nous emmène dans la salle d'examen, où le médecin nous examine de plus près. On ne parle pas beaucoup. Le verdict tombe à la fin. Si on a de la chance, la plupart des valeurs sont bonnes. Chez moi, la tension artérielle est toujours un peu élevée lors de ces mesures – et uniquement lors de ces mesures au Medical Service. Ce n'est pas un miracle ! Ma smartwatch indique aussi à chaque fois un niveau de stress dans la zone rouge. Ensuite, c'est au tour du poids. Trop élevé.

Ah oui, je n'y aurais pas pensé moi-même. Beaucoup trop élevé ! Mais lors de mon dernier examen, le médecin est allé encore plus loin. L'IMC* doit descendre en dessous de 30 ! Cela représenterait plusieurs dizaines de kilos ! Et ce, en un an. 10, peut-être 15 kg, je peux le faire en un an, à la rigueur. Mais plus de 20 kg ? Et si je n'y arrivais pas ? « Alors vous serez inapte ». Avais-je mal entendu ? Sûrement pas, car le test auditif effectué peu de temps auparavant avait confirmé la « normacousie » (capacité auditive normale).

"Alors vous serez inapte !"

Ma première réaction a été, logiquement, une énorme incertitude. Je n'avais encore jamais entendu parler d'une réglementation qui prendrait l'IMC comme critère d'aptitude. La seule restriction, à ma connaissance, concerne le recrutement. Je me suis adressé au service médical des CFF avec les questions suivantes :

Quels sont les critères objectifs utilisés pour évaluer l'IMC ? Quelles sont les valeurs limites fixées et dans quels documents sont-elles consignées ? Comment justifie-t-on une inaptitude due à un IMC élevé ? L'indice de masse corporelle ne tient pas compte de la masse musculaire et est donc critiqué depuis longtemps. Comment la masse musculaire est-elle prise en

compte dans l'évaluation de l'IMC ?

L'excuse de la protection des données

La réponse : « la prise en compte de l'IMC est une mesure individuelle, spécifique à la personne, à laquelle nous ne pouvons en conséquence pas répondre pour des raisons de protection des données. Les CFF ne disposent d'aucun dossier médical concer-



nant le personnel ».

Ah oui, la protection des données ! J'avais complètement oublié ! « Quelle heure est-il ? » - « Pour des raisons de protection des données, nous ne pouvons malheureusement pas répondre à cette question. Les CFF ne disposent d'aucune documentation sur les heures applicables à une personne ». Une demande auprès du service correspondant de Health&Medical Service SA, qui, en tant que service de médecin-conseil de l'Office fédéral des transports, effectue les examens d'aptitude pour les CFF, a ensuite permis d'éclaircir la situation. Merci au Dr Eva Elisabeth Gerber-Glur, responsable de la médecine des transports, pour sa réponse détaillée et compréhensible !

L'IMC seul n'est pas déterminant
« Merci pour votre message.

Comme vous l'indiquez à juste titre, une li-

mite d'IMC supérieure à 35 n'est considérée comme un critère d'exclusion que lors du premier examen et uniquement pour les conducteurs de véhicules moteurs soumis à l'obligation de présenter un permis (formulaire 2a/b selon l'OFT).

Un IMC élevé seul ne conduit pas à une inaptitude lors d'un examen périodique ; du point de vue médical, il est toutefois bien connu que l'IMC élevé est lié à un risque plus élevé de maladies dites d'aptitude. Parmi ces dernières, on trouve par exemple les maladies cardiovasculaires, en particulier l'hypertension artérielle, et surtout l'apnée du sommeil. Ce tableau clinique, avec ses effets potentiels sur l'attention et la concentration, est très important pour toutes les maladies liées à la sécurité.

Selon les directives de l'OFT (article 21 de la directive sur les examens médicaux d'aptitude pour les personnes exerçant des activités liées à la sécurité dans le domaine ferroviaire selon l'OCVM), il existe une obligation de procéder à une évaluation aperiodique de l'aptitude en cas de maladie ou d'accident afin de confirmer une aptitude permanente.

Le diagnostic d'une apnée du sommeil ou la prise de médicaments en raison d'une maladie cardio-vasculaire nouvellement diagnostiquée, par exemple, sont des situations dans lesquelles une nouvelle confirmation de l'aptitude devrait être formellement effectuée en raison de l'apparition d'une nouvelle maladie. Comme

il arrive très souvent dans notre quotidien médical que nous n'apprenons qu'à l'occasion de l'examen périodique suivant l'apparition entre-temps de nouvelles pathologies importantes pour la médecine des transports, il nous arrive effectivement de raccourcir la périodicité d'un prochain examen pour les collaborateurs dont l'IMC est supérieur à 35, afin que nous puissions tout de même enregistrer le plus rapidement possible les éventuels changements de leur état de santé. Nous prononcerions par exemple une aptitude conditionnelle avec une périodicité raccourcie pour quelqu'un qui présente une nette augmentation de poids d'un examen périodique à l'autre et où l'on doit donc partir du principe que le risque de maladies concomitantes augmente.

Comme nous l'avons mentionné, la seule augmentation de l'IMC ne conduit pas à une inaptitude ; ce sont les maladies concomitantes qui peuvent alors finalement en

être à l'origine. En ce sens, il n'existe pas de valeurs limites contraignantes lors de l'examen périodique, car la situation de santé doit être évaluée individuellement et toujours en tenant compte des maladies concomitantes ou des facteurs de risque existants.

Nous sommes parfaitement conscients que l'IMC a une valeur informative limitée. Sur la base de l'examen clinique (par ex. forme du corps, répartition des graisses), il est possible de tirer certaines conclusions ; nous disposons d'un instrument supplémentaire que nous utilisons au besoin, à savoir une balance InBody, qui permet entre autres une analyse plus détaillée de la répartition des muscles et des graisses dans le corps. Lorsque nous donnons des consignes concernant la perte de poids à atteindre lors d'un examen d'aptitude, l'objectif d'une telle consigne est toujours le maintien de la personne concernée dans son activité habituelle. Nous voulons prévenir ce que nous voyons malheureusement souvent dans notre pratique quotidienne. A partir d'un IMC élevé, des maladies opportunistes se développent, qui ne sont finalement plus compatibles avec une aptitude AS 1. Nous espérons que la discussion relative au poids sensibilisera les personnes concernées afin que nous puissions éviter à l'avenir de prononcer une inaptitude ».

Mauvaise communication

Les personnes dotées d'un IMC élevé ont généralement déjà une longue histoire de souffrance derrière elles. En règle générale, une « sensibilisation » à ce sujet ne devrait plus être nécessaire, surtout si elle consiste uniquement à menacer d'inaptitude. On peut également supposer que cette personne a déjà fait de nombreuses tentatives pour perdre du poids. Même si une perte de poids n'a pas (encore) pu être réalisée, il existe de nombreuses possibilités de prendre soin de sa santé. Une activité physique régulière, un sommeil suffisant, une gestion consciente du stress, des contacts sociaux, l'absence de nicotine, une consommation d'alcool limitée et une alimentation raisonnable en font partie. Ce sont autant de choses que l'on ne fait pas pour les autres, mais pour soi-même. Mais c'est à mon tour de poser le diagnostic : j'atteste au médecin des chemins de fer une hypoesthésie (diminution de la sensibilité) au bout des doigts.

**Indice de masse corporelle. L'indice de masse corporelle est une valeur d'index dérivée de la taille et du poids corporel. Il est utilisé dans la pratique pour évaluer le degré de surpoids ou d'obésité et sert également de facteur pour calculer le risque cardiovasculaire.*

Tout pour le chat la Mouette ?

La petite flotte de Flirt Mouette, initialement acquise pour la ligne IR66 Berne - La Chaux-de-Fonds, a ensuite été prévue pour l'IR56 Bâle-Bienne. Désormais, le BLS reprend également cette prestation. *Stefan Memminger, mécanicien CFF Voyageurs à Bâle*



Lorsque les CFF se sont vu attribuer en 2018, à la surprise générale, l'exploitation de l'IR66 de Berne à La Chaux-de-Fonds, ils ont commandé pour cela d'abord sept puis quatre Flirt Mouette supplémentaires au standard grandes lignes. Peu après, elle s'est mise d'accord avec le BLS, qui exploitait déjà cette ligne auparavant, et lui en a confié l'exploitation. Aujourd'hui, le BLS exploite l'IR66 avec ses Flirt MIKA.

La petite flotte de Flirt Mouette a ensuite été prévue pour le nouvel IR56 Bâle-Delémont-Bienne qui, avec l'IC51, permettra d'assurer la cadence semi-horaire sur cette ligne à partir de fin 2025. Lorsque les véhicules ont été livrés à partir de 2022, une partie d'entre eux est arrivée à Bâle, où ils assurent depuis lors un roulement du train pour l'aéroport. Les autres véhicules circulent sur le RER vaudois, où les passagers bénéficient de sièges confortables en première classe, tandis que l'embarquement et le débarquement prennent toujours un peu plus de temps en raison du nombre réduit de portes.

Comme la Flirt Mouette à Bâle est la seule Flirt équipée de l'ETCS Baseline 3, les mécaniciens concernés ont dû suivre une journée de cours à cet effet et ont maintenant dans leur attestation l'inscription 523.5 en plus des Flirt 521-524. Tous les autres mécaniciens de Bâle ainsi que les mécaniciens d'autres dépôts qui effectuent des prestations sur le train pour l'aéroport ne sont pas autorisés à desservir la Flirt Mouette, même s'ils connaissent déjà d'autres véhicules ETCS Level 1. C'est un défi aussi bien pour la répartition que pour l'exploitation courante, mais on nous

a tout de même laissé entrevoir que le Flirt Mouette deviendrait un véhicule standard avec la cadence semi-horaire Bâle-Bienne.

Le 31 janvier 2024, les CFF ont publié à la surprise générale un communiqué de presse dans lequel ils annonçaient l'exploitation de l'IR56 par le BLS. Sur l'intranet, la direction a certes tenté de rassurer en affirmant qu'aucune prestation ne serait supprimée pour les CFF, puisque le nouvel IR56 circulerait en plus des trains actuels. Mais cela est manifestement faux : entre Bienne et Delémont, l'IR56 utilise le tracé du RE56 Bienne-Delle(-Méroix) et entre Laufen et Delémont, le tracé du S3 du RER bâlois, qui ne circulera plus à l'avenir que jusqu'à Laufen au lieu de Porrentruy. Certes, les conséquences de la coopération avec le BLS sur le personnel des CFF « sont encore en cours d'évaluation », mais un coup d'œil sur les années passées permet de savoir où l'on va.

On ne sait pas encore ce qu'il adviendra des onze Flirt Mouette. Sur le RER, elles ne peuvent pas être utilisées de manière judicieuse avec leurs quatre portes par côté seulement et en trafic grandes lignes, elles ne peuvent être utilisées que sur des lignes secondaires en raison de leur faible capacité. L'IR56 aurait été prédestiné à cet usage, notamment parce qu'il ne peut être exploité qu'avec du matériel roulant à un seul étage. Mais apparemment, le BLS ne veut pas reprendre les véhicules. Elle a déjà fait savoir qu'elle souhaitait également fournir les prestations avec ses Flirt MIKA. ➔



Accident avec un cheval

De la nécessité d'un processus dans des situations extraordinaires. Attention, l'article contient des détails spécifiques sur une collision avec un cheval.. *Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF Voyageurs*

En novembre dernier, je me suis malheureusement retrouvé dans la situation où mon train a heurté un cheval. En remédiant à cette situation extrême, j'ai remarqué certaines choses avec plus ou moins d'étonnement.

À un passage à niveau, mon train est entré en collision avec un cheval qui s'était échappé. Après avoir effectué les premières mesures immédiates telles que le serrage rapide et l'appel d'urgence, le trafic ferroviaire a été interrompu sur cette ligne à double voie. Après avoir constaté que la voie adjacente était libre, le trafic a partiellement repris et les trains circulaient en marche à vue.

Après environ quinze minutes, la police cantonale a été la première à arriver sur les lieux de l'accident. Peu à peu, le personnel d'intervention des CFF est arrivé en nombre croissant, et trois personnes se sont présentées à moi comme chefs d'intervention. Je n'ai jamais su quelle était leur hiérarchie, mais aucun d'entre eux n'a ensuite pris congé. La discussion a ensuite porté sur la meilleure manière de récupérer le cheval. Après avoir débattu pour savoir s'il fallait appeler les pompiers ou les bouchers, il a été décidé de charger le cheval mort à l'aide d'un tracteur équipé d'une remorque.

Pendant ce temps, deux bus ont été commandés pour l'évacuation des passagers. On a apparemment supposé qu'en raison de la collision à un passage à niveau, le train s'était également arrêté à ce passage à niveau. Malheureusement, ce n'était pas le cas, et d'ailleurs la route du passage à niveau était plutôt un chemin de terre et n'était pas accessible aux bus. Le train d'extinction et de sauvetage (TES) a ensuite été appelé pour prendre en charge les passagers et les conduire à la gare la plus proche afin qu'ils puissent y prendre les bus. Et ce, même si des trains continuaient de circuler.

En même temps, la police m'a demandé de faire une déclaration sur les événements dans leur véhicule de fonction. J'ai pris place à côté de la jeune cavalière traumatisée et dépassée par les événements, qui était tombée de son cheval. J'ai donc demandé à pouvoir faire ma déposition à un autre endroit. Après la déposition et l'évacuation, je



suis retourné au train. Il s'agissait maintenant d'amener le véhicule dans une installation d'entretien. Comme le train avait une fuite d'air à la suite du choc avec le cheval, on pouvait supposer que l'attelage avait été fortement endommagé. Il n'était toutefois pas possible de s'en rendre compte avec les restes de l'animal. En raison de la fuite pneumatique, le train lui-même n'était plus en état de rouler. Il a donc été prévu de colmater la fuite au niveau de la conduite générale et d'évacuer le train remorqué par le TES. Il est intéressant de noter que, malgré la checklist et l'assistance du helpdesk, il n'a pas été possible de mettre le train – une Flirt RABe 523 de première génération équipée ultérieurement de l'ETCS – en remorquage, de sorte que les freins du train n'ont jamais pu être complètement desserrés. Heureusement, il s'est avéré que l'attelage n'avait pas été trop endommagé, mais que seul un robinet pneumatique se trouvait dans la mauvaise position et qu'une conduite était bloquée. Il a ainsi été possible de « remplir d'air » avec l'aide du TES et de remettre le train en service.

Pendant que le collègue du TES nettoyait l'attelage, l'exploitation normale a été rétablie sans préavis sur la voie d'évitement. Les trains ont soudainement circulé à 120 km/h au lieu de 40 km/h maximum, sans que nous ayons été informés par le centre d'exploitation. Le collègue du TES a haussé les épaules et a dit de manière lapidaire que c'était presque la règle. Il convient toutefois de mentionner que le troisième chef d'intervention est monté dans mon train à chaque fois depuis le côté de la voie adjacente et qu'il aurait été fortement mis en danger en cas de passage de train.

Comme mon train se trouvait juste à l'extérieur de la gare, mais qu'après l'attelage

avec le TES, l'ensemble de la composition se trouvait en partie à l'intérieur de la gare, il a été décidé de déplacer les deux trains couplés dans la gare, au lieu de les séparer à nouveau sur place et de les déplacer séparément. Les processus sont alors un peu plus simples. Mais comme la Flirt ne pouvait pas être mise en remorquage, nous avons décidé de desserrer les freins du train « normalement », en mettant un peu de traction pendant que le TES partait de lui-même. A ma connaissance, il n'existe pas de processus pour cette procédure, mais le timing était bon et cela a bien fonctionné. En gare, les trains ont été dételés et, après environ quatre heures d'improvisation, j'ai finalement été remplacé par un collègue qui a ensuite transféré le véhicule endommagé à l'entretien.

Processus de beau temps

Malgré le large éventail de processus et la vaste collection de prescriptions dans le monde ferroviaire, ce cas a clairement montré à quel point peu de choses sont, respectivement peuvent, être utilisées dans des situations extrêmes. On agit de manière plus ou moins adéquate en fonction de la situation, sur la base de l'expérience et de la nécessité. Cela conduit à se demander si les processus sont nécessaires et s'ils ont un sens.

En principe, il existe un processus ou une consigne pour presque chaque situation décrite. Il est évident que l'élimination des restes après une collision n'est pas spécifiquement définie. Il est toutefois flagrant qu'il n'y ait pas d'accord sur des questions de sécurité aussi importantes que la suppression de la « marche à vue » des trains circulant sur la voie adjacente. J'ai signalé cet état de fait, conformément aux processus, par le biais d'un message ESQ et l'ai mentionné lors d'un entretien avec un supérieur. Je n'ai jamais reçu de réponse à la déclaration ESQ, ni de retour de la part de mon supérieur. Cela laisse supposer que l'existence de divers processus et directives étendus sert en premier lieu à leur gestion et à une éventuelle protection si quelque chose devait se passer en dehors du corset normatif prescrit. A cela s'ajoute la possibilité d'attribuer clairement la faute à l'exécutant.



Responsabilité

Les chemins de fer fonctionnent mieux lorsque tout est coordonné et que le système est considéré comme un tout. Or, le libre accès au marché, la divisionnalisation des CFF et la création de filiales favorisent le fait que différentes unités ne regardent que dans leur propre direction au lieu d'assumer des responsabilités transversales. *Martin Geiger, membre du comité central du VSLF*

Les sciences sociales indiquent que la responsabilité ne doit pas seulement être comprise comme une capacité donnée aux personnes, dans le sens de la conscience de la responsabilité ou de la compétence. La responsabilité se réfère également à l'attribution d'une position ou d'un rôle dont l'éventail des tâches se caractérise par une marge de manœuvre et des décisions autonomes correspondantes ainsi que par un risque plus élevé lié aux conséquences.

Dans notre société, la responsabilité est importante pour une cohabitation sociale et pacifique et constitue le pilier d'une démocratie telle que nous la vivons en Suisse. Elle est également essentielle dans la culture d'entreprise, pour mettre en œuvre les conditions de travail, la protection de la santé, les droits des humains, la protection de l'environnement, la sécurité et bien d'autres choses encore.

Dans les grandes entreprises, on ressent cependant de plus en plus une diffusion de la responsabilité. Les personnes impliquées espèrent, consciemment ou inconsciemment, qu'une autre personne interviendra à temps. De notre point de vue, ce phénomène a déjà commencé de manière insidieuse dans de nombreuses entreprises de transport ferroviaire. La séparation souhaitée des divisions (divisionnalisation / filiales) a pour conséquence que celles-ci regardent en premier lieu pour elles-mêmes et n'assument de responsabilité que pour leurs propres domaines et donc pour leur propre intérêt.

Contrairement aux entreprises qui peuvent externaliser leur production, il est essentiel que tout soit coordonné dans le secteur ferroviaire, car chacun dépend directement ou indirectement de l'autre.

Un autre moteur dans l'histoire du chemin de fer a été l'ouverture du réseau ferroviaire avec l'accès libre, qui a été mis en œuvre jusqu'à présent principalement dans le transport de marchandises. En

conséquence, l'Office fédéral des transports (OFT) délègue lui aussi de plus en plus de responsabilités aux entreprises de transport ferroviaire (ETF). Les règlements et les prescriptions doivent être élaborés par les entreprises elles-mêmes, ce qui a pour conséquence qu'il n'existe plus de règles uniformes valables pour tous les utilisateurs. Cela rend à son tour une collaboration productive et judicieuse de plus en plus difficile.

Chacun peut faire ce qu'il veut dans un cadre légal déterminé. Dans l'histoire, les syndicats et les associations professionnelles portent également une part

chacun peut se cacher derrière l'autre. Lorsqu'un dommage ou un dérangement est constaté et que les responsables sont recherchés, il s'avère qu'en fin de compte personne n'est responsable, car sa compétence se limite à chaque fois à un domaine partiel. Les causes de cette situation sont multiples. Dans le domaine du management, ce n'est pas la bonne volonté des acteurs qui fait défaut, mais plutôt le système dans son ensemble. Les lacunes du système paralysent les collaborateurs dans tous les domaines. Il y a un grand écart entre les défis auxquels les chemins de fer ont été et sont confrontés et la capacité de mener des réformes nécessaires.

Les organisations ou les entreprises utilisent le principe de la division du travail pour répartir les responsabilités sur de nombreuses épaules. C'est juste et judicieux. Mais cela conduit aussi à une « dispersion de la morale », comme le décrit le sociologue Ulrich Beck. Et cela mène tout droit à une irresponsabilité organisée.

La bureaucratie, en tant que modèle de base des organisations modernes, permet de constater que les organisations peuvent certes être efficaces et efficaces, mais qu'elles peuvent tout aussi bien sombrer dans l'inefficacité et l'inefficience lorsque les travaux de l'organisation bureaucratique deviennent une fin en soi et peuvent évoluer dans les échelons de manière auto-alimentée.

Tout, mais alors tout semble à première vue fixé et défini par des processus, des descriptions de déroulement de processus, des définitions de tâches et des répartitions à la seconde près, mais c'est justement là le problème. Tout n'est pas exactement décrit et défini. Il faut aussi prendre des responsabilités en dehors de ces processus. Des décisions doivent être prises. Le problème, c'est que personne ne se sent responsable. Chacun s'exclame : « cela ne relève pas de ma compétence ou ce n'est pas prévu dans le processus ». En d'autres termes : « cela ne me concerne pas ». On peut parfaitement se cacher derrière cela.

Basel SBB PB: Sicherungsanlage

Éditeur: I-AEP-SAZ-RME

Description:

Mit der Inkraftsetzung dieser Dokumentation wurden folgende Änderungen vollzogen:

- Inbetriebnahme Gleis G20.
- Inbetriebnahme der neuen Signalstaffeln W68/E'68 und W69/E'69 (km 122.421), I88 und I89 (km 122.130), K625/EPW'625 und K525/EPW'525 (km 122.022).

Le chantier de la gare de Bâle se poursuit. Entre autres, la nouvelle voie G20 est mise en service alors que la voie G17 disparaît.

Attention ! Les signaux d'entrée côté Münchenstein sont légèrement déplacés et un nouveau échelon de signaux (signaux de tronçon d'entrée) entre les nouveaux signaux d'entrée et les quais est mis en service.

En direction de la sortie, les signaux de sortie sont déplacés en direction de Münchenstein. Ils sont complétés par une plaque complémentaire blanche à cadre noir et comportant un point noir en son centre. Leur emplacement est potentiellement dangereux. Le temps minimum de visibilité de 6 secondes devrait toutefois être respecté.

Chiffres / documents modifiés (1)

Informations

• Exploitation ferroviaire - Info - 2024 - Infostelle BP - April 2024

Nouveaux signaux à Bâle. Le temps de visibilité minimal était auparavant de dix secondes, aujourd'hui il est de six secondes et « devrait être respecté ». Toujours au minimum, mais processus respecté, alors problème résolu.

de responsabilité dans cette situation, dans la mesure où ils ont négocié des conventions collectives de travail et des réglementations du temps de travail différentes chez de nombreux concurrents, ce qui rend également la collaboration plus difficile.

Au sein des divisions, d'autres séparations ont eu lieu ces dernières années et ont pour conséquence que les différentes unités flottent comme dans une bulle et ne sont pas responsables de ce qui se passe à côté de leur cocon.

L'ensemble du système est caractérisé par une irresponsabilité organisée, où

A titre d'exemple au sein des CFF, on peut citer les processus clairement définis par l'Infrastructure pour la mise en place des signaux des trains, sans s'intéresser à la logique, à l'utilité et à la visibilité de ces derniers. Dans cet exemple, ce sont les mécaniciens de locomotive qui en font les frais, car ils sont parfois confrontés à des vitesses élevées pendant le service et doivent agir en conséquence. Si quelque chose tourne mal, le coupable est vite trouvé. (Image : 241_Unverantwortlichkeit_Bild_D / F)

Dans le trafic marchandises de CFF Cargo, le passage de CIS Infrastructure au programme ZIS-Cargo développé à l'interne de l'entreprise est un exemple. Bien que les systèmes aient été testés suffisamment et à petite échelle pendant des années, ils n'ont que très mal fonctionné lors de leur introduction à grande échelle.

Des suppressions de trains, des retards de trains et des collaborateurs et clients mécontents en découlent. Même si l'on a agi de manière responsable, le programme est toujours sujet à des erreurs. Ce qui est ennuyeux pour toutes les personnes concernées qui doivent s'en occuper quotidiennement, c'est que cela est déjà célébré plus haut comme un grand succès et que la responsabilité est donc à nouveau effacée. Il existe bien d'autres exemples, mais ils dépassent le cadre de notre propos.

Ce qui est frappant dans le domaine de l'irresponsabilité dans de nombreux champs d'action, c'est la progression de la numérisation. J'ai été personnellement informé que nous, au VSLE, sommes considérés comme des opposants à la numérisation et donc aussi comme des opposants au progrès. C'est une question d'opinion !

La plupart des nouveaux outils n'apportent aucune valeur ajoutée, mais uniquement des dépenses inutiles et des distractions. Si le calcul des coûts et des bénéfices était fait de manière transparente et avec toutes les conséquences, bien des projets seraient obsolètes. Le fait que les facteurs humains tels que la colère et la frustration, voire l'indifférence, ne soient pas pris en compte commence à se percevoir de manière tangible.

Le groupe CFF a lui aussi reconnu le problème, comme en témoigne la nouvelle stratégie OneCFF. Malheureusement, on n'en ressent guère les effets, car peut-être personne ne s'en sent vraiment responsable... ➔

Données manquantes pour les trains

Groupe technique VSLF

Lorsque toutes les informations, même celles qui concernent la sécurité, ne sont plus disponibles que sous forme numérique, c'est une question de temps avant que ne survienne une panne. C'est ce qui s'est passé avec l'application TIP 2 de CFF Voyageurs le samedi 30 mars 2024. La panne a apparemment persisté jusqu'au mardi 2 avril 2024.

TIP 2 reçoit des informations importantes sur l'état des trains, notamment les dérangements et les restrictions d'exploitation. Ces informations doivent impérativement être respectées par le personnel des locomotives.

Les conséquences de la perte des données de l'application TIP 2 sont évaluées par chaque unité en fonction de son propre niveau de qualité et communiquées parallèlement :

- *Panne TIP 2 => Les données correctes doivent être consultées dans SOPRE. Cependant, les données importantes nécessaires sur l'état des véhicules et les informations sur la marche du train n'y figurent pas (image 1).*
- *Les mécaniciens de locomotive et le personnel des trains disposent de données erronées => Ainsi, il ne serait plus possible de circuler, car l'état réel du train n'est pas connu. Il manque des informations telles que la fermeture de portes en raison de quais trop courts (risque d'accident pour les passagers) et d'éventuels interdictions de véhicules par pays (dommages à l'infrastructure étrangère). Si les données relatives aux numéros de train sont erronées, le risque est grand que les trains circulent avec des informations erronées. Le système devrait être désactivé (image 2).*

Les processus ne sont pas maîtrisés

Si l'on se contente de laisser fonctionner des systèmes qui contiennent des informations importantes pour la sécurité et qui fournissent des indications erronées, il ne suffit pas d'envoyer un message SMS au personnel. Il est possible que le message ne parvienne pas au personnel ou qu'il ne soit pas pris en compte (il n'est pas obligatoire de lire les SMS).

Le système devrait donc être désactivé, car de fausses informations sont diffusées sans que cela soit évident. Les responsables des systèmes ne comprennent manifestement pas l'importance des informations ni les consignes et le mode de fonctionnement des destinataires. C'est irresponsable. ➔

INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch TIP 2 Spezialisten erwünscht.
Beginn Major: 06:15 Uhr
Störungsauslass:
Zur Zeit erhalten Lokführer und das Zugpersonal zum Teil falsche Angaben aus TIP2. Korrekte Daten müssen im SOPRE eingesehen werden.
Ursache der Störung:
Unbekannt
Durchgeführte Massnahmen:
Versuch gestartet TIP 2 Verantwortliche zu erreichen
Geplante Massnahmen:
Weitere Versuche und Analysen seitens TIP 2 Verantwortlichen
Nächste Information bei Statusänderung

Image 1

Samstag · 06:43

INC2023769 TIP 2; Lokführer und Zugpersonal haben falsche Daten; Störungsanalyse durch TIP 2 Spezialisten erwünscht; Beginn Major 06:15 Uhr; Nächste Info bei Statusänderung

Image 2



Qualité défailante de l'outil de « briefing » TIP2 des CFF

Pendant les fêtes de Pâques, aucune information, respectivement des informations erronées étaient disponibles sur les trains chez CFF-PP-ZFR. En outre, nous constatons souvent d'autres messages manquants ou erronés dans l'outil de briefing. Groupe technique VSLF



L'outil TIP2 fournit des informations importantes sur l'état des trains, en particulier sur les dérangements et les restrictions d'exploitation, mais aussi des circulaires contenant des informations sur les travaux et des dispositions de circulation spéciales. De même, les lieux de garage, les dispositions et les procédures d'exploitation sont désormais consignées dans le TIP2. Ces informations doivent être impérativement respectées par le personnel des locomotives et, en règle générale, consultées avant chaque trajet de train.

La panne prévisible d'un outil numérique, tel que TIP2, s'est produite le week-end de Pâques du 30 mars au 2 avril 2024. Ce n'est qu'un incident de plus dans une série désormais importante de pannes de ce type. La plupart du temps, ce sont des systèmes de distribution des billets ou d'information de la clientèle qui sont concernés, mais dans ce cas, c'est un produit avec des retombées sécuritaires qui est tombé en panne. La qualité avec laquelle l'exploitation a été poursuivie est remarquablement élevée dans la mesure où il n'existe pas de solutions de repli concrètes pour la panne de l'outil de briefing et où les processus proposés ne sont ni cohérents ni applicables. En cas de panne du TIP2, il est uniquement prévu de pouvoir consulter le service à effectuer via le programme de répartition SOPRE. Or, les informations opérationnelles et les listes de dérangements des trains n'y figurent pas. En principe, les informations sur l'exploitation et sur les lieux de garage devraient être demandées via les régulations du personnel et des locomotives. Mais les informations ne sont pas forcément en leur possession et les régulateurs sont très occupés. De manière alternative, de telles informations pourraient être obtenues via l'infrastructure des CFF dans les centres d'exploitation par le biais d'une demande auprès des chefs-circulation, mais ces derniers ne sont en principe pas nos interlocuteurs en la matière. Les informations sur les dérangements des trains devraient logiquement être demandées par le biais de la régulation des locomotives ou du helpdesk matériel roulant ou, sinon, il faudrait vérifier la présence de cartes orange indiquant des restrictions dans toutes les cabines de

conduite avant le départ des trains.

Le point commun de toutes ces alternatives est leur côté chronophage, pour autant qu'elles soient réalisables. Pourquoi donc, malgré la défaillance d'un programme d'information important pour la sécurité, la plupart des trains sont-ils à l'heure en règle générale ? Pourquoi le personnel des locomotives de CFF-PP-ZFR se sent-il obligé de prendre la route même s'il ne dispose pas des informations nécessaires sur ses trains ? Quelles situations critiques pour la sécurité ont été générées en raison du manque d'informations sur les restrictions, par exemple en ce qui concerne les vitesses maximales ? Nous ne le savons pas. Nous partons du principe que le personnel des locomotives, grâce à son sens du devoir et à son expérience, a pu évaluer la situation de manière à garantir une exploitation sûre. La responsabilité d'une telle action incombe au personnel des locomotives lui-même. Nous sommes un peu étonnés de la loyauté aveugle envers l'employeur, que représente l'action de s'infliger à soi-même un tel risque théorique de sécurité.

Si l'on considère que l'outil de briefing TIP2 a été équipé de manière compacte avec de nombreuses informations nécessaires au travail, afin de réduire au maximum le temps de préparation pour le personnel des locomotives, il est d'au-

tant plus surprenant qu'aucune charge de travail supplémentaire n'ait été générée lors de sa défaillance. Du côté de l'employeur, seul un SMS d'information matinal a été envoyé pour informer que l'outil pouvait possiblement contenir des informations erronées. Les SMS ne sont toutefois pas soumis à consultation dans le cadre de la préparation du service. On peut donc aussi partir du principe que le personnel des locomotives n'a en partie pas pris connaissance de ces SMS et qu'il est parti du principe que les données mises à disposition étaient correctes. Quelles situations relevant de la sécurité sont survenues suite à cette manière de procéder ? Et pourquoi le TIP2 n'a-t-il pas été mis hors service, bien que l'on sache que les données étaient erronées ? La poursuite de l'exploitation de TIP2 était irresponsable et les responsables ne sont pas conscients de l'importance et de la nécessité de l'exactitude des données qu'il contient. C'est un manque de professionnalisme.

Nous recommandons, en cas de doute sur l'exactitude des données et des informations, de toujours se renseigner auprès des services compétents et de ne pas conduire le train en cas de doute. Les apps proposées ne sont effectivement que des aides et servent de soutien, la responsabilité de la conduite du train incombe uniquement au personnel des locomotives. ➔

Assistant d'alerte et d'événements (ALEA)

Ereignisbeschreibung / Description de l'événement / Descrizione dell'evento

TIP2 Déangement depuis le 30.03.2024 pas de piquet IT disponible pour ce système. La panne n'a toutefois été signalée que le 01.04 via EMOD. Étant donné que plusieurs tronçons relevant du TCC OST sont interrompus en raison de travaux, divers véhicules ont été utilisés sur d'autres lignes du S-Bahn, en plus du trafic pascal.

Comme les mécaniciens n'ont pas reçus les bons numéros de véhicules dans le TIP 2, les véhicules préparés n'étaient en partie pas les bons.

Cela est dangereux dans la mesure où il est possible qu'un véhicule interdit en Allemagne, par exemple, soit préparé pour la S24 en direction de Thayngen.

De même, dans le cas d'unités multiples, les restrictions sur les véhicules de queue ne sont pas visibles pour les mécaniciens (par exemple si un frein a été paralysé sur une voiture, une interdiction de circuler sur un réseau étranger, une réduction de la Vmax, etc).

Le 01/02.04, la régulation des locomotives Voyageurs et la régulations des locomotives trafic régional ainsi que le TCC Ouest ont été submergés d'appels de mécaniciens. Ils se plaignaient de plus en plus fortement des infos manquantes et de la dangerosité de la situation. [...]

Permis de conduire OFT

Groupe technique VSLF

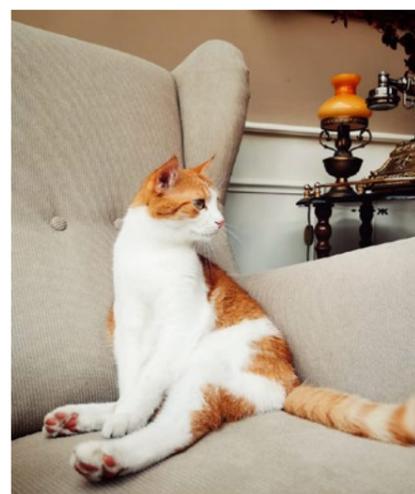
Examen d'aptitude dans le domaine ferroviaire. Se munir du permis de conduire OFT, si disponible.



Pour les conducteurs de véhicules moteurs, il existe. La valeur du permis OFT est toutefois nulle dans la mesure où aucun contrôle des données personnelles n'est effectué lors de la commande du permis et qu'il est même possible d'envoyer une photo de sa grand-mère.



C'est la raison pour laquelle il faut toujours avoir une carte d'identité ou un passeport sur soi lors d'une visite au Medical Service ou pendant le service. Ainsi, on sait à qui on a affaire. ➡



Présentation : conclusion de l'audit OFT 2023 chez CFF Cargo

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Office fédéral des transports, section Contrôle de la sécurité
(Présentation)



23 juin 2023

Champ d'action 1 : Voies de raccordement (mesure direction CFF Cargo)

- Les prescriptions d'exploitation (PE) des voies de raccordement manquent toujours pour différentes voies de raccordement. Ordre de 2016 !
- Responsabilité de CFF Cargo en tant qu'employeur de ne pas envoyer les collaborateurs dans des endroits où les règles de sécurité ne sont pas connues
- Le processus prévoit qu'il n'est plus possible de circuler sur les voies de raccordement sans PE ; TRAVOR doit vérifier deux fois par an si les PE de la voie de raccordement sont disponibles.
- Néanmoins, CFF Cargo continue de circuler sur ces lignes.

Champ d'action 2 : exploitation des locaux du personnel (mesure direction CFF Cargo)

- Entretien opérationnel des locaux pour le personnel (salles de pause, y compris les équipements tels que les réfrigérateurs, les micro-ondes, le matériel de premier secours, les toilettes, les douches, etc.)
- Objet d'une instruction existante
- L'organisation du nettoyage et le contrôle de la réalisation correcte sont des tâches quotidiennes de gestion (pas de SQU !)
- Moisissures dans le réfrigérateur,

salle de premiers secours sale, médicaments périmés dans la pharmacie

Commentaire :

Si l'on exige des prescriptions d'exploitation propres à chaque voie de raccordement, cela n'a pas forcément de sens, mais cela représente beaucoup de travail et de coûts. Les règles de base doivent s'appliquer à l'ensemble du réseau ferroviaire, y compris aux voies de raccordement. Quelques particularités locales devraient trouver leur place sur une page PDF. L'exigence de prescriptions d'exploitation propres pour quelques mètres de voies contribue uniquement à renchérir inutilement le transport de marchandises. Quiconque est familiarisé avec la planification du personnel comprendra que l'envoi de personnel formé et contrôlé entraîne d'énormes dépenses pour CFF Cargo. Cela a des répercussions négatives directes sur les tableaux de service et les temps de travail ainsi que sur les délais d'annonce. Et cela engendre des coûts.

L'employeur devrait constater lui-même qu'il y a des améliorations à apporter aux locaux pour le personnel, il y a d'ailleurs des personnes employées pour cela. Il existe de nombreuses entreprises de transport de marchandises qui n'ont pas de locaux de pause, etc. Dans l'intérêt de l'égalité des chances et de conditions de travail décentes, l'OFT devrait contrôler ces entreprises de la même manière. ➡

Stratégie ERTMS actualisée de l'Office fédéral des transports suisse

Extrait de la Schweizer Eisenbahn-Revue (SER) 1/2024 / pages 18-19

Avec l'aimable autorisation de SER.

Patrick Favre, Office fédéral des transports, section Technique de sécurité
Marcel Bartlome, Office fédéral des transports, section Technique de sécurité

[...] Il va de soi que pour répondre aux attentes mentionnées ici, il faut disposer d'un personnel compétent et motivé.

[...] Depuis 2018, la quasi-totalité du réseau suisse à voie normale est équipée de l'ETCS L1 LS et de la signalisation extérieure ou de l'ETCS L2 (signalisation en cabine sur six tronçons représentant près d'un dixième du réseau), ainsi que du système radio GSM-R. Du point de vue des installations de sécurité, le réseau à voie normale est ainsi interopérable pour le trafic international.

[...] Après l'introduction de l'ETCS L1 LS, certains effets négatifs du système sur la qualité de la production ferroviaire sur le réseau suisse à voie normale ont été observés. Dans l'intervalle, les règles de conception ont pu être optimisées de manière à atteindre une performance comparable à celle des anciens systèmes de contrôle des trains Signum et ZUB. Cette optimisation sera déployée au cours des prochaines années. Il faut toutefois tenir compte du fait que l'ETCS L1 LS n'a été conçu que comme une solution de migration interopérable sur le chemin de la signalisation en cabine avec l'ETCS L2. Ainsi, l'ETCS L1 LS n'existera plus à long terme.

[...] L'ETCS L1 LS étant une solution de migration, l'interopérabilité du réseau suisse à voie normale ne peut être garantie durablement à long terme que par l'utilisation généralisée de l'ETCS L2.

[...] Les logiciels et, en partie, le matériel des technologies modernes ont une durée de vie plus courte que par le passé. Cet état de fait est souvent critiqué dans de nombreux domaines de la vie, mais il est néanmoins accepté, car l'utilité de la technologie moderne est grande et il n'existe pas d'alternative sans compromis, comme le montre par exemple l'évolution des smartphones.

[...]

Conclusion

Le secteur ferroviaire suisse doit évoluer avec son temps s'il veut rester compétitif.

La mise en œuvre de l'ETCS L1 LS, qui a déjà eu lieu sur l'ensemble du territoire, sert d'excellente base pour l'extension de la signalisation en cabine avec l'ETCS L2 et donc pour l'exploitation du potentiel de la numérisation et de l'harmonisation.

VSLF : ces promesses de compétitivité du secteur ferroviaire ne peuvent pas être tenues. Un équipement généralisé avec l'ETCS Level 2 est irréaliste.

Financement de la mise en œuvre de la stratégie ERTMS

L'OFT finance les investissements pour l'infrastructure ferroviaire et les véhicules avec les instruments existants :

- Conventions de prestations pour l'exploitation et le maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire pour le renouvellement des installations côté infrastructure ainsi que pour les véhicules de l'infrastructure ;
- Crédits pour les étapes d'aménagement lors des extensions de l'infrastructure ;
- Crédits pour les véhicules du trafic régional de voyageurs commandité.

L'équipement des véhicules du trafic grandes lignes et du transport de marchandises est financé par les entreprises de transport ferroviaire dans le cadre de leur modernisation constante.

L'OFT examine d'ici 2026 si, en outre, un financement complémentaire proportionnel spécifique à l'ERTMS est possible pour les véhicules dans le cadre d'un financement supplémentaire limité dans le temps à partir de 2029. ➡

Le Twindexx roule désormais sans restriction temporelle

Groupe technique VSLF

Communiqué de l'OFT : « 7 mars 2024 - L'Office fédéral des transports homologue le nouveau train à deux étages pour le trafic grandes lignes des CFF pour une durée illimitée. [...] Les CFF et le fabricant Alstom (anciennement Bombardier) équipent le nouveau train à deux étages pour le trafic grandes lignes d'un nouveau logiciel pour le freinage et le contrôle de la marche des trains. Pour cela, une nouvelle autorisation d'exploitation est nécessaire ».

Le véhicule a déjà reçu un nouveau logiciel pour les freins et les systèmes de contrôle de la marche des trains. Nous ne savons pas si, comme on l'entend parfois, tous les bogies seront remplacés en raison du mauvais confort de roulement. Il paraît que certains collègues de l'assistance clientèle ne peuvent plus assurer leur service sur le train. Il semblerait que tous les équipements prévus pour rouler à l'étranger soient mis hors service. L'assistance digitale à la conduite ne devrait pas non plus être utilisée.

Dans les cabines de conduite, il manque depuis plus de cinq ans un câble de chargement pour l'iPad qui contient les données essentielles pour la marche des trains. Espérons que cette situation ne durera pas indéfiniment. ➡



Photo: Sandro Deon

Pénurie de personnel qualifié vs excédent de personnel administratif

Il est reconnu que dans de nombreuses professions, il est difficile de trouver des candidats suffisamment qualifiés pour certains types d'emplois. Qu'est-ce qui a conduit à cette situation et comment les employeurs y font-ils face ?

Raoul Fassbind, comité central CFF Voyageurs



Photo: Werner Sturzenegger

L'indice de pénurie de main-d'œuvre qualifiée en Suisse du groupe Adecco et le Moniteur du marché de l'emploi suisse de l'Université de Zurich ont constaté une augmentation de 24% de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée pour l'année 2023. Cela représente un nouveau record, les professions les plus touchées étant celles relevant des domaines de la santé, de l'informatique, de la technique et de l'ingénierie. Alors que le taux de chômage a atteint son niveau le plus bas (2%), le nombre de postes vacants a augmenté de 7%. La forte reprise économique consécutive à la crise du coronavirus a été totalement sous-estimée, et ce malgré des perspectives conjoncturelles mitigées. Le vieillissement de la population, l'avancée de la numérisation et l'académisation croissante sont d'autres moteurs de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

Dans les professions techniques en particulier, on constate que les profils professionnels complexes nécessitant une formation tertiaire ne sont pas les seuls concernés. Il s'agit en premier lieu de professions telles que les électriciens, les mécaniciens ou les serruriers, qui nécessitent un apprentissage. De même, les professions exigeant peu de qualifications, telles que les travailleurs auxiliaires ou les employés de service ont une offre certes excédentaire de personnel qualifié mais qui se réduit de plus en plus. Les professions telles que les postes de direction, le personnel de bureau et de secrétariat ou les tâches administratives sont en sureffectif, c'est-à-

dire qu'il y a plus de candidatures que de postes vacants.

Divers facteurs sont à l'origine de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Il s'agit d'une part de l'évolution démographique, provoquée par le départ à la retraite de la génération des baby-boomers. Cette main-d'œuvre sur le départ ne peut être compensée ni par les générations suivantes ni par l'immigration. Dans le secteur de la santé en particulier, le vieillissement croissant de la société accentue considérablement la pénurie de personnel qualifié. De plus, le fait que les formations et les conditions de travail ne soient toujours pas attrayantes dans de nombreuses branches accentue la pénurie. Le faible nombre de travailleurs et la charge de travail croissante entraînent des horaires de travail de plus en plus longs ; la pression de la concurrence et la répartition discutable des masses salariales des entreprises ne laissent toutefois que peu de marge de manœuvre pour rémunérer de manière adéquate ces efforts accrus. L'image de nombreuses professions est donc à juste titre problématique. En outre, la société a globalement créé des stéréotypes qui rendent les carrières académiques nettement plus attrayantes. Cela s'explique en premier lieu par des modèles et des horaires de travail flexibles ainsi que par une rémunération relativement bonne. L'évolution technologique et la numérisation croissante peuvent également être à l'origine de la pénurie de personnel qualifié. D'une part, des connaissances spécialisées de plus en

plus pointues et spécifiques sont exigées et, d'autre part, les professions qui bénéficient d'un fort « soutien » numérique ou d'une forte automatisation souffrent de plus en plus de la perspective de leur obsolescence programmée. En raison de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, on s'attend à des coupes drastiques et à des pertes de production dans les sites économiques. Il en résulte des commandes qui ne sont plus exécutées et des travaux qui ne peuvent plus être effectués. A long terme, il faut s'attendre à de fortes baisses de chiffre d'affaires. Étant donné qu'à moyen terme, les conditions de travail devraient être optimisées afin de favoriser le recrutement de la main-d'œuvre qualifiée, il en résulterait un renchérissement du coût du travail. Cela se répercuterait directement sur la clientèle, ce qui alimenterait le renchérissement général. Une croissance économique durable n'est pas envisageable sans main-d'œuvre qualifiée. Par conséquent, de nombreuses entreprises estiment que le développement de leurs activités est menacé.

Quelles seraient les solutions possibles pour sortir de cette situation ? En principe, il n'existe pas de moyen simple et rapide de remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Par exemple, une plus grande implication des femmes en parallèle de l'éducation des enfants ou le maintien en emploi des travailleurs âgés sont impopulaires et peu durables. De plus, il faudrait d'abord les former au niveau requis. La promotion de l'immigration semble

également conflictuelle. D'une part, des bases juridiques adaptées seraient nécessaires et, d'autre part, la formation nécessaire devrait également être assurée. De plus, des conflits entre divers groupes de population culturellement différents sont possibles, mais pas forcément prévisibles. Cela présuppose une intégration entretenue et pratiquée avec succès, tant par la société que par les entreprises. D'autres solutions possibles similaires consisteraient à inclure davantage les personnes en situation de handicap, à augmenter le temps de travail à temps partiel ou à développer des modèles de travail hybrides. Les entreprises peuvent également optimiser leur culture et leurs processus de candidature, mais aussi leurs conditions de travail. Cela signifie en premier lieu qu'il faut stopper la société à deux vitesses croissante entre les professions de « base » et les emplois de type administratif. Tant au niveau de la possibilité de modèles de travail flexibles que de la rémunération appropriée. Cela permettrait de se rapprocher à nouveau de l'image globale d'une société avec différents domaines professionnels où les reconversions et les formations dans des professions prétendument impopulaires sont rendues plus attrayantes.

Il incombe d'une part aux entreprises elles-mêmes de concevoir leurs conditions de travail de manière à susciter l'intérêt nécessaire des travailleurs. Il faut toutefois veiller à ce qu'il n'y ait pas de fortes différences entre les conditions de travail des employés existants et celles des nouveaux employés ainsi recrutés. De plus, il appartient également à la politique et au monde académique de promouvoir et de développer des perspectives globales ou, le cas échéant, de promouvoir des solutions numériques qui soutiennent les employés de manière appropriée au lieu de compliquer davantage leurs profils et quotidiens professionnels.

De même, la suppression des obstacles et des charges bureaucratiques et procédurales permettrait de libérer un nombre nettement plus important de prestations de travail de la part du personnel administratif, qui pourrait alors être employé dans des domaines professionnels où le besoin est plus urgent. Il serait important de développer et d'établir des solutions concrètes dès maintenant. Les campagnes de marketing ne suffisent pas à combler le manque de personnel qualifié. Et si le surplus de personnel administratif pouvait être éliminé, des gains de productivité inespérés pourraient être réalisés. ➔

ADL pour rien

Mécanicien de locomotive CFF Voyageurs

Depuis toujours, de nombreuses annonces ADL ne servent à rien. Chaque annonce erronée a même pour incidence en tant que tel par ses utilisateurs finaux. Si des annonces ADL apparaissent en cours de route, détournant l'attention du mécanicien même à l'approche de signaux fermés, il semblerait judicieux de désactiver le système. Ce dont nous avons besoin, c'est d'un point de repère et d'une heure de passage, c'est-à-dire jusqu'où et combien de temps doit être perdu. En d'autres termes, des informations précises sur ce que l'on attend de nous.

(Photo: tunnel de Stettbach à Stadelhofen, juste avant le quai. Les signaux après le pré-avertissement indiquent avertissement et arrêt). ➔



Diriger, c'est satisfaire

Lors de l'enquête sur la satisfaction du personnel (PeMo) aux CFF, certains cadres auraient obtenu une note inférieure à 50 points (sur une échelle de 100). La Commission du personnel (CoPe) s'attend à ce que des mesures soient convenues avec ces cadres. Nous partons du principe que des mesures adéquates seront prises par l'entreprise. ➔

Améliorations de la FVP

L'Alliance SwissPass met les concubins sur un pied d'égalité avec les personnes mariées



Selon la réglementation actuelle, les partenaires de collaborateurs vivant en concubinage et sans enfant ayant droit à la FVP ne bénéficient pas de ce droit. Cette « inégalité de traitement » par rapport aux couples mariés a régulièrement suscité des interrogations de la part des collaborateurs.

Le Conseil stratégique de l'Alliance SwissPass, en accord avec l'Union des transports publics, a donc décidé qu'à partir du 1er octobre 2024, les couples en concubinage seront assimilés aux couples mariés et aux couples vivant en partenariat enregistré en ce qui concerne le droit à la FVP.

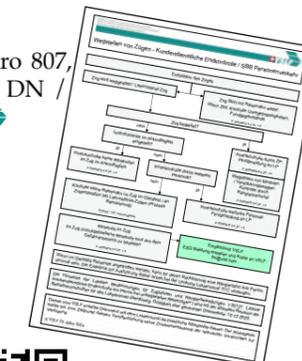
Pour prouver le concubinage, il faut, comme pour d'autres contrats commerciaux, présenter chaque année une attestation de domicile. En outre, une déclaration spontanée informelle dans laquelle les personnes concernées confirment qu'elles vivent en concubinage doit être fournie la première fois.

Avec la résolution de cette inégalité, la branche des transports publics tient compte des changements sociétaux et accepte ainsi des pertes de recettes récurrentes. ➔

Contrôle final des voyageurs dans les trains de CFF Voyageurs

Avec la révision des prescriptions d'exploitation CFF Transport du 10.12.2023, le contrôle final dans les trains (en termes de service clientèle) a fait l'objet d'adaptations réglementaires. Malheureusement, aucune standardisation n'est encore visible et des indications contradictoires ainsi que l'absence de directives, également en ce qui concerne la procédure à suivre lors de modifications de prestations à court terme, laissent supposer que l'urgence d'une réglementation solide n'a pas encore été reconnue. En raison de l'importance du sujet et du manque de clarté des prescriptions, le VSLF a élaboré une aide à l'attention du personnel roulant. Le document est disponible en format PDF sur le site internet du VSLF.

VSLF numéro 807, 1 avril 2024 DN / TRAD ME ➔



<https://www.vslf.com/fr/services/roulement/contrôle-final-des-voyageurs>

La Suisse dans le collimateur des compagnies ferroviaires européennes ?



Dans le cadre des Accords bilatéraux III, le Conseil fédéral veut libéraliser le trafic ferroviaire international. La "Flixisation" ouvre-t-elle une boîte de Pandore ?
Peider Trippi, expert en processus



Photo: (c) K. Planinski / P. Trippi

Les Re 421 vertes feront-elles bientôt partie du paysage quotidien de la Suisse ? Grâce à leur homologation sur le réseau ferroviaire allemand, une entreprise de transport ferroviaire suisse pourrait dès aujourd'hui assurer le service Munich-Zurich pour le compte de FlixTrain.

Rendu : Konstantin Planinski / Peider Trippi

Chaque fois que le sujet de FlixTrain fait la une des journaux, on constate une tendance générale : le système ferroviaire suisse, unique en Europe, est menacé. Les réflexions suivantes tentent d'éclaircir cela.

Les gros titres suscitent des émotions

- Conseil des États, motion 18.4105 : un modèle de coopération est demandé en lieu et place de l'ouverture du trafic ferroviaire international de voyageurs.
- DETEC : en 2021, l'Office fédéral des transports exprime de grandes craintes que les entreprises de transport ferroviaire étrangères ne disputent aux CFF des liaisons internationales lucratives et ne mettent fin aux coopérations existantes.
- Pro Bahn Schweiz : si des entreprises ferroviaires privées devaient circuler en Suisse, il faudrait s'assurer que les billets et les réductions

habituels soient également valables dans leurs trains.

- SEV : le président du syndicat des cheminots met en garde contre les « conditions allemandes » et constate que l'empiètement des prestataires privés retranche les chemins de fer d'État sur les lignes déficitaires leur faisant ainsi perdre les revenus provenant des lignes attractives.
- Monika Ribar, présidente du Conseil d'administration des CFF : si des sillons pour des entreprises ferroviaires internationales sont libérés, l'offre des CFF pourrait se détériorer et devenir plus chère.
- Vincent Ducrot : notre système tarifaire n'est pas compatible avec l'ouverture du marché.
- Economisuisse : l'accord sur les transports terrestres met-il en péril le service public en Suisse ?

Nouveaux fournisseurs potentiels

Un coup d'œil sur les entreprises ferro-

viaires étrangères qui « envahissent » la Suisse ou qui pourraient devenir un sujet de discussion :

FlixTrain

L'offre de FlixTrain se concentre sur les transports entre les centres urbains et complète ainsi le propre réseau de bus longue distance FlixBus. Son succès repose sur la numérisation d'un moyen de transport traditionnel et sur l'externalisation des services de transport à des entreprises tierces privées. L'équipe de Flix gère le développement technologique, la planification du réseau, la gestion des opérations, le marketing, les ventes, la gestion de la qualité et l'extension continue des produits. L'accent est mis sur des tarifs de base avantageux, ce qui lui a permis de devenir le leader du marché dans de nombreuses régions avec le plus grand réseau de bus longue distance d'Europe. Depuis 2017, un trafic ferroviaire grandes lignes est proposé dans toute l'Allemagne, suivi par l'inté-

gration de Bâle (Badischer Bahnhof). En mai 2021, l'entreprise a également lancé du trafic ferroviaire en Suède et se prépare à desservir les Pays-Bas en 2025. Par rapport aux compagnies ferroviaires nationales, FlixTrain s'adresse à un autre segment de clientèle : ce sont les clients qui accordent plus d'importance au prix qu'à la durée du trajet, à la flexibilité horaire et au confort qui sont visés. Alors que les CFF et la DB proposent plus de 200 liaisons par semaine entre Bâle et Berlin, FlixTrain n'en propose que quatre, soit moins de 2 % !

RegioJet

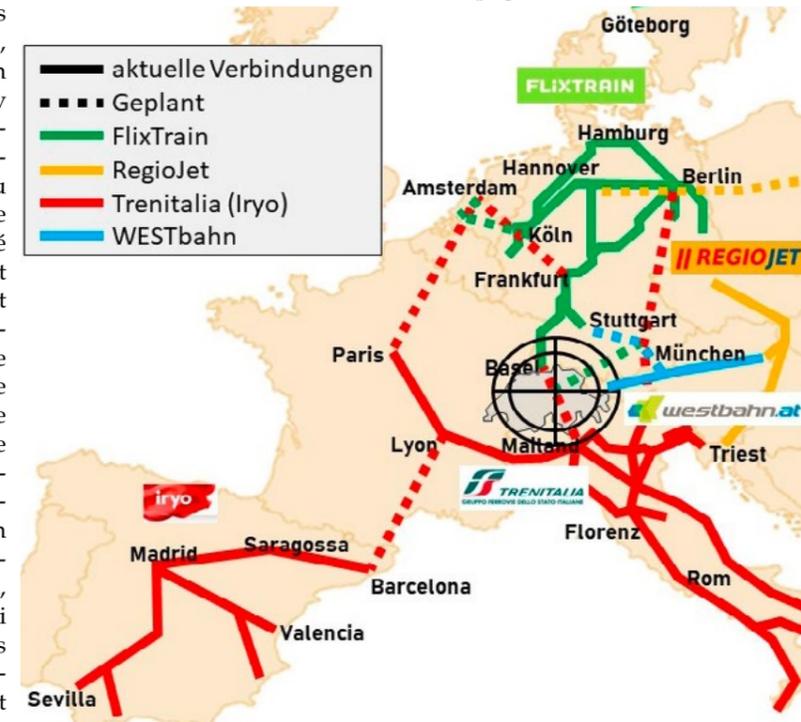
Aujourd'hui déjà, RegioJet propose ses services de bus vers la Suisse une à deux fois par semaine sur les lignes depuis Prague, Munich, Milan et Lyon pour 15 à 25 euros, y compris un portail de divertissement, des rafraîchissements et de l'eau gratuite. L'entreprise de bus RegioJet a été fondée en 2009 en tant que filiale de Student Agency à Brno. L'entreprise tchèque exploite depuis 2011 un service de transport ferroviaire de passagers et propose aujourd'hui des liaisons régulières en République tchèque et en Slovaquie. En collaboration avec la WESTbahn, elle dessert aujourd'hui également Vienne. Des destinations méditerranéennes en Croatie sont desservies de manière saisonnière. La liaison Hanovre - Berlin - Kiev est prévue pour 2024. En classe standard, différents plats, snacks et desserts sont proposés en service assis dans le train grandes lignes. Le café italien illy est offert aux voyageurs de cette classe, ainsi qu'une bouteille d'eau et des magazines.

Trenitalia

Dans le cadre de la collaboration de longue date entre Trenitalia et les CFF, les liaisons ont été et seront progressivement étendues. Les clients bénéficient en permanence de liaisons plus nombreuses et de meilleure qualité entre les deux pays. L'accord de coopération conclu en 2018 pour renforcer la collaboration est encore valable jusqu'en 2028. A partir du printemps 2026, les Freccia-

rossa ETR 1000 d'Hitachi nouvellement commandés et adaptés à la Suisse devraient être livrés. Cela permettrait de mettre en place une liaison à grande vitesse entre Rome et Florence et Zurich. Les entrées réussies de Trenitalia sur le marché espagnol et français ces dernières années (et bientôt à Munich), avec un confort à grande vitesse de haut niveau, montrent que la compagnie a soif d'expansion. Avec l'ETR 1000, une offre haut de gamme serait proposée pour la première fois en Suisse, avec des classes Executive, Business et Premium en plus d'une classe standard. Reste à savoir comment cela s'accorde avec l'offre tarifaire suisse de 1ère/2ème classe. Les trafics de Trenitalia en Espagne (sous le

déclaré que des trains devraient arriver jusqu'à Zurich en passant par Bregenz. Or, depuis le 10 décembre 2023, l'entreprise fait circuler pour la première fois une paire de trains entre Bregenz et Vienne, avec un départ à 5h10 de Bregenz et une arrivée peu avant 23 heures. A partir de décembre 2024, deux paires de trains de provenance de Vienne seront prolongées au-delà de Munich jusqu'à Stuttgart. L'entreprise propose de confortables sièges en cuir, une prise de courant par place, un accès WLAN, des toilettes genrées, quatre « WESTcafés » par train (avec distributeur de café, de boissons froides et de snacks) ainsi que trois classes de confort.



Des entreprises comme FlixTrain, RegioJet, Trenitalia (Iryo) et WESTbahn font avancer le trafic international longue distance dans toute l'Europe avec des offres différentes. La Suisse sera-t-elle bientôt dans leur ligne de mire ?
Graphique de la page : Peider Trippi

nom d'Iryo) et en France sont des trafics d'accès libre, c'est-à-dire purement privés et sans accord de coopération avec les entreprises publiques RENFE et SNCF.

WESTbahn

Dans le cadre de la libéralisation des chemins de fer de l'Union européenne, la compagnie WESTbahn a été créée en 2008. Depuis décembre 2011, l'entreprise relie Vienne à Salzbourg, et depuis 2022, elle dessert également Munich. Lors d'un voyage de presse en 2021, l'actionnaire principal de la WESTbahn et fondateur de l'entreprise de construction Strabag, Hans Peter Haselsteiner, a

Résumé des opérateurs
Les opérateurs ferroviaires privés proposent jusqu'à quatre classes de confort (Low Cost, Standard, Relax et Business) et misent sur des prix bas. Des offres de restauration en libre-service ou à la place sont proposées dans ce cadre. Trenitalia mise avec succès sur le marché du confort à prix élevés dans le trafic international en utilisant ses trains à grande vitesse.

Cadre légal

Les dispositions de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) et de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) s'opposent encore aux efforts visant à développer le trafic international vers la Suisse. Ainsi, l'article 4 de la LTV stipule que la Confédération a le droit exclusif de transporter des voyageurs par des courses régulières et professionnelles, dans la mesure où ce droit n'est pas limité par d'autres actes législatifs ou des accords internationaux, et que la Confédération peut octroyer des concessions pour le transport de voyageurs par des courses régulières (art. 6.1). L'autorité compétente pour l'octroi initial des concessions est le DETEC. Selon l'art. 9, les conditions d'octroi sont les suivantes : l'offre de transport proposée dans la demande de concession ou d'autorisation doit pouvoir être fournie de manière adéquate et économique en trafic intérieur, elle ne doit pas créer de rapports de concurrence préjudiciables à l'écono-

mie nationale par rapport à l'offre existante d'autres entreprises de transport public. Lorsqu'une nouvelle liaison de transport importante doit être mise en place, elle doit respecter les dispositions du droit du travail et garantir les conditions de travail de la branche. Selon l'art. 43 de la JAAC (jurisprudence des autorités administratives de la concurrence), les voyageurs en trafic international ne peuvent pas être transportés à l'intérieur de la Suisse (interdiction du cabotage).

Conclusion

Il ne fait aucun doute que les CFF auraient besoin d'un peu plus de parts de marché. Voici quelques remarques à ce sujet :

- Innovation : le SOB a prouvé qu'il était possible de faire plus sur la ligne du Gothard que d'exploiter des trains régionaux des CFF au départ d'Erstfeld.
- Horaire cadencé : Aujourd'hui, les trains de loisirs saisonniers et les trains de nuit internationaux ne sont pas non plus intégrés dans un système cadencé.
- Conditions de travail, intégration des tarifs et interdiction du cabotage : FlixTrain et RegioJet tiennent compte des contraintes dans leurs opérations de bus longue distance avec la Suisse, donc rien de nouveau pour l'exploitation ferroviaire.
- Concession : selon la pratique actuelle, une ETF européenne doit fournir l'offre avec un chemin de fer partenaire suisse.
- Service public : le trafic intérieur n'est pas du tout concerné en Suisse.

Toutes les conditions essentielles à l'ouverture du trafic ferroviaire international de voyageurs (TIV) sont ainsi remplies. Un peu plus de sérénité pour certaines liaisons hebdomadaires au départ de Vienne ou de Munich, avec des possibilités de débarquement ou d'embarquement, par exemple à Winterthur et à Saint-Gall, ne mettrait pas en péril les CFF et leur service public, mais ouvrirait les portes du rail aux voyageurs longue distance soucieux des coûts. Gardons à l'esprit l'agitation provoquée par les bus longue distance en 2017 : Karin Blättler, présidente de Pro Bahn Suisse, a même vu une mise en danger de l'horaire cadencé et une cannibalisation du rail par les bus longue distance. Encore un sujet de préoccupation aujourd'hui ? Quelqu'un s'est-il ému de l'arrivée de RegioJet sur le marché ? Pas de réponse... ➔

Optimisation ETCS L1 LS Info personnel des locs et chefs-circulation

Marc Engelberger / Jan Engel / Hubert Giger

Le déploiement du réseau ETCS à l'échelle du pays est achevé depuis longtemps. Les premières expériences faites sur le terrain ont montré que l'ETCS L1 devait encore être optimisé à plusieurs égards.

En collaboration avec tous les services spécialisés concernés (Leadership du système ETCS, Infrastructure CFF, BLS et SOB ainsi que représentants des ETF CFF, BLS et SOB), il a été possible d'identifier certains problèmes et de définir les mesures d'amélioration correspondantes.

Ces dernières sont appliquées à partir de la mi-2023 jusqu'à fin 2026 et auront des effets positifs sur le comportement de conduite et la capacité. [...]

Dès lors que le comportement de conduite est correct, le personnel des locomotives ne doit plus redouter de serrage imposé [...]

L'optimisation sera mise en œuvre spécifiquement à chaque gare selon la priorité d'exploitation. Le personnel sera informé de l'avancée de l'optimisation via les canaux d'information usuels.

Après l'introduction de l'ETCS L1 qui a eu lieu il y a un certain temps déjà, il a été constaté que le système a besoin d'être optimisé. Cette optimisation nécessaire durera trois ans et demi et engendrera des coûts (environ 16'000 balises doivent ainsi être reprogrammées). L'idée est que cette optimisation permettra d'empêcher certains serrages imposés « injustifiés », dont le personnel des locomotives est aujourd'hui tenu pour responsable. Apparemment, les gestionnaires

d'infrastructure tout comme les entreprises de transport ferroviaires (ETF) n'étaient pas au courant du fait que le système déclenche des serrages imposés et ce même lorsque la conduite est correcte. Avec la livraison en cours de matériel roulant équipé du système ETCS L1, la problématique est apparue progressivement. La newsletter VSLF n°620 du 6 janvier 2020 a pour la première fois attiré l'attention du public sur cet état de fait, ce qui a provoqué des vagues. Maintenant, quatre ans plus tard, ces mêmes acteurs espèrent regagner la confiance du personnel des locomotives au moyen d'une simple information. Pendant les trois ans et demi que dureront cette fameuse « correction », il faudra apprendre par cœur quelles gares ont été « corrigées » ou lesquelles ne l'ont pas encore été. Lors d'une action erronée, la responsabilité et les conséquences pèsent toujours à 100% sur le personnel des locomotives. Nous doutons qu'il soit possible de regagner la confiance ainsi perdue du personnel. Les mesures ordonnées et mises en place par les ETF en cas de serrage imposé pour le personnel des locomotives ont déjà produit leurs effets depuis trop longtemps. Le fait que ceux qui n'ont manifestement pas pris en compte l'expérience de conduite des utilisateurs dans les systèmes expliquent maintenant aux utilisateurs comment ils doivent conduire à l'avenir pose des questions fondamentales.

Il n'y aura pas de bonnes solutions sans la prise en compte dans les processus quotidiens de la pratique du personnel des locomotives avec toutes les conditions cadres, y compris les horaires irréguliers et leurs influences. Nous sommes aujourd'hui très loin de cet objectif. ➔

ou la mécanicienne de locomotive peut être suspendu-e de ses fonctions jusqu'à trois jours. Ce temps est comptabilisé comme du temps libre et est imputé à la personne concernée. Si la durée est plus longue, le temps passe à la charge des CFF. ➔



Suspension suite à des irrégularités en service CFF V

Info CoPe ZF Automne 2023

En cas d'irrégularités en service, par exemple lors d'un cas de signal, le mécanicien ou la mécanicienne de locomotive concerné-e est suspendu-e de ses fonctions. Pendant le temps où il ou elle ne peut pas conduire, il convient de lui fournir du travail de bureau. Si la personne doit également passer un examen de contrôle, elle doit disposer de suffisamment de temps pour le préparer. Lors d'un cas de signal, le mécanicien

Trafic voyageurs international - un plaidoyer pour la coopération plutôt que pour la concurrence

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

Dans le cadre des négociations avec l'Union européenne sur la modification de l'accord-cadre, désormais appelé « Bilatérales III », la libéralisation de la circulation des personnes est un sujet récurrent. Les avis peuvent être partagés, mais cela n'a pas d'importance pour cet article. Auparavant, des trains multicolores avec des voitures de diverses compagnies ferroviaires reliaient même les petites gares suisses à l'Europe. Maintenant, le chemin de fer s'affaiblit lui-même en se livrant à une ruineuse guerre des prix. La concurrence du trafic aérien et du trafic individuel motorisé fait alors figure d'épouvantail.

Autrefois : du bassin schwytois et de Kandersteg à la moitié de l'Europe sans changement

On peut trouver sur Internet les horaires de la deuxième moitié du XXe siècle. A l'époque, il existait des lignes de train qui reliaient la moitié de l'Europe via les axes du Gothard et du Simplon. On y trouve non seulement des trajets intéressants et impensables de nos jours, comme Paris-Istanbul, Paris-Belgrade, Ostende-Vintimille ou Paris-Athènes, mais aussi des arrêts intermédiaires de ces trains dans des gares plus « petites » : à l'été 1989, on pouvait encore voyager sans changement entre Brunnen (SZ) et Stuttgart, Vintimille, Paris ou Amsterdam. Aujourd'hui, à la place de ces "vraies" liaisons à longue distance, circulent des rames automotrices Traverso de la Südostbahn, qui présentent certes un distributeur de boissons ou de snacks et une machine à café, mais qui n'ont que très peu en commun avec l'ambiance du trafic ferroviaire international. Par analogie, prenons l'exemple de Kandersteg. A l'époque, nous avions des liaisons sans changement pour Ostende, Amsterdam, Hambourg ou Rome et aujourd'hui « seulement » un train par heure du BLS, le RegioExpress via la ligne de faite du Lötschberg, et qui traverse tout de même la frontière jusqu'à Domodossola.

Le triomphe de l'aviation, et en particulier des compagnies aériennes low-cost comme Ryanair ou EasyJet, a entraîné le déclin de ces liaisons ferroviaires. Souvent, la frontière est devenue synonyme de terminus. Les trains à grande vitesse, qui ne circulaient toutefois qu'à l'intérieur des frontières des grands pays européens, ont permis au rail de regagner des parts de marché,

du moins en trafic intérieur. Mais le trafic transfrontalier est resté sur le carreau. On n'a pas oublié les polémiques sur la fiabilité épouvantable des liaisons Cisalpino en Italie.

La libéralisation forcée par l'Union européenne n'a pas non plus aidé dans ce cas, car les partenaires sont devenus des ennemis qui ont commencé à se prédateur les uns contre les autres dans leurs pays respectifs. C'est ainsi que l'on a commencé à se concentrer sur des tronçons rentables, comme en Italie ou en Espagne, où les lignes à grande vitesse sont certes empruntées par de nombreux trains de plusieurs entreprises ferroviaires, mais où l'offre sur l'ensemble du territoire est encore qualifiée de « médiocre ». Le concept du pique-assiette dans toute sa splendeur. Pour revenir à l'exemple initial de la diamétrale du Mont-Cenis : pourquoi les deux concurrents opèrent-ils alors entre Paris et Milan ? Pourquoi la SNCF ne propose-t-elle pas de TGV Paris-Turin-Gênes ? Ou pourquoi Trenitalia/Thello a-t-elle supprimé la liaison Milan-Marseille ?

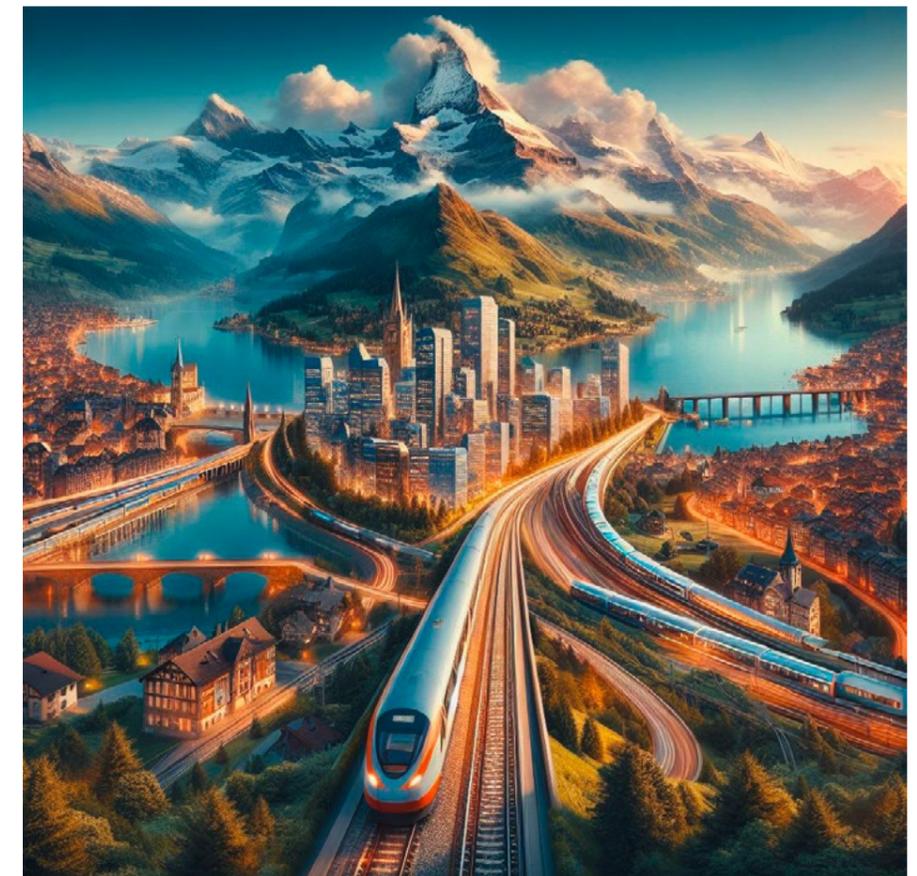
Il n'est pas possible de gagner de l'argent

avec de telles relations. Et les passagers à Gênes ne peuvent plus du tout profiter de cette offre.

Les lignes rentables souffrent également de la fermeture des lignes d'accès non rentables. C'est ce qu'a démontré de manière impressionnante le massacre à la tronçonneuse au Royaume-Uni dans les années 1960, lorsque le réseau ferroviaire a été réduit de manière radicale à des lignes prétendument rentables, mais où l'on a ensuite dû constater que les voyageurs prenaient la voiture pour l'ensemble de leur trajet là où les gares étaient fermées au lieu de prendre le train dans une gare maintenue en service, ce qui a entraîné une baisse de la rentabilité des lignes autrefois lucratives.

Situation actuelle : entre la tentation du terminus à la frontière et une douce atmosphère de renouveau fragile

Avec la fin définitive des trains de nuit « CityNightLine » de la Deutsche Bahn fin 2016, le trafic ferroviaire international sous son ancienne forme semblait définitive-



ment à terre. Il ne restait plus, à partir de la Suisse et à l'exception de l'Autriche, que les liaisons de jour avec les ICE, TGV, Railjet et Eurocity vers les pays voisins. Mais heureusement, les mentalités ont commencé à changer. Les chemins de fer autrichiens ont repris quelques lignes de trains de nuit, car leur structure était plus agile que celle de la DB grâce aux subventions accordées également au trafic grandes lignes au-delà de la diamétrale Vienne-Salzburg. Par ailleurs, une évolution des mentalités s'est heureusement amorcée : dans les années à venir, les liaisons au départ de la Suisse vers les pays voisins doivent être développées et des trains comme Hambourg-Bâle-Lucerne-Milan doivent revenir. La différence sera qu'ils seront assurés avec des Giruno au lieu de compositions de voitures. Du nouveau matériel roulant a été commandé et le nombre de passagers augmente également. Et tout cela sous le modèle de la coopération. Ailleurs aussi, les chemins de fer nationaux refont affaire. Il y a des années, la DB et Trenitalia se sont affrontés devant les tribunaux. Aujourd'hui, ils prévoient de lancer une liaison Frecciarossa entre Milan et Munich à l'horizon 2026. Contrairement à ce qu'a déclaré l'ancien directeur de l'OFT Peter Füglistaler dans la NZZ, ÖBB en est aussi partie prenante.

Malheureusement, le manque de fiabilité du trafic international continue d'inquiéter les responsables ferroviaires et de faire dérailler la satisfaction des voyageurs. L'horaire cadencé national semble être en danger, ce qui entraîne les CFF et les chemins de fer partenaires à prendre dans plusieurs cas des mesures drastiques qui, espérons-le, apporteront un soulagement. Toutes les nouvelles ne sont pas roses : au printemps, la suppression de l'ICE direct Amsterdam-Bâle a été annoncée, car les NS et la DB voient apparemment plus de potentiel dans la desserte de Munich que dans celle de Bâle. Les CFF n'étaient pas impliqués dans la production de cette prestation ferroviaire. Ils pourraient certes proposer un tel train dans le cadre de leur coopération avec la DB, mais il leur manque le matériel roulant nécessaire. Il n'existe aucune intention d'en acquérir actuellement. Il ne reste donc plus que la liaison quotidienne par train de nuit Zurich-Bâle-Amsterdam comme liaison ferroviaire directe avec les Pays-Bas, mais celle-ci fait davantage parler d'elle pour son matériel roulant ancien et peu fiable que pour sa qualité.

Il y a encore du retard à rattraper et le potentiel est là : Amsterdam pourrait par exemple être desservie depuis Bâle via la France – avec le bénéfice collatéral de pouvoir également se rendre à Bruxelles. Des

trains directs Frecciarossa entre Zurich et l'Italie permettraient à de nombreux voyageurs de prendre le train, avec un seul titre de transport, par exemple entre Hüttlingen-Mettendorf et Roma Termini, grâce à la coopération entre les CFF et Trenitalia. Un seul changement à la gare centrale de Zurich serait nécessaire. Un avantage concurrentiel par rapport au trafic aérien. Car les chemins de fer ne devraient pas se concurrencer entre eux, mais être unis pour faire face à la concurrence des autres modes de transport.

La concurrence, c'est tellement mieux ?

La concurrence stimule les affaires. La concurrence permet à chaque participant de s'améliorer. C'est peut-être vrai. Mais même sans libéralisation et en gardant le modèle des coopérations, le chemin de fer se trouve dans une situation de concurrence : le concurrent ne s'appelle pas Flixbus, mais Flixbus, Swiss ou Toyota Corolla Combi.

La concurrence entre Trenitalia et la SNCF sur l'axe Paris-Milan, tant vantée par les partisans de la libéralisation – et lorsque la ligne n'est pas interrompue plus d'un an à cause d'un glissement de terrain – a peut-être permis de faire baisser les prix et d'augmenter le nombre de passagers. Reste toutefois la question de savoir si l'on ne se coupe pas ainsi l'herbe sous le pied dans une guerre des prix ruineuse ? Et si les chemins de fer nationaux en viennent à être ennemis, il n'est plus non plus possible de réserver un billet de bout en bout, par exemple de Lecce à Lille. Une coopération est bien plus confortable à cet égard.

En Suisse, il n'y a pratiquement aucune raison de supprimer le modèle de coopération : les liaisons, en particulier avec l'Allemagne et l'Italie, ont été et sont encore développées. Seules les liaisons avec la France posent problème en raison de la position dominante de la SNCF dans la coentreprise Lyria. Si les CFF voulaient concurrencer la SNCF, ils se casseraient les dents sur le gestionnaire de réseau SFN. Il en va de même en Allemagne, où les problèmes de fiabilité ne sont pas forcément liés à DB Fernverkehr, mais à l'infrastructure. Ces problèmes structurels ne seraient pas résolus même par un millier de concurrents dans le trafic opérationnel.

A propos de libéralisation, le Royaume-Uni, précurseur en la matière et au niveau de la privatisation du transport ferroviaire, suit désormais le chemin inverse et ramène les différentes franchises sous le giron de l'État à l'expiration des contrats. On n'a toutefois pas entendu Peter Füglistaler, le Conseil fédéral ou la NZZ s'exprimer à ce sujet.



Réunion avec l'Office fédéral des transports (OFT) sur le thème de l'ETCS

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF Voyageurs

A la fin du mois de mars, le VSLF a été invité par le responsable de la technique de sécurité de l'OFT à s'entretenir sur des thèmes liés à l'ETCS. L'OFT considère le VSLF comme un « parti » d'opposition isolé et ne comprend que peu nos préoccupations.



Dans le cadre de l'AG2023 à Fribourg, le VSLF a remis au président du DETEC, Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti, un dossier présentant ses opinions et ses positions sur l'ETCS. Les opinions et déclarations contenues dans ce dossier, mais aussi les constats du VSLF concernant l'avancée de la numérisation, ont incité l'OFT à vouloir rencontrer le VSLF.

Nous avons été quelque peu surpris de constater que le VSLF était perçu comme une sorte de parti d'opposition isolé dans le vaste cercle des parties-prenantes partisans de l'ETCS. Dans le contexte de la stratégie ERTMS adoptée par la Confédération, il n'a pas été compris pourquoi l'ETCS ne suscite toujours pas que de l'enthousiasme. Tout cela bien que l'ETCS soit soutenu par la politique européenne et qu'il n'y aurait donc pas d'alternative.

Nous estimons que les restrictions opérationnelles effectives ne sont pas suffisamment prises en compte. L'OFT est en principe en contact avec toutes les parties prenantes, mais nous estimons que les services qui établissent les rapports présentent une image trop positive de la situation et des réalités liées à l'ETCS. Cela place l'OFT dans une situation problématique, dans la mesure où il n'est pas en mesure de déterminer avec précision quelle affirmation doit être pondérée et dans quelle mesure. Bien que nous ne soyons pas tout à fait sûrs du bien-fondé de tels échanges en raison de nos points de vue fondamentalement opposés, nous nous réservons le droit de continuer à conseiller l'OFT en lui faisant part des appréciations et des expériences du personnel de terrain.

Un grand merci pour les trous dans la planification

Dans le cadre des planifications modernes de la production, les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs ont de plus en plus de mal à planifier leur personnel de manière productive, malgré les mesures d'économie et d'amélioration de l'efficacité.

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF Voyageurs

Lors d'une réunion au sommet, la division « Marché Voyageurs » des CFF a annoncé que les modèles de coopération en trafic régional et grandes lignes étaient un succès et que la productivité avait pu être augmentée. La manière exacte dont cette déclaration a été faite et les paramètres utilisés pour la mesurer n'ont pas été expliqués plus en détail. Mais cela permet une fois de plus de conclure que certaines valeurs ont été plus fortement pondérées, que d'autres ont été négligées et que, finalement, le résultat embelli a été magnifiquement présenté sur la base d'une valeur de comparaison basse. Prenons l'exemple de la reprise de l'Interregio du Gothard par le SOB. Alors que les CFF ont dû faire un détour de quinze minutes avec leurs trains en raison de travaux le long du lac de Zoug et qu'ils ont limité leurs trains à Erstfeld, ce qui a entraîné un changement de train avec des temps d'attente supplémentaires, le SOB desservait le chemin direct et sans changement. Il n'est pas étonnant que cela ait eu un effet positif sur le nombre de passagers. Des comparaisons rétroactives, lorsque les CFF desservaient encore cette ligne avec des trains directs confortables, font défaut ou ne sont pas communiquées.

Les productions séparées avec de la coopération fragmentaire ont toutefois pour conséquence que les chaînes de production sont très différentes et ne peuvent plus être couvertes avec la même efficacité en termes de besoins en personnel. Pour reprendre l'exemple de la coopération du Treno Gottardo : il est frappant de constater que le dépôt d'Erstfeld se distingue par une productivité très élevée en raison de temps de conduite très longs. Les longs temps de trajet vers Locarno, Zurich ou Bâle et les courts temps de rebroussement y contribuent. Si le personnel des locomotives était payé à la pièce en fonction des kilomètres parcourus ou du temps de conduite, il serait très intéressant d'y travailler. Le dépôt de Goldau, chez CFF Voyageurs, se situe à l'exact opposé. Touché par la coopération, ce dépôt a pratiquement perdu toutes ses prestations dites naturelles. Ce qui est resté en revanche, ce sont les vastes surfaces de garage pour les trains. Il en résulte que dès que le personnel des locomotives de CFF Voyageurs quitte la gare le matin, il n'y retourne plus au cours de son tour de service. Sauf bien sûr pour les trajets de service.

Comme le personnel des locomotives de Goldau doit également effectuer son temps de travail, on fait artificiellement recours à des prestations extérieures des dépôts de Zoug, Lucerne, Zurich ou autres. Comme ces travaux brisent d'autres chaînes de production dans d'autres sites, les temps morts et l'improductivité s'y multiplient. Cet exemple se répète désormais dans toute la Suisse, dans tous les endroits où des modèles de coopération sont pratiqués. A cela



Photo Dänu Führer

s'ajoute la répartition accrue de prestations apparemment improductives, comme les manœuvres, entre plusieurs groupes différents. Ainsi, alors qu'un mécanicien de ligne amène une S15 à Rapperswil et repart avec le même train 28 minutes plus tard en direction de Zurich, un mécanicien de manœuvre prend en charge le train et le déplace pendant ce temps de la voie 3 à la voie 4. Pendant tout ce temps, le mécanicien de ligne est payé sur place et pourrait effectuer lui-même ces travaux. Ce qui aurait toutefois pour conséquence que le mécanicien de manœuvre effectuerait trop peu de travail et que le mécanicien de ligne détériorerait ses valeurs statistiques en effectuant des travaux « improductifs ». La fragmentation des instructions sur les véhicules et les lignes a une influence supplémentaire sur ces temps morts auto-géné-

rés. Du point de vue de l'exploitation, cela conduit souvent à des parties de tours de service qui ne peuvent être effectuées que par quelques personnes. A titre d'exemple, on peut citer les différents engagements de matériel roulant sur l'IR70/75 Lucerne-Zurich. Alors que le personnel des locomotives de Lucerne ne se rend pratiquement plus à Zurich que sur l'IR70 avec les Twindexx, de nombreux autres dépôts sans connaissance de ces trains circulent sur l'IR75 avec des compositions IC2000. Les temps morts entre les deux sont soit comblés, soit répartis en pauses à l'extérieur. La consigne, visant à augmenter l'efficacité, que les pauses doivent être planifiées en premier lieu sur le lieu d'origine, ne peut ainsi pas être respectée.

Dans l'ensemble, il en résulte un travail de plus en plus monotone et des charges de travail fortement divergentes sur les sites, voire sur certains groupes de sites. Des modèles professionnels attrayants sont rendus impossibles, les groupes spéciaux ne peuvent guère bénéficier de congés flexibles. Dans l'appel d'offres actuel pour le dépôt d'Erstfeld, on remarque que le travail à temps partiel est explicitement exclu, tout comme le travail sur plusieurs sites. Les CFF expliquent cela par le manque de flexibilité du SOB.

Mais tout cela est-il uniquement mauvais ? Je ne pense pas, compte tenu des nombreuses périodes de vide et de remplissage artificiel, des déplacements permanents en haut-le-pied et des multiples changements de tours de service à court terme à cause de fragments de tours non couverts, beaucoup de temps de travail est généré, qui ne pourrait pas être plus détendu. De même, le remplacement prophylactique de matériel roulant afin de garantir une stabilité théorique de la flotte sans perturbation génère de nombreux travaux inutiles. Tout cela nuit à la tentative permanente de planifier plus efficacement les tours du personnel des locomotives. Pourtant, il semble que cela réussisse par endroit. En premier lieu chez les filiales et les partenaires de coopération. Mais est-ce la bonne approche de laisser les prestations résiduelles de la maison mère continuer à se fragmenter ou est-ce une manière de créer de nouvelles incitations à des modèles de coopération supplémentaires ?



Photo: Markus Leutwyler

L'examen périodique est-il encore d'actualité sous sa forme actuelle ?

Quelle est l'utilité d'un examen qui doit faire appel à l'ensemble des connaissances générales, mais qui ne génère absolument aucune valeur ajoutée pédagogique en raison de l'absence de feedback ? *Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF Voyageurs*

Quelle est l'utilité d'un examen qui doit faire appel à l'ensemble des connaissances générales, mais qui ne génère absolument aucune valeur ajoutée pédagogique en raison de l'absence de feedback ?

Le personnel des locomotives est tenu par l'Office fédéral des transports (OFT) de passer tous les cinq ans un examen périodique pour le maintien du permis de conduire dans le cadre de l'OCVM (Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer). Le contenu est vaste et n'est pas délimité plus précisément. Les questions portent sur les prescriptions en vigueur, les directives à caractère obligatoire, les processus actuels (y compris les nouveaux), les mesures immédiates, les événements techniques et les thèmes liés à la conduite. Ces thèmes généraux sont eux-mêmes très vastes, font l'objet d'une évolution permanente et se complètent ou s'excluent mutuellement. En principe, la responsabilité de l'obtention du permis de conduire et du maintien de sa validité incombe uniquement au conducteur de véhicules moteurs. Les experts aux examens sont nommés par l'OFT et sont employés par les entreprises de transport ferroviaire ; les chemins de fer examinent donc eux-mêmes leur personnel.

Depuis 2014, l'examen est réglementé de manière uniforme dans toute la Suisse et devrait avoir un caractère très similaire pour tous les conducteurs de véhicules moteurs, à part pour certains modules supplémentaires comme l'ETCS ou le trafic marchandises. Dans certains cas, des prescriptions étrangères peuvent être évaluées dans des examens séparés. L'examen est divisé en une partie écrite et une partie orale. La partie écrite porte sur les connaissances générales des prescriptions sous forme de questions à choix multiples, la partie orale traite des analyses de cas et des exemples d'application et doit ainsi refléter les connaissances des utilisateurs. Les questions portent sur un vaste savoir-faire et traitent toutefois en premier lieu du comportement à adopter dans des situations exceptionnelles, ce qui n'a que peu de rapport avec le travail quotidien. Si le savoir-faire du travail quotidien était insuffisant, on le remarquerait rapidement en raison d'irrégularités, raison pour laquelle il est peu testé.

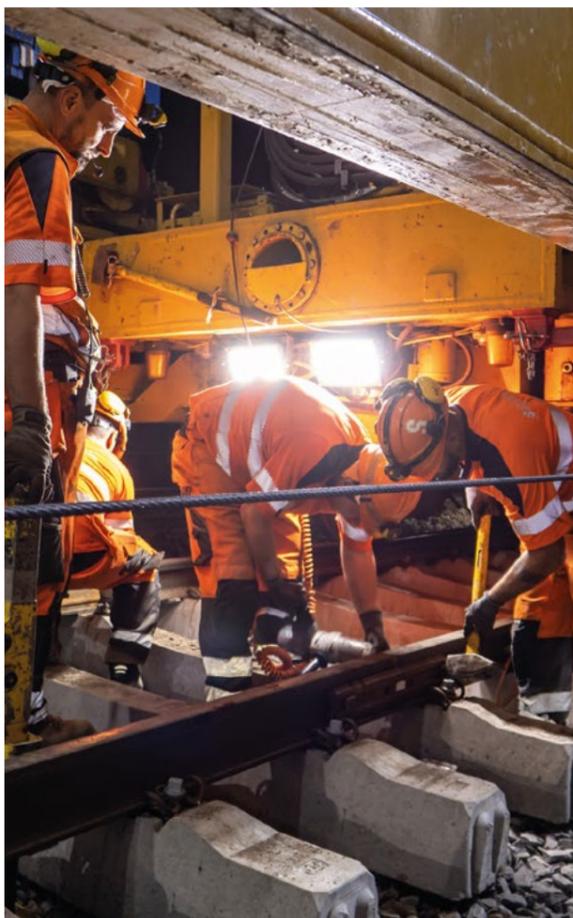
Pour se préparer à l'examen, il existe des ap-

proches d'apprentissage individuelles très différentes. De l'apprentissage par cœur de toutes les prescriptions aux séminaires d'apprentissage de plusieurs jours, en passant par les fiches et les préparations d'examen en ligne, beaucoup de choses sont possibles. Mais tous s'accordent à dire qu'il est impossible de réussir l'examen sans travailler. Et ce, bien qu'il doive en principe refléter la vie professionnelle quotidienne. Le fait que l'on soit livré à soi-même pour apprendre est également quelque chose de partagé par tout le monde. Les employeurs ne proposent qu'une seule journée de préparation, destinée à expliquer quelque peu le déroulement de l'examen. En règle générale, cette journée se caractérise par de nombreuses pauses et une fin de journée précoce. L'apprentissage lui-même génère une pression et un stress énormes en raison de la situation incertaine de l'examen lui-même et de l'avenir trouble en cas d'échec. Cela conduit parfois à des modèles de comportement curieux chez les personnes concernées et à une charge excessive des contenus en rapport avec le travail et à la négligence du temps de repos et pour les loisirs. Les contacts sociaux et familiaux en pâtissent également.

D'une manière générale, le succès de l'apprentissage selon cette procédure est de toute façon douteux. D'une part, on ne reçoit pas de feedback dans le cadre de l'examen sur les questions auxquelles on a répondu correctement ou non. Les lacunes dans les connaissances ne peuvent donc pas être identifiées et comblées. D'autre part, le succès de l'apprentissage par le biais de la répétition en boucle et de la régurgitation le jour X n'est pas durable. Au contraire, les connaissances peu pertinentes ou rarement nécessaires sont stockées dans la mémoire à court terme, où elles restent rare-

ment longtemps après l'examen et ne sont disponibles que le jour X. Ainsi, aucune routine ni aucune conscience approfondie de la situation ne sont encouragées. Si tel était l'objectif, des sessions de formation régulières, des entraînements sur simulateur et des contenus d'apprentissage constructifs augmenteraient fortement le succès. Certes, ces formations sont parfois proposées sur une base volontaire, mais uniquement si la situation du personnel le permet et lorsque la formation est connue.

La question se pose donc de savoir si, dans le monde ferroviaire actuel, éphémère et complexe, l'examen périodique destiné à garantir les connaissances techniques est encore la bonne méthode ou si, avec ses effets sur la santé mentale, il ne serait pas même contre-productif et ne favoriserait pas la distraction. Ou si une augmentation du nombre de jours de formation n'apporterait pas un plus grand succès. Mais la réussite d'un apprentissage n'est pas si facile à mesurer. Et au vu du taux élevé de bons résultats lors de l'examen périodique, les responsables ne se posent de toute façon pas la question de savoir si ce modèle est judicieux, car il fonctionne. ➔



LE PARTENAIRE COMPÉTENT POUR L'ENSEMBLE DES TRAVAUX FERROVIAIRES

- Entretien des voies
- Petits travaux d'entretien
- Réfection des voies
- Entreprise générale

Depuis plus de 100 ans, nous fournissons des prestations complètes de grande qualité sur la voie ferrée et développons des machines ferroviaires parfaitement adaptées au réseau suisse. Pionnier de l'entretien et de la réfection mécanique des voies ferrées, nous nous concentrons, aujourd'hui, sur la numérisation, les technologies innovantes et les principes de durabilité pour perfectionner nos machines et nos méthodes de travail. Nous offrons, ainsi, à nos clients des solutions sur mesure afin de perpétuer l'histoire à succès du transport ferroviaire.

INNOVATION | QUALITÉ | SAVOIR-FAIRE

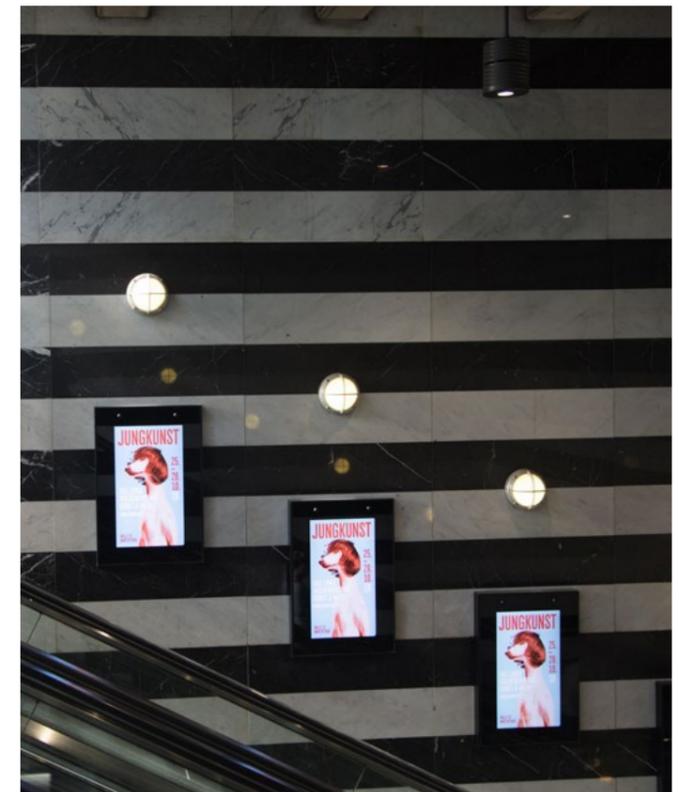


Photo: Markus Leutwyler

Analyse des coûts inhérents au système ferroviaire intégré suisse et des effets de la politique de libéralisation de l'UE*.

* Le présent article est un extrait d'un travail de master réalisé en 2023 dans le cadre de la filière Mobility Innovations de l'Université Zeppelin. Les informations de fond, les sources exactes et la méthodologie ne peuvent être présentées ici que sous forme d'extraits. Des questions peuvent être posées à tout moment à l'auteur (finn.wirth@prose.one). Le travail de master et les résultats présentés dans cet article se limitent à l'examen du transport de personnes en Europe.

[...] Désintégration ou flexibilité ?

Une Europe, un chemin de fer, 54 gestionnaires d'infrastructure, 1346 entreprises ferroviaires, 124 autorités organisatrices, 588 ateliers de maintenance, 32 fournisseurs de matériel. Bien sûr, la concurrence a certainement eu des effets positifs au cours des trente dernières années. Mais ce qui compte à l'avenir, c'est de convaincre le plus grand nombre possible de personnes d'utiliser ce moyen de transport grâce à de bonnes prestations de chemin de fer. On y parvient en proposant des offres cohérentes (au-delà du train) et une billetterie simple ; en revanche, les murs imperméables entre les organisations impliquées sont un obstacle. En tant que voyageur en trafic régional dans un autre pays de l'UE, cela m'est égal que l'opérateur de mon train régional change tous

les douze ans. La baisse des subventions due à la concurrence a certainement contribué à l'augmentation de l'offre, mais est-il judicieux de confier un réseau ferroviaire qui fonctionne bien à un prestataire moins cher de quelques centimes ? Au contraire : la phase de transition lors du changement d'exploitant, avec ses pannes et son rodage, ne s'impose que si l'on ne peut ou ne veut pas utiliser de voiture ou si l'on continue à croire au succès du système ferroviaire.

D'autres exemples montrent que les orientations stratégiques actuelles, définies avant tout par les organisations de l'UE, doivent être réfléchies. La possibilité d'une reprise intégrale du quatrième paquet ferroviaire ainsi que la reprise du droit en cas de conclusion d'un accord-cadre entre la Suisse et l'UE ont également des répercussions sur le système ferroviaire local.

L'autorité de la concurrence de l'UE a rejeté l'attribution directe de la concession pour l'exploitation de la majeure partie du réseau IC et Sprinter néerlandais aux Nederlandse Spoorwegen (NS) en raison des dispositions relatives à l'adjudication publique de ces prestations. Le fait que le réseau central fonctionne bien ainsi qu'un éventuel subventionnement croisé des lignes peu demandées par des prestations rentables n'a pas eu d'importance. Le dogme de la concurrence qui serait toujours bonne pour le client, que les candidats privés invoquent pour déposer plainte auprès de l'UE, ne peut tout simplement pas être accepté dans cette simplicité. La concurrence des idées, oui,

mais pas de manière dogmatique et sans bénéfice direct pour le client.

L'interopérabilité souhaitée par l'UE dans l'espace ferroviaire européen a été atteinte dès le début du XXe siècle avec les voitures RIC. Malheureusement, la pratique récente de l'UE a mis fin à cette utilisation très flexible des voitures voyageurs dans toute l'Europe. L'autorisation n'existe plus que dans les pays où les wagons RIC circulent

actuellement ou dans lesquels il peut être prouvé qu'ils y ont été utilisés auparavant. L'extension de l'homologation à d'autres pays ne peut plus se faire que par le biais de processus européens complexes et de justificatifs selon les règles actuelles. Adieu l'interopérabilité !

La numérisation a été choisie comme solution à grande échelle pour augmenter l'attractivité du système ferroviaire européen. **On peut se demander si les développements réalisés jusqu'à présent, notamment en ce qui concerne l'ETCS et la comparaison entre les postes d'aiguillage à relais et les postes d'aiguillage électroniques, sont payants.** Si la technologie est strictement orientée vers l'objectif d'exploitation, la numérisation peut également contribuer à la réduction des coûts du système et à l'augmentation de la flexibilité. L'exemple des postes d'aiguillage montre toutefois que le simple changement de technologie des postes d'aiguillage à relais vers les postes d'aiguillage électroniques conduit à différents avantages et inconvénients dans la pratique de l'exploitation. La possibilité d'adaptation flexible lors de projets de construction ainsi que la durée de vie presque deux fois plus longue de « l'ancienne » technologie incitent certains chemins de fer à continuer à miser sur cette technologie et à ne pas en changer au seul nom de la numérisation.

Pour de nombreuses stratégies politiques dans le système ferroviaire, il vaut donc la peine de réfléchir et de se demander quels sont les avantages concrets pour l'exploitation ferroviaire et les clients du rail. **Les milliards investis dans la standardisation technique, la complication constante des normes de sécurité ainsi que les procédures d'autorisation qui entravent l'innovation entraînent, dans leur forme actuelle, la perte de toute flexibilité.**

C'est pourtant ce qui comptera à l'avenir : être modulaire et flexible, l'antithèse des trains automoteurs, réagir aux besoins du marché et modifier la répartition modale grâce à des offres adaptées. Pour cela, il faut une orientation claire vers les objectifs et une réglementation qui mette l'accent sur l'efficacité et l'innovation de l'ensemble du système. Tous ensemble dans une même direction – **on n'y parviendra qu'en recrutant du personnel dans les organisations et non pas en faisant circuler des théories.**

Avec le projet Aare, le BLS souhaite introduire de nouveaux modèles de travail. Une enquête à ce sujet a été menée l'été dernier auprès du personnel des locomotives et des trains. 71% du personnel des locomotives y a participé. Il en est ressorti que la majorité est satisfaite de la répartition annuelle actuelle. *Christof Graf* Comité directeur du VSLF, responsable BLS



Photo: Daniel Schärer

Il y a bien sûr toujours des souhaits d'amélioration au sein de la répartition annuelle, comme des groupes « à tendance » du matin ou du soir, avec des semaines plus courtes ou avec une répartition annuelle sans tours fixes. Une partie des groupes souhaités existe déjà aujourd'hui dans les grands sites. Il est également clair que ces groupes particuliers sont plutôt difficiles à mettre en place dans les petits dépôts. Aujourd'hui déjà, plus de 90% des demandes de congé, de début ou de fin de service sont acceptées. Il s'agit d'un bon pourcentage.

Le taux de satisfaction de 89% concernant les modèles de travail actuels est une belle réussite et le BLS devrait être satisfait de ce résultat. Le sondage montre que c'est plutôt la jeune génération qui serait prête à renoncer à une rotation annuelle. Il en va de même pour les modèles de travail. Les jeunes sont prêts à travailler plutôt de manière flexible, tandis que les plus âgés préfèrent un modèle plus rigide. De manière générale, neuf collaborateurs sur dix sont satisfaits des modèles de travail actuels.

Cependant, le BLS préférerait quand même passer à une répartition flexible. Ainsi, il serait par exemple possible d'introduire cinq jours de congé garantis (jours joker) par mois. Ces modèles seraient souhaités et ont été pensés à la suite d'enquêtes auprès du personnel des locomotives. Si quelqu'un me demandait comment je préférerais travailler, je répondrais aussi du lundi au vendredi entre 6h00 et 20h00. Mais je suis conscient que c'est impossible dans une entreprise ferroviaire à l'œuvre vingt heures

par jour pour le trafic voyageurs et vingt-quatre heures pour le trafic marchandises. A la question de savoir ce qui se passerait si, sur un site plutôt petit, six personnes saisissaient le même samedi, pour aller par exemple à l'Oktoberfest, le chef de projet a répondu que le hasard déciderait alors qui obtiendrait les jours ou que cela pourrait être celui qui aurait obtenu moins de samedis. On ne peut donc pas parler de jours garantis. De plus, la LDT stipule qu'une répartition annuelle dans laquelle les jours de congé sont répartis est obligatoire. Ce n'est que si le salarié y renonce volontairement qu'il est possible d'y déroger. Que ferait l'entreprise lorsque seuls quelques-uns renonceraient à une répartition annuelle ?

Des comparaisons sont également faites avec le secteur de la santé ou les entreprises de transport urbain. Il est également connu que les conditions de travail dans le secteur de la santé ne sont pas les meilleures. De même, une entreprise active au niveau suprarégional n'est pas comparable à une entreprise de transports urbains. De plus, on ne sait pas encore si le nouveau programme à acquiescer dans le cadre du projet Railcore en est capable. Ainsi, une modification des directives de planification a déjà été rejetée par la commission des plans de service, car il n'est pas certain que le nouveau programme puisse être utilisé. Tout cela rappelle fortement le projet IVU Rail qui, il y a quelques années, s'est soldé par une perte de plusieurs millions. Là aussi, il était question des mêmes idées. L'issue est connue de tous et a creusé un trou de plusieurs millions dans la caisse. Nous ne comprenons pas pourquoi, quelques années plus tard, la

même tentative est relancée, d'autant plus que la majorité est satisfaite de la répartition annuelle actuelle. En effet, celle-ci a fait ses preuves pendant des décennies. Avec peu d'efforts, il est possible de mettre en place des modèles plus flexibles dans le cadre de cette annualisation, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Le passé a montré que de nombreux nouveaux programmes ne répondaient pas aux attentes souhaitées. L'exemple le plus récent est le programme de planification Railopt chez BLS-Cargo. Bien que Crossrail, en tant que filiale de BLS-Cargo, travaille depuis longtemps avec ce programme en Allemagne et en Belgique, il y a eu de désagréables surprises en Suisse. Aujourd'hui encore, toutes les prestations préalables et postérieures concernant les remisages des locomotives doivent être insérées manuellement dans chaque tour de service. De même, les décomptes de temps n'étaient pas corrects. Ceux-ci continuent d'être établis via l'ancien programme Railopt. Les heures supplémentaires étaient indiquées comme temps supplémentaire, il manquait des jours entiers dans le décompte ou des temps erronés étaient reportés. Au début, la vue d'ensemble de l'emplacement des trains et des locomotives faisait complètement défaut. Il a également fallu créer des postes supplémentaires pour maîtriser les problèmes. Il était prévu que l'introduction de Railcube réduise le nombre d'appels téléphoniques avec le service de planification. C'est exactement le contraire qui s'est produit. De plus, la charge de travail au niveau de la planification a augmenté par rapport à l'ancien système Railopt.



Photo: Markus Leutwyler

Inaptitude à la conduite prononcée par l'Office fédéral des transports (OFT)

Christof Graf, comité central du VSLF, responsable BLS

Il arrive qu'une inaptitude à la conduite soit constatée lors de la visite périodique chez le médecin du travail. De même, celle-ci peut également survenir à la suite de maladies telles que le diabète ou d'autres maladies chroniques.

La médecine a fait d'énormes progrès ces dernières années. Ainsi, des maladies comme le diabète sont aujourd'hui beaucoup mieux contrôlées qu'il y a quelques années. Jusqu'à présent, il est possible de conduire en cas de diabète de type 2 tant que le traitement par voie orale réagit. Si l'on est au stade où il faut injecter de l'insuline, il n'est plus possible de conduire une locomotive. Pourtant, l'injection d'insuline de longue durée, par exemple, permet de mieux contrôler la glycémie. Depuis quelques années, il existe également des capteurs qui déclenchent une alarme à un moment critique. Il arrive ainsi que le médecin-conseil de l'OFT ne s'oppose pas à la poursuite de l'aptitude à la conduite d'un diabétique bien contrôlé. Malheureusement, les directives 4

de l'OFT, qui ne correspondent pas à l'état actuel de la médecine, continuent de mettre un frein à cette pratique. C'est pourquoi les médecins-conseils de l'OFT demandent depuis quelques années déjà une actualisation des directives de l'OFT.

A l'avenir, il y aura de plus en plus de maladies de ce type, car les tours de service sont de plus en plus extrêmes en contradiction avec les discussions actuelles sur l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, en raison des coûts. Il est également de plus en plus difficile de s'alimenter sainement pendant le service. À quoi servent les conseils alimentaires de l'entreprise si, de nos jours, il n'y a presque plus de cantines ou de restaurants du personnel ouverts le soir ou la nuit ? Il ne reste donc plus qu'à se nourrir avec un tupperware ou un fast-food quelconque. Même dans les grandes gares de triage, il n'y a aujourd'hui plus de réfectoire ou alors seulement avec des horaires d'ouverture limités. L'époque des restaurants du personnel ou des cuisines

de la poste, ouverts tard le soir, est révoquée depuis longtemps. Cependant, cela serait encore possible aujourd'hui. Le souhait d'avoir un restaurant du personnel ou une cantine se heurte généralement aux coûts. Mais si toutes les entreprises de transport ferroviaire d'un même site participaient à un restaurant du personnel commun, la situation serait différente. C'est justement dans les grandes gares de triage ou dans les grandes villes avec plusieurs entreprises de transport ferroviaire et des services de transport urbain que quelque chose devrait être possible en commun.

Il y aura également plus de tours de service nocturnes dans le transport de personnes à l'avenir, car on parle déjà de transports publics 24 heures sur 24.

Il faut espérer que l'OFT évolue lui aussi avec son temps et adapte ses directives. C'est précisément dans ce domaine que le personnel médical devrait certainement être davantage écouté. ➤

Avec le Level 2 dans le Schwarzenburg

La stratégie ERTMS prévoit d'équiper la ligne S6 Berne-Schwarzenburg de l'ETCS Level 2 d'ici 2030.

La ligne Berne Fischermätteli - Schwarzenburg doit être définitivement équipée de l'ETCS Level 2. L'adaptation d'ici 2030 au plus tard n'est pas seulement ambitieuse, elle est aussi très optimiste. Le passage prévu à l'ETCS Level 2 en l'espace de quelques jours est tout aussi ambitieux. Apparemment, les ralentissements générés par l'ETCS Level 1 posent de tels problèmes qu'il faut passer à l'ETCS Level 2 pour y palier.

Il est à noter qu'en raison de caractéristiques techniques simples et vieillissantes, cette ligne entre dans le cadre typique pour lequel un passage à l'ETCS L2 pourrait même avoir des effets positifs. Ceux-ci seraient toutefois encore nettement plus positifs avec une technique d'enclenchement conventionnelle et des systèmes de contrôle de la marche des trains classiques. En particulier compte tenu des courbes de freinage serrées auxquelles il faut s'attendre en rai-

son de la forte déclivité de la ligne et de la surveillance très restrictive de la marche des trains et donc de leur ralentissement en raison des courtes gares de croisement et autres voies à quai. Dans le cadre de la ges-

tion future de l'exploitation, avec deux fois plus de trains dans chaque direction, l'ETCS Level 2 n'apportera probablement aucun avantage, mais des coûts plus importants.

➤ <https://schweizer-stellwerke.ch/koeniz/>



Photo: Markus Leutwyler



Tour d'horizon de RAILplus

Le VSLF a été invité à présenter un exposé sur les aspects humains de la numérisation de la production ferroviaire lors du tour d'horizon de RAILplus à Givisiez (FR).
Hubert Giger, Président VSLF



Nous avons mis l'accent sur le point de vue et le ressenti du personnel et sur ses conséquences.

Sur sept diapositives, nous avons montré, à partir de nombreux exemples, ce qui est publiquement promis et communiqué par rapport à de supposées nouvelles solutions numériques.

Nous n'avons pas présenté de solution, chacun peut se faire sa propre idée sur la question. D'autant plus que les solutions numériques n'ont jusqu'à présent donné que des résultats minimes, mais ont généré de nouveaux problèmes.

Nous représentons par une triangulation le fait que des financements sont obtenus grâce à des promesses, ce qui génère de nouveaux projets. Si les projets ne fonctionnent pas, de nouvelles promesses sont faites et ainsi de suite.

La solution numérique positive présentée était vPro et les aspects humains qui ont été décisifs pour cette solution.

Nous avons reçu des réactions inattendues et intéressantes sur cette présentation :

Salut Hubert,
Merci pour ton point de vue engagé et pointu. Cela fait vraiment du bien au cercle de participants.

Je suis convaincu que si nous parvenons à trouver l'équilibre entre ton « point de vue » et les prospectus pleins de promesses, nous continuerons à avoir un métier de mécanicien de loco-

tive formidable et nos clients « expérimenteront » une valeur ajoutée.
Je te souhaite bonne route et me réjouis de te revoir à une autre occasion.

Meilleures salutations,
René Kohler

Bonjour Hubert,

J'aimerais encore te remercier personnellement pour les paroles pertinentes que tu as prononcées lors de ton exposé d'hier. Le champ de vision du mécanicien de locomotive est complètement oublié ou tout simplement ignoré dans de nombreux projets d'automatisation.

Les projets sont généralement motivés par des raisons techniques, sans tenir compte des conséquences humaines et économiques. Tu as mis le doigt sur ce point de manière très claire. Je te souhaite une bonne continuation !

Salutations cordiales,
Daniel Fankhauser

<https://www.railplus.ch/fr/kompetenzzentren/nextrailplus/tours-horizon>

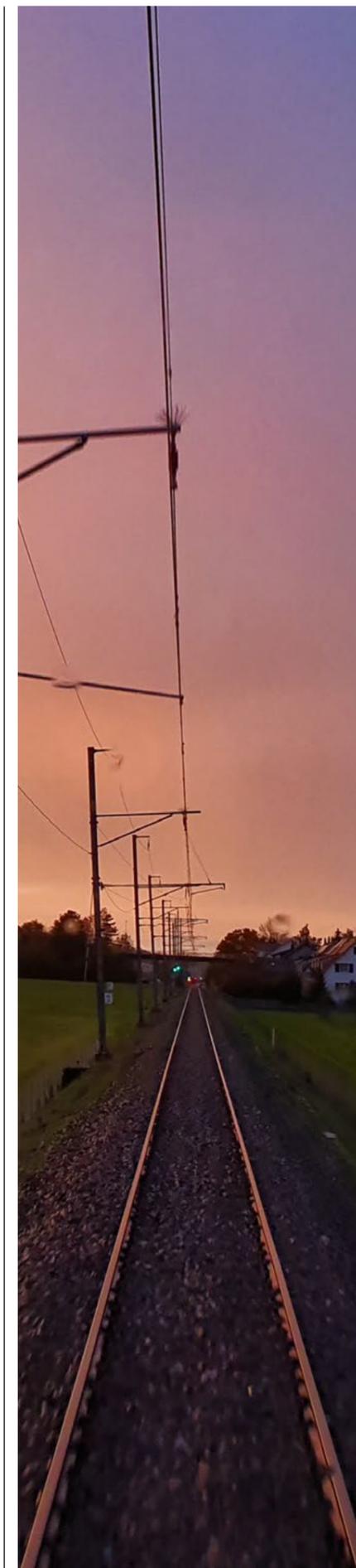


Photo: Markus Leutwyler

Des problèmes de sécurité entraînent une réduction de la vitesse

CFF Cargo effectue un essai avec une vitesse de manœuvre réduite.

Martin Geiger



En raison de l'augmentation récente du nombre d'incidents dans le domaine de la manœuvre, CFF Cargo s'est senti obligé de réduire la vitesse de manœuvre. Contrairement aux trains, aucun système de contrôle de la marche n'est utilisé pour les circulations effectuées en tant que mouvements de manœuvre. Alors que le ZUB ou une Eurobalise empêchent le passage d'un signal indiquant l'arrêt ou arrêtent le train avant le point dangereux, ce dispositif de sécurité est contourné lors des manœuvres à l'aide d'une touche de manœuvre ou, pour les véhicules moteurs ETCS, par le mode Shunting. Si des manœuvres sont effectuées, les signaux valables pour les trains, à l'exception de certains, n'ont plus de signification et la conduite se fait selon les signaux nains qui peuvent indiquer l'arrêt, la marche avec prudence ou la marche. C'est utilisé partout où il n'est pas possible d'élaborer des sillons. Ce système a fait ses preuves et est particulièrement important dans les gares de triage où de nombreux wagons doivent être manœuvrés.

Le principe des manœuvres est le suivant : lors de celles-ci, la vitesse de déplacement doit être adaptée à la visibilité, aux conditions locales et aux moyens de freinage disponibles. La vitesse doit être telle qu'elle permette de s'arrêter en toute sécurité à l'endroit prévu. La vitesse maximale générale est de 30 km/h.

En raison des incidents déjà mentionnés, qui ont entraîné des dégâts matériels importants, des blessés tragiques et un décès, un projet pilote a été mis en place pour réduire la vitesse maximale générale de 30 km/h à 20 km/h. Une décision juste et importante pour la sécurité de tous les collaborateurs.

Le pilote a été introduit le 1er janvier 2024 afin de vérifier si une réduction fondamentale de la vitesse de manœuvre permettrait d'éviter des incidents. En outre, il s'agit d'étudier si, en cas d'événements tels qu'un déraillement ou une collision, il est possible d'en réduire les conséquences.

Le groupe spécialisé Sécurité de CFF Cargo a déterminé pour cela quarante gares où ce nouveau principe doit s'appliquer. La vitesse maximale générale doit s'appliquer à l'intérieur des zones de signalisation en cabine de conduite et sur les voies de raccordement où des vitesses plus élevées seraient autorisées.



Si un événement a été évité grâce à la réduction de la vitesse de manœuvre, cela doit être signalé au moyen d'un ESQ. Les conséquences qui concernent les tours de service et leur déroulement doivent être communiquées au responsable.

La sécurité est toujours prioritaire. Mais cela implique obligatoirement une vision de l'ensemble du système, avec toutes ses conséquences, qui conduisent à des problèmes.

Il apparaît que de plus en plus d'incidents se produisent chez les jeunes collaborateurs, ce qui permet de conclure à une formation trop courte et à des exigences de compétences en constante augmentation. Parallèlement, l'unité de terrain RCP est particulièrement touchée par le manque de personnel. Cette augmentation des compétences a pour conséquence que certaines d'entre elles ne sont que rarement mises en œuvre et qu'il y a eu des conflits par rapport aux exigences minimales requises. Ces dernières ont d'ailleurs été rapidement et massivement réduites, ce qui ne permet plus une réelle professionnalisation.

Comme il était déjà connu avant le projet pilote qu'une réduction d'un tiers de la vitesse de manœuvre ralentirait la production totale, les grandes gares de triage avec de très nombreux mouvements de manœuvre n'ont pas été incluses dans l'essai. Pourtant, c'est dans ces zones qu'il y a eu le plus d'événements par le passé. Afin de maintenir la

production, une vitesse plus élevée est autorisée lors des croisements sur les voies principales. Il convient de noter que les voies principales ne sont pas définies dans les prescriptions de circulation.

Par exemple, dans les prescriptions d'exploitation de la commune de Sennwald, les voies de raccordement sont considérées comme des voies principales. La situation dans laquelle différentes entreprises ferroviaires travaillent désormais dans les mêmes gares avec le même personnel de terrain et à des vitesses différentes ne simplifie pas les choses et ne les rend surtout pas plus sûres.

Un enseignement tiré de cette procédure est qu'une fois de plus, le personnel de terrain porte l'entière responsabilité et doit signaler des retards déjà prévisibles. En contrepartie, les temps de mise en service des nouvelles locomotives sont immédiatement réduits lors de basses températures.

Pour terminer, ajoutons une phrase sur la validité de ce projet pilote. Bien que l'application des prescriptions pour les mécaniciens de locomotive soit considérée comme le master pour toutes les prescriptions et que l'ancien DiLoc ne soit plus utilisé que pour le trafic allemand, les connaissances et les informations du site, cette directive n'était visible que dans DiLoc après sa validité pendant des semaines et n'aurait pas du tout été valable pour les mécaniciens de locomotive après le processus. ➔

Greenfield/Orca/Willy : des noms variés pour une laborieuse refonte du système

Un changement de système a entraîné des données de train erronées et des wagons « perdus » chez CFF Cargo.

Martin Geiger

Le programme Greenfield a été présenté pour la première fois en mai 2019 et signifie « Transport repensé ». Greenfield doit permettre de réaliser des processus end-to-end chez CFF Cargo et d'optimiser les chaînes de création de valeur. Cela doit être réalisé à l'aide de la solution informatique standardisée ORCA (order to cash). Le « GoLive » a eu lieu le 11 juin 2019 et a été utilisé pour le trafic par trains complets du client Weiacher Kies SA. D'autres trafics ont suivi, comme le transport de matériaux d'excavation et, plus tard, le transport de pétrole. Les données de ces trains ont toujours été saisies directement sur le PC par le chef d'équipe, ce qui, après des difficultés initiales, a généralement bien fonctionné. Pour les autres trafics, il fallait encore une solution définitive avec des appareils mobiles pour enregistrer les données des trains sur le terrain. C'est pourquoi l'application Willy a été développée. Willy est une application mobile ORCA.

Avant la circulation des trains, les données des trains et des wagons doivent être saisies dans ORCA et transmises à CFF Infrastructure pour un contrôle de plausibilité. Le contrôle avant le départ se fait toujours dans le système CIS Infra. On savait déjà à l'époque que l'Infrastructure devait également remplacer son ancien programme CIS et que les interfaces devaient fonctionner aussi bien sur l'ancien que sur le nouveau ZIS-Infra. ORCA relie donc les clients (Cargo Digital), les collaborateurs (Mobile Willy App), l'Infrastructure des CFF (CIS / ZIS Infra) et les Analytics (OCTOPUS).

En raison de la complexité des liens entre les systèmes, le projet Greenfield est devenu le plus grand changement de système dans l'histoire de CFF Cargo. Ce produit global devrait permettre d'économiser huit millions de francs.

On comprend maintenant pourquoi un projet de solutions informatiques aussi important n'a pas démarré sans connaître quelques problèmes de jeunesse. Qui ne rencontre pas de bugs dans les applications de tous les jours ?

Lors de l'introduction progressive et clairvoyante par CFF Cargo sur le terrain à partir de la mi-2023, tout semblait fonctionner comme prévu. Du moins, aucune annonce

de la part de nos membres n'est parvenue au VSLF à ce moment-là. Plus le déploiement a été effectué, plus les annonces concernant des incohérences au niveau des données des trains et des modifications de celles-ci



pendant le trajet ont été nombreuses. Dans le domaine RCP également, des voix se sont élevées pour dénoncer le manque de connaissances en matière de formation, des wagons perdus dans la saisie du système et des interfaces qui ne fonctionnaient pas. Lorsque le VSLF a estimé que la sécurité du trafic ferroviaire était menacée en raison des données erronées des trains, il a écrit à la direction de CFF Cargo pour lui faire part de ses inquiétudes légitimes, exemples à l'appui, et l'appeler à agir immédiatement. Selon les analyses et le feedback de CFF Cargo, la sécurité n'a jamais été menacée. Les écarts entre les données des trains auraient toujours été du côté de la sécurité.

Lorsque nous avons reçu un message contraire à la mi-décembre, dans lequel les données des trains passaient du côté moins sécuritaire pendant la marche, nous sommes immédiatement intervenus auprès de la direction de l'exploitation Cargo, du responsable Cargo et du CEO du groupe. Il s'est avéré par la suite que les données de train erronées étaient visibles trop tôt et que l'utilisation du LEA peut également entraîner des messages erronés.

La désactivation des anciens systèmes aurait été prévue pour le changement d'horaire. Mais comme la peur s'est répandue en raison des nombreux messages d'erreur et que l'on n'était pas sûr de ce qui se passerait si Cargo et Infrastructure changeaient leurs

systèmes en même temps, Cargo a décidé de désactiver les anciens systèmes informatiques dès le 3 décembre et de procéder à un autre changement au changement d'horaire. On voulait ainsi éliminer les différences de calcul de ORCA vers le CIS / ZIS, ce qui conduit à des formations de train différentes. Cela a effectivement été fait après le 3 décembre. La difficulté d'utilisation et la formation insuffisante sur l'application Willy ont cependant continué à entraîner de nombreux retards et des erreurs d'aiguillage de certains wagons. En cas d'erreur sur l'application, les données doivent désormais être transmises au chef d'équipe. Grâce aux jours fériés qui ont suivi et qui ont entraîné une baisse du trafic, les données des trains sont revenues à la normale. Cela a incité notre direction Cargo à annoncer dans leur newsletter que le plus grand changement de système de Cargo était réussi ! Maintenant, en février, alors que le trafic a repris un peu, les mêmes

problèmes recommencent. Des données de train manquent, des wagons, voire des trains entiers, sont perdus dans le système. Au grand dam des clients et du personnel des locomotives et des trains, qui doivent s'accommoder de nombreux retards. Il est donc légitime de se demander pourquoi CFF Cargo n'accède pas directement à l'outil ZIS d'Infrastructure ? Après tout, d'autres entreprises de transport ferroviaires (ETF) en Suisse utilisent directement cette plateforme, ce qui a l'avantage de supprimer une autre interface. Une des raisons pour lesquelles CFF Cargo renonce à l'accès direct est le coût élevé de huit millions de francs par an qui devait être économisé.

En cas d'incertitude concernant les données dans les systèmes, les mécaniciens de locomotive sont priés de prendre immédiatement contact par téléphone avec l'opération de transport (G-PN-TOP) et, le cas échéant, de stopper ou d'arrêter le train jusqu'à ce que la situation soit clarifiée. De même, tout écart doit être documenté de manière conséquente par les mécaniciens de locomotive au moyen de rapports ESQ.

Une fois de plus, il nous incombe de toujours remettre en question la plausibilité et donc la sécurité et de les vérifier en notre âme et conscience. Les systèmes tant vantés ne peuvent pas les garantir et encore moins en assumer la responsabilité. ➔

Respect des règles « Gestes Métier » à Chiasso pour les trains

bi-courants en direction du sud

Section Tessin VSLF

Nous souhaitons attirer l'attention sur un point critique concernant le respect des règles de base des « gestes métier », notamment en ce qui concerne les trains bi-courants qui arrivent à Chiasso par le nord et poursuivent leur trajet en direction du sud. Dans ce cas, une série d'actions supplémentaires doivent être effectuées, qui vont au-delà des procédures normales et rendent donc complexe le respect de certaines règles de base concernant l'approche des signaux présentant une image d'arrêt.

Parmi ces mesures supplémentaires qui requièrent une attention et une précision particulières de la part des mécaniciens, on peut citer les suivantes :

- Déclencher le disjoncteur principal et abaisser le pantographe après le signal à l'avertissement, mais avant le signal d'abaissement (juste avant le début du quai).
- Vérifier l'abaissement effectif du pantographe.
- Respecter la vitesse d'approche maximale de 40 km/h. Attention : le freinage se fait en continu avec les freins à air comprimé, car à partir de Balerna, on se trouve en descente et le train prendrait de la vitesse par la force de gravité.
- Positionner l'ensemble du train du côté sud (à proximité immédiate du signal de sortie). Dans ce

contexte, nous souhaitons également attirer l'attention sur le fait qu'un train avec arrêt obligatoire à Chiasso et poursuite de la marche vers l'Italie doit toujours s'arrêter à proximité du signal de sortie, contrairement aux trains circulant uniquement en Suisse. Il faut alors se rappeler d'ignorer les panneaux de points d'arrêt existants.

- Pour les véhicules multi-courants avec Baseline 3 (c'est-à-dire avec l'ensemble des trains électriques y circulant régulièrement) : respect de la vitesse maximale de libération de 15 km/h à l'approche du signal.
- Réalisation de manipulations liées au changement de système avant d'atteindre le signal de fin de section, notamment pour les trains de la flotte Tilo (à noter : sur la Flirt Tilo 3ème série) (TSI), trois manipulations sont à effectuer sur le display)
- Jusqu'à récemment, le Giruno avait la possibilité de recevoir l'annonce « Level 0 » une centaine de mètres avant le signal de sortie (en raison d'anomalies dans les balises), ce qui entraînait un serrage imposé si l'on ne quittait pas l'annonce. Heureusement, après une longue période, ce problème a été corrigé.

Nous nous demandons donc comment il est possible de garantir le respect des règles de base des « gestes métier » si les mécaniciens doivent accorder une attention considérable à toutes ces mesures supplémentaires qui peuvent, dans certains cas, rendre les démarrages et les arrêts plus difficiles.

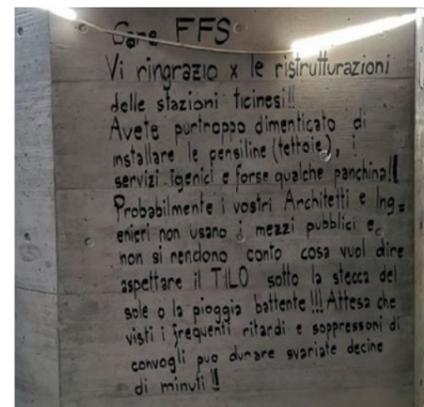
En outre, nous demandons l'abrogation des réglementations locales obsolètes, comme la particularité locale de devoir s'arrêter à l'extrémité sud, alors que la section de changement de tension, qui se trouvait auparavant au milieu de la voie, a été supprimée. Aujourd'hui, toute la ligne est électrifiée avec la même tension. Nous nous demandons pour quelles raisons, lorsque le train poursuit sa route, si le temps d'arrêt est court ou s'il a du retard, le signal de sortie n'est pas déjà mis à voie libre. En Level 1, c'est particulièrement gênant, car la vitesse de libération de 15 km/h doit être respectée. A quoi doit-on faire attention : Au compteur ou au signal ? Nous pensons qu'il est essentiel d'examiner et de mettre à jour la situation afin de simplifier les procédures opérationnelles tout en garantissant le respect des normes de sécurité et d'efficacité les plus élevées.

Veuillez examiner ce rapport avec toute l'attention requise et prendre les mesures nécessaires pour remédier à ces entraves inutiles à un système ergonomique et à la sécurité ainsi que pour faciliter le travail de tous les collaborateurs impliqués. ➔

...et s'il pleut ?

Kevin Simao Ograbek, mécanicien TILO

Si vous passez par le passage sous-voies de la nouvelle gare de Taverner-Torricella, depuis novembre 2023, au lieu des habituels graffitis colorés, vous trouverez cette lettre écrite en gros caractères sur un mur :



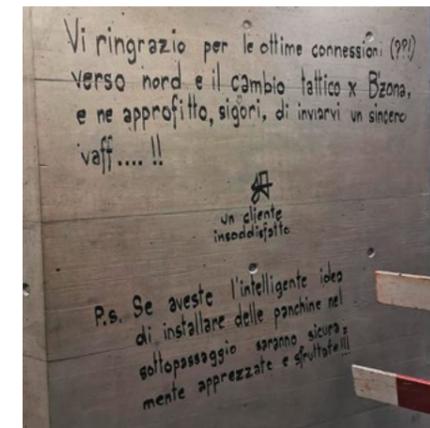
Chers CFF,
Merci pour les rénovations des gares du Tessin !
Vous avez malheureusement oublié d'installer les abris (marquises), les toilettes et peut-être quelques bancs !!! Vos architectes et ingénieurs n'utilisent probablement pas les transports publics et ne se rendent pas compte de ce que signifie d'attendre le train TILO sous le soleil ou sous une pluie battante !!! Une attente qui, compte tenu des retards fréquents et des suppressions de trains, peut durer plusieurs dizaines de minutes !!!
Je vous remercie pour les excellentes correspondances (??!) avec le nord et le changement à Bellinzona, et je profite de l'occasion, messieurs, pour vous envoyer un sincère vaff... [ndt : expression italienne bien connue] !
Un client insatisfait
P.S : Si vous aviez l'idée géniale d'installer des bancs dans le passage sous-voies, ils seraient certainement appréciés et exploités !!!

Nous n'avons aucun indice quant à l'identité de l'auteur, mais à en juger par le contenu de sa prose, il s'agit certainement d'une personne bien informée sur l'évolution de l'offre proposée aux clients des CFF.

Rien qu'au Tessin, pas moins de dix gares et arrêts de bus ont été rénovés au cours des deux dernières années, notamment grâce à l'entrée en vigueur de la Loi fédérale sur l'égalité des personnes handicapées (LHand). Au niveau suisse, les chiffres sont encore plus hauts. On parle de 271 rénovations sur 764 gares et haltes prévues sur le seul réseau des CFF entre 2024 et mi-2030.

Tout va pour le mieux, pourrait-on dire : plus d'accessibilité, plus d'inclusivité, des normes de qualité élevées. Mais est-ce vraiment le cas ?

Si l'on prend le Tessin, il n'y a pas moins de quatre endroits où une marquise le long du quai a complètement disparu après la rénovation, soit près de la moitié de tous les travaux. A trois autres endroits, il y a bien une marquise, mais elle ne fait pas plus de cinquante mètres de long, ce qui, sous un



soleil de plomb ou une pluie battante, ne permet guère de se protéger des éléments. Un autre point noir concerne les nouvelles salles d'attente. Celles-ci sont en effet devenues, à défaut de marquise, le seul abri disponible, mais hélas, les portes semblent avoir disparu. Là encore, on se demande pourquoi ce qui était une pièce que l'on pou-



SID sur le quai à Giubiasco. A l'arrière-plan, on peut voir deux autres SID à l'entrée.

vait fermer hermétiquement est aujourd'hui dépourvu de ce qui permettait vraiment de s'isoler des fureurs de la nature : la porte. Il serait intéressant de savoir quel concept est utilisé dans la planification des renouvellements d'infrastructures, notamment parce que si jusqu'à présent on a surtout parlé de mesures visant ostensiblement à économiser de l'argent, on peut se deman-

der pourquoi dans d'autres domaines on ne lésine pas sur les moyens. C'est le cas des tout nouveaux « Smart Information Displays (SID) », c'est-à-dire la plus grande tablette que j'aie jamais vue et le futur remplaçant des classiques horaires en papier jaune. Le coût de la production et de l'installation d'un millier d'unités s'élève à environ 50 millions de francs suisses. Ce n'est pas tant le concept de cette nouvelle technologie qui suscite l'interrogation, mais plutôt le nombre d'appareils installés dans les différentes gares. En effet, dans certains cas, ils ne se limitent pas aux deux SID classiques placés à côté des guichets, mais se trouvent également le long des quais.

A la lumière de ces chiffres, une question se pose : comment se fait-il que les CFF décident d'installer plusieurs SID, même dans les petites et moyennes gares, sachant qu'un SID coûte en moyenne 50 000 francs, mais n'investissent pas dans des marquises et des portes pour les salles d'attente ? Comment le concept de service à la clientèle est-il appliqué ? Peut-être qu'en tant que « petit » mécanicien de locomotive, je n'ai pas la vue d'ensemble. Je pense que je vais y réfléchir en attendant le prochain train, en espérant qu'il fasse beau. ➔



ouvelle salle d'attente à Giubiasco.

Pendant toute une année, en raison des travaux de rénovation des gares et des voies de la ligne de fuite du Ceneri, bien que les trains circulaient à la demi-heure, seule une correspondance par heure était théoriquement assurée au terminus nord (Giubiasco) vers la jonction de Bellinzona.

Bibliographie



VHBL-AFSM Examen professionnel du personnel des locomotives

Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM)

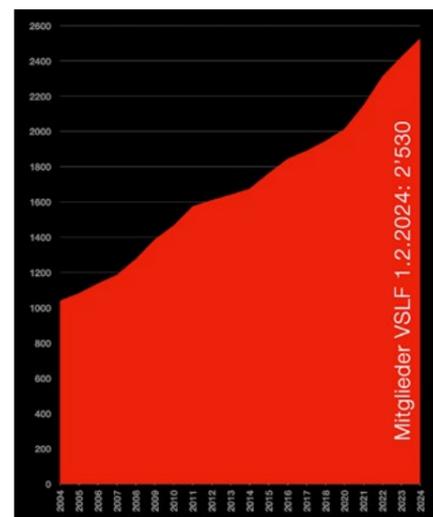
En 2023, 45 mécaniciennes et mécaniciens de locomotive ont réussi l'examen professionnel de mécanicien de locomotive diplômé et obtenu leur brevet fédéral. Nous les en félicitons. Des mécaniciens des chemins de fer suivants se sont inscrits à l'examen lors de l'année 2023 :

BLS	15
DB Cargo CH	1
MGB	3
MOB	1
Railcare	1
RBS	1
RegionAlps	3
RhB	1
SBB C	4
SBB Voyageurs	18
SBB Infra	2
SOB	2
zentralbahn zB	2

Depuis l'introduction de l'examen professionnel en 2018, 350 mécaniciennes et mécaniciens de locomotive ont obtenu le brevet fédéral. Félicitations.

2'500 membres au VSLF

Le 31 décembre 2023, nous avons eu le plaisir d'accueillir le 2'500^{ème} membre actif du VSLF. Il s'agit d'un collègue du Südostbahn (SOB). Nous lui souhaitons la bienvenue. Tout en modestie, il n'a pas souhaité de cadeau ou d'article dans le LocoFolio, ce que nous respectons.



Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
Associazione per la formazione professionale superiore dei macchinisti e macchiniste

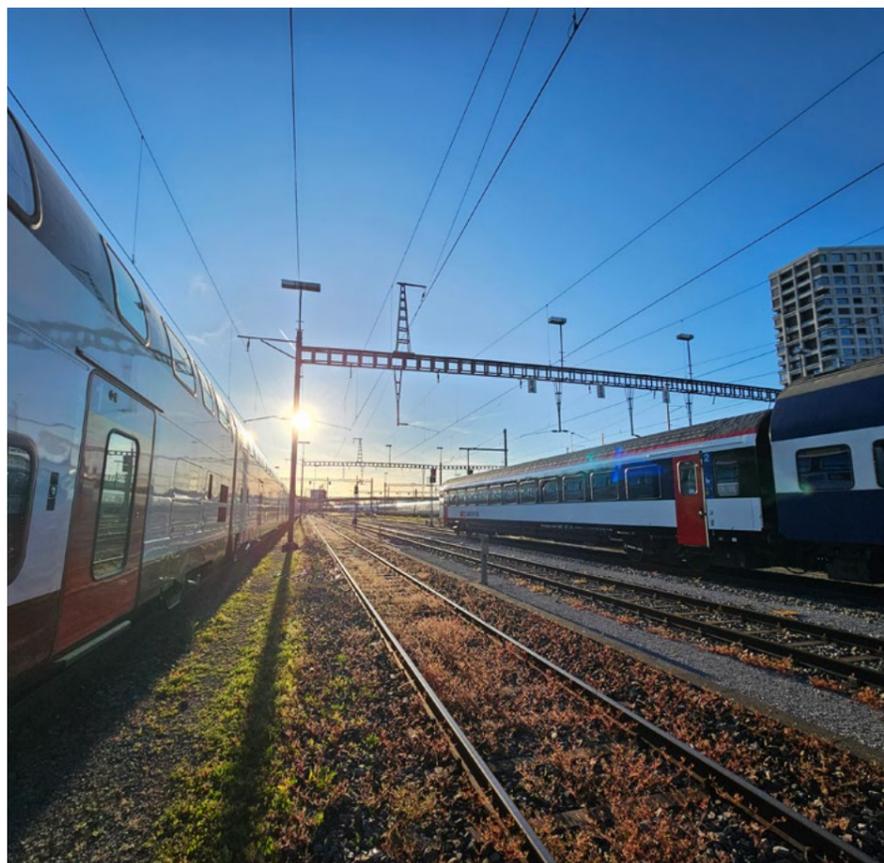
Une valeur ajoutée pour le personnel des locomotives

Le nouvel examen professionnel fédéral de mécanicien-ne de locomotive offrira une qualification reconnue au sein du système de formation.

Le diplôme de formation obtenu, à savoir le brevet fédéral, possédera une durée de validité illimitée, contrairement au permis de conduire de véhicules moteurs délivré par l'OFT.

L'examen peut être passé librement en plus du permis OFT. Il présente en particulier un intérêt pour les mécanicien-ne-s déclaré-e-s inaptes à la conduite pour des raisons médicales. La possession d'un diplôme de formation professionnelle supérieure leur permettra en effet d'accéder à un plus grand nombre de formations continues et de passerelles.

L'EP stimulera en outre la capacité de réflexion du personnel des locomotives, ce qui sera bénéfique pour la sécurité et la qualité.



Automatisation : « espace de Berne »

Le « Berner Raum », littéralement « l'espace de Berne » en français, désigne l'espace libre défini entre deux véhicules adjacents, afin de pouvoir les accoupler ou les déteiler. Cet espace minimum a été défini pour que les collaborateurs aient suffisamment de place pour exercer leurs activités.

Martin Geiger

Il doit son nom allemand à la Convention de Berne sur le transport ferroviaire, signée le 21 octobre 1882 et entrée en vigueur en 1887.

Cette norme est toujours en vigueur aujourd'hui. Des exceptions peuvent être accordées lorsque le personnel n'a pas à « se glisser entre les wagons » en raison d'un attelage automatique. A la suite de l'avancée de la numérisation et de l'automatisation dans le transport ferroviaire de marchandises, cet attelage automatique a été testé et introduit en collaboration avec l'OFT, notamment par CFF Cargo, qui a fait œuvre d'entreprise pionnière. Les articles de presse et les newsletters internes à ce sujet sont légion. Aussi révolutionnaire qu'il soit présenté, ce système est en fait très simple. Pour le dire simplement, il s'agit d'un attelage pour le trafic voyageurs qui est déjà utilisé depuis des décennies. Comme le trafic marchandises est aujourd'hui encore équipé à presque 100% d'attelages à vis traditionnels, les véhicules moteurs ont été dotés d'un attelage dit hybride, qui permet d'atteler aussi bien des wagons à attelage automatique que des wagons traditionnels dotés d'un attelage à vis.

L'effet le plus positif de l'attelage automatique est sans doute la protection de la santé des agents de manœuvre, qui ne doivent plus se glisser entre les wagons pour atteler et/ou déteiler. Il ressort du rapport de compétence sur l'automatisation du trafic ferroviaire de marchandises en Suisse, publié par l'Office fédéral des transports en 2022, que les prestations du système ferroviaire dans le transport de marchandises pourront ainsi être fournies à l'avenir de manière plus flexible, plus simple, plus fiable et plus économique. Le transport ferroviaire de marchandises devient ainsi plus attrayant et plus compétitif et contribue ainsi à la réalisation des objectifs climatiques. En outre, il est écrit sous le point « Concept de migration » que l'équipement de tous les wagons avec des attelages hybrides serait trop complexe et échouerait en raison du non-respect de

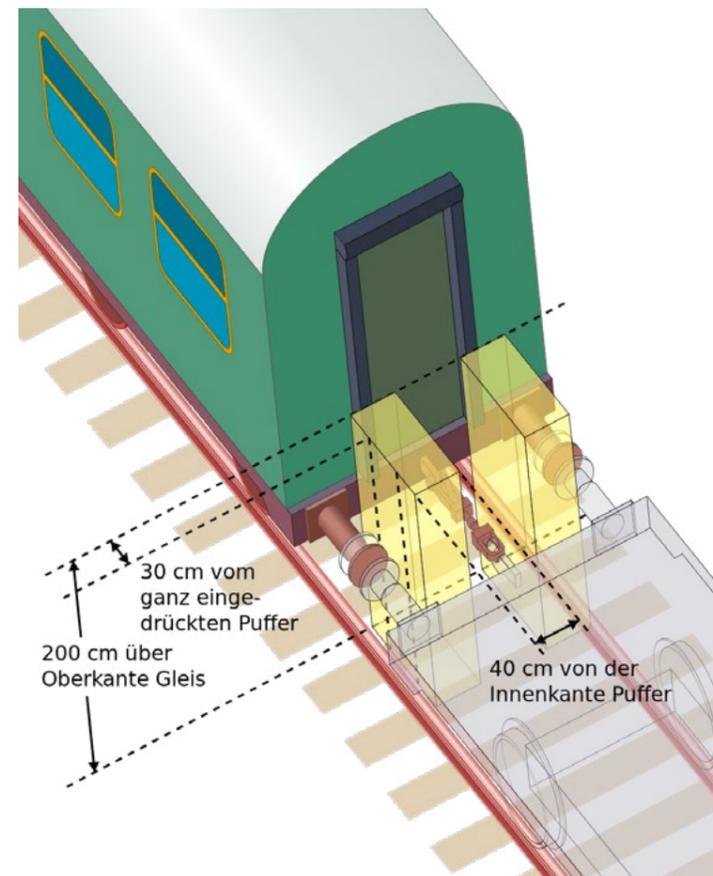
ce qu'on appelle le « Berner Raum ». C'est pourquoi il a été décidé de n'introduire le trafic avec attelages automatiques que de manière isolée pour le trafic de marchandises par wagons isolés.

Selon les explications de l'OFT, cela signifie que les wagons ou les véhicules moteurs

aurait été encore plus grand. Il aurait sans doute tenu compte que l'humain a grandi de quinze centimètres au cours des cent quarante dernières années et que l'indice de masse corporelle a augmenté au cours des cent dernières années, selon les statistiques et les pays, et que la proportion de personnes obèses a doublé au cours des trente dernières années.

Comme CFF Cargo ne gère pas seulement le trafic ferroviaire par trains complets mais est actif dans l'ensemble du segment du trafic marchandises, il y aura toujours des situations planifiées ou non dans lesquelles des véhicules moteurs avec et sans attelage automatique devront être attelés en commande multiple. Il est clair qu'une exploitation complètement autonome détruit des ressources et devient plus coûteuse tant que tout n'est pas adapté à une exploitation complète avec des attelages automatiques.

La réflexion porte ici sur l'ensemble de l'Europe, car les wagons à transporter proviennent de nombreuses régions d'Europe, sont transportés ensemble et l'uniformisation paraît être un critère sine qua non. Il est plausible sinon que les systèmes soient mélangés



Source: https://de.wikipedia.org/wiki/Berner_Raum

équipés d'attelages à vis traditionnels ne peuvent pas être accouplés à ceux qui sont équipés d'attelages automatiques, car l'espace libre est trop faible et la sécurité des collaborateurs ne serait donc plus garantie.

Même si, en cas d'exploitation mixte, l'espace dit de Berne n'est que très légèrement inférieur à cette valeur, il devient si petit qu'il ne serait plus supportable pour les collaborateurs et leur santé. On pourrait maintenant se demander si une convention datant de 1882 est encore pertinente et si importante. Toutefois, nous devons nous rappeler qu'elle est toujours en vigueur. En outre, il est probable que si l'accord avait été conclu dans les années 2000, cet espace

pour des raisons de coûts et de ressources. Du moins pour les véhicules moteurs où justement ces attelages hybrides ont été installés et ce, bien que l'espace libre minimal défini, le « Berner Raum », ne soit pas respecté.

Depuis des années, le VSLF intervient contre cette exploitation mixte sans qu'il n'y soit totalement renoncé. En plus de cela, il faut encore clarifier si l'OFT ou CFF Cargo ont les compétences pour se placer au-dessus d'une convention valable et l'autoriser au niveau de l'exploitation malgré leur connaissance de celle-ci. Cette situation entraîne des risques et des dangers pour le personnel chargé de l'attelage.

Nouvelle alternative à la pédale de l'homme mort

La pédale de l'homme mort en cabine de conduite est un vestige de l'époque d'il y a 100 ans.

Hubert Giger, Président VSLF

La fin de l'exploitation à vapeur il y a cent ans a également marqué la fin de la présence de deux hommes sur chaque locomotive. Sur les nouvelles machines électriques de l'époque, on s'assurait de l'aptitude au service du mécanicien seul au moyen d'une pédale à presser avec les pieds. En position debout, un mécanicien mort ou inconscient tombe, d'où le surnom de pédale



Cabine de conduite d'une Ae 4/7 de 1927. Pédale de l'homme mort pos. 19.

de l'homme mort. En position assise, la pédale doit être maintenue appuyée avec une certaine force vers le bas et bloque ainsi les pieds de la personne en une position fixe.

Appuyer pendant des heures sur la pédale de l'homme mort avec les jambes se révèle fatigant et empêche souvent d'adopter une position assise ergonomique avec deux angles de 90° (genoux et hanches). Elle limite également les possibilités de changement de position, pourtant recommandées. Il en découle une position assise non ergonomique en raison des contraintes susmentionnées ainsi que d'éventuelles crampes des mollets et des muscles, voire des douleurs dorsales et cervicales. Compte tenu



Poste de conduite d'un TGV POS. Flèche jaune : plaque métallique à toucher avec le doigt, qui peut être utilisée parallèlement à la pédale. Elle permet également de conduire le train en position debout.

de l'augmentation constante du temps de conduite et de l'intention de l'augmenter encore, il s'agit d'un problème à prendre au sérieux. Il est déjà arrivé que la pédale, qui est un dispositif de sécurité important, soit bloquée intentionnellement par des mécaniciens de locomotive (!), probablement en raison de douleurs physiques importantes.

Il n'y a pas d'alternative à l'appui sur la pédale : sans appui sur celle-ci, le train effectue un serrage imposé après 100 m parcourus. Il est plutôt étonnant qu'aucune innovation n'ait eu lieu dans ce domaine pendant plus de cent ans.

Depuis de nombreuses années, la position de la pédale dans les différentes cabines de conduite fait régulièrement l'objet de discussions. La plupart du temps, il s'agit de savoir si celle-ci doit être amovible dans un sens ou dans l'autre, c'est-à-dire si la charnière doit être placée en haut ou en bas. Mais cela ne résout pas le problème.



Cabine de conduite d'une Re 425 du BLS (photo: Bruno Lämmli)

Au VSLF, nous voulions aborder la problématique de manière globale dès 2013. Les premières réflexions ont porté sur la surveillance des mouvements oculaires du mécanicien de locomotive afin de pouvoir s'asseoir librement tout en garantissant l'aptitude au service.

La CoPe des CFF a émis un préavis négatif sur l'installation d'une « caméra » dans la cabine de conduite, même si seuls les yeux devaient être « surveillés ».

Comme pour les véhicules étrangers, nous avons essayé de trouver des solutions, en collaboration avec le service d'aide à la conduite ZF de CFF Voyageurs, par exemple au moyen d'une surface tactile ou d'un bouton-poussoir pour la main ou certains doigts. Cela permettrait de confirmer l'éveil avec peu de force, comme avec un bouton de souris, et de relâcher le bouton en cas d'évanouissement, ce qui entraînerait l'arrêt du train.

Malheureusement, l'eau a coulé sous les ponts et nous avons manqué la grande révision des Re 460 en 2013 et même les véhicules nouvellement construits comme le Twindexx (502) ou le train grandes lignes de Stadler (512) ont encore l'ancienne pédale sans aucune alternative. Après un mandat d'étude en 2015, le projet proprement dit

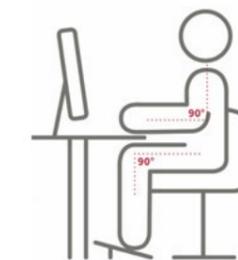


Nouveau bouton-poussoir dans le manipulateur d'une Re 460

a débuté en 2018 et, après un travail de bachelors, un premier essai avec un bouton-poussoir manuel sur dix locomotives Re 460 a

commencé à l'été 2022. Les retours de l'enquête parlent d'eux-mêmes. A la question de savoir si le bouton-poussoir était une bonne alternative à la pédale pour soulager les jambes, 60,8% ont répondu « oui, tout à fait » et 22,6% « assez bien ». Cela donne donc 83,4% d'avis positifs et seulement 9,1% de « non, pas du tout ».

Cet essai a permis à CFF Voyageurs ZFR d'atteindre un des critères « obligatoires » pour une alternative tactile à la pédale de l'homme mort lors de l'acquisition de futurs véhicules. L'objectif est atteint. En équipant en série tous les véhicules d'une alternative à la pédale, les cabines de conduite seront enfin libérées d'un appareil totalement



Position assise idéale. Impossible en cabine de conduite.

désuet figeant la position. Une plus-value évidente pour l'activité du personnel des locomotives, qui est toujours obligatoirement assis.

Un objectif futur serait de pouvoir choisir entre une position de travail assise et une position debout, à l'instar d'un poste de travail de bureau.

Nous remercions CFF Voyageurs ZFR et toutes les personnes impliquées pour l'amélioration prévue des postes de conduite des Re 460, B1 et ICN. Espérons que d'autres chemins de fer suivront bientôt avec leurs véhicules. Il s'agit d'un bon investissement moderne pour le poste de travail d'environ 5000 mécaniciens de locomotive en Suisse.

Visite du Waldenburgerbahn

Impressions du premier service ferroviaire partiellement automatisé de Suisse

Raoul Fassbind, comité central, responsable CFF Voyageurs

Le chemin de fer de Waldenburg a présenté ses installations modernisées à une délégation du VSLF. Le système CBTC, qui remplace les techniques traditionnelles de localisation, de contrôle de la marche des trains et d'enclenchement, a suscité un intérêt particulier.

Le 22 novembre 2023, une délégation du VSLF a pu visiter l'exploitation du Waldenburgerbahn (WB) et recueillir des impres-



sions sur la nouvelle infrastructure et le mode d'exploitation. Dans le cadre du financement FAIF, la WB a été entièrement reconstruite en 2021 et 2022 pour plus de 300 millions de francs et l'écartement rare de 750mm a été transformé en écartement métrique, beaucoup plus courant. De même, l'ensemble du parc de véhicules a été remplacé et dix nouveaux tramways Stadler sont désormais en service. La ligne a été équipée d'un nouveau système de contrôle de la marche des trains CBTC de Stadler Rail et de nouveaux modes d'exploitation semi-automatisés ont ainsi été introduits. Dans le cadre d'une première présentation, il a été expliqué quelles sont les capacités de ce nouveau système de contrôle de la marche des trains et où Stadler Rail y voit des avantages. Fondamentalement, le CBTC de Stadler est basé sur un système radio WLAN et offre, avec les Moving Blocks, la possibilité théorique d'une conduite entièrement automatisée selon le Grade Of Automation (GoA) 4 au niveau de sécurité SIL4. Le CBTC (Communication Based Train

Control) promet des espacements entre les trains plus courts, des temps de trajet plus rapides, une fiabilité accrue, des coûts de cycle de vie réduits et donc un meilleur service à la clientèle. La condition préalable est une infrastructure simple et des normes génériques uniformes dans le parc de véhicules.

Dans le cas du Waldenburgerbahn, c'est un poste d'enclenchement combiné à un

voie libre, la protection contre les prises en écharpe n'est plus que virtuelle.

Actuellement, le niveau d'automatisation est GoA1+. Cela signifie que le personnel des locomotives conduit de manière autonome, mais uniquement dans le cadre autorisé par le système de sécurité du train. Aucune action dangereuse n'est donc possible. Par exemple, il est possible de rouler « à fond » en direction d'une butte, le véhicule s'arrêtera automatiquement devant. Au niveau

calculateur de ligne qui est utilisé. Celui-ci envoie l'autorisation de circuler aux véhicules, qui vérifient ensuite la logique via le système de contrôle-commande et, le cas échéant, proposent l'autorisation de circuler au personnel roulant. Des étiquettes RFID sont utilisées pour localiser les véhicules. Contrairement aux balises ETCS habituelles, elles sont nettement moins chères, mais ne fonctionnent qu'à faible vitesse. Environ 150 étiquettes RFID de ce type ont été installées sur les 13 km de la ligne du WB. Le poste d'enclenchement numérique n'a plus besoin de signaux ni d'annonces de

des informations de conduite proposées en cabine, le personnel en reçoit relativement peu pour pouvoir se concentrer également sur la situation en dehors de la cabine de conduite, bien que les véhicules devraient en principe pouvoir détecter les obstacles



grâce à un radar LIDAR et une caméra. Le fonctionnement lui-même est relativement simple. Les essais de frein sur les véhicules sont automatisés et sont effectués par l'entreprise elle-même, voire commandés à distance. Dans le cadre du processus de départ, le personnel roulant demande de manière autonome un itinéraire. Le calculateur d'itinéraire le propose dans le cadre du processus d'exploitation planifié, le véhicule vérifie la logique via le système de contrôle-commande (par ex. emplace-

et, en cas d'irrégularités, l'exploitation est complètement interrompue jusqu'à ce que la ligne soit entièrement libérée des véhicules. Cela ne pose pas trop de problèmes dans le secteur du WB, car les trains peuvent être facilement remplacés par des bus, grâce au tracé parallèle permis par une route. En raison de la fiabilité de l'exploitation, le service de piquet des bus a toutefois été réduit entre-temps.

Lors d'un entretien avec un mécanicien, nous avons appris qu'il n'avait plus grand-chose à faire en termes de travail manuel. Son travail est surtout important pour la surveillance du trafic et des passagers. Il estime que l'augmentation prévue au degré d'automatisation à GoA2 (le véhicule roule de manière autonome, le personnel ne

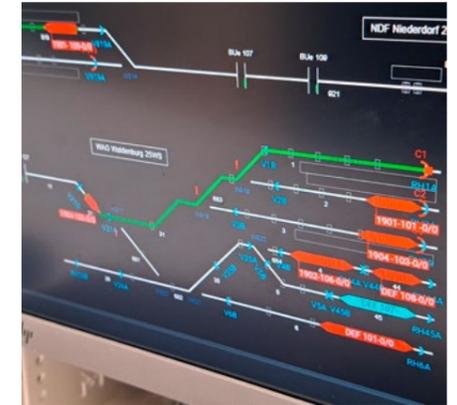


fait que surveiller le système) est inutile car le soutien actuel suffit amplement. Actuellement, l'homme a encore quelque chose à faire et reste attentif. Au début, il fallait s'habituer à compter aveuglément sur le fonctionnement de la technique du véhicule, mais depuis que celle-ci est fiable, la confiance a grandi.

En conclusion, on peut dire que si l'occasion se présente de reconstruire entièrement l'infrastructure, de remplacer complètement le matériel roulant par un parc de véhicules génériques uniformes, si les conditions d'exploitation sont simples et si l'on dispose d'une



niveau GoA4 (sans personnel) dans les dépôts. En premier lieu pour acquérir de l'expérience ; comme le personnel est de toute façon soit sur les trains, soit sur place, il n'est pas possible d'économiser des coûts dans ce domaine. Mais ceux-ci ne semblent pas non plus jouer un rôle trop important avec plus de 370 millions de francs d'investissements déjà réalisés dans un tramway de banlieue de 13 km de long, qui remplit dans les grandes lignes toujours la même fonction qu'avant sa transformation.



fait que surveiller le système) est inutile car le soutien actuel suffit amplement. Actuellement, l'homme a encore quelque chose à faire et reste attentif. Au début, il fallait s'habituer à compter aveuglément sur le fonctionnement de la technique du véhicule, mais depuis que celle-ci est fiable, la confiance a grandi.

En conclusion, on peut dire que si l'occasion se présente de reconstruire entièrement l'infrastructure, de remplacer complètement le matériel roulant par un parc de véhicules génériques uniformes, si les conditions d'exploitation sont simples et si l'on dispose d'une



L'argent et les trajets en train dans une perspective historique – une relation ambivalente

Les prix des billets de transports publics ont augmenté lors du changement d'horaire de décembre 2023. Ce n'est qu'une des nombreuses augmentations de prix dans l'histoire du chemin de fer. Mais prendre le train était-il vraiment moins cher autrefois ? Et pour quelles raisons prenait-on le train autrefois ? Benjamin Spielmann

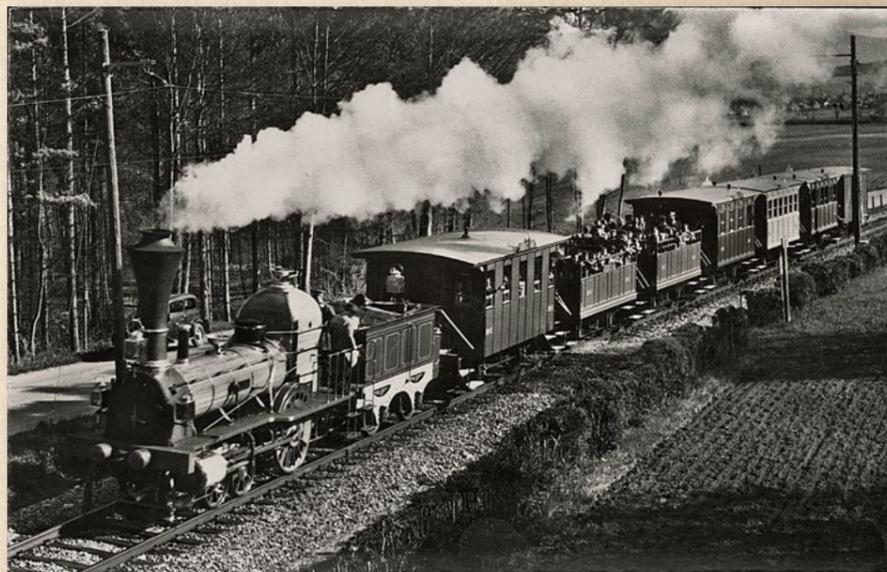
Chers et rares : voyages individuels jusqu'à la Seconde Guerre mondiale

Le Spanisch-Brötli-Bahn, inauguré en 1847, a été la première ligne de chemin de fer entièrement située sur le territoire suisse. A l'origine, la Schweizerische Nordbahn voulait ainsi relier les centres économiques de Zurich et de Bâle. Zurich aurait obtenu un accès au réseau ferroviaire étranger via Bâle, qui disposait depuis 1844 d'une gare reliée au chemin de fer alsacien. Les cantons d'Argovie et des deux Bâle ayant refusé les concessions, la ligne de Zurich ne menait finalement que jusqu'à Baden.

Un voyage en train entre ces deux villes coûtait 80 centimes en troisième classe. Cela peut paraître peu, mais c'était beaucoup d'argent à l'époque. Un ouvrier, qui gagnait alors en moyenne 17 centimes de l'heure, aurait dû travailler environ cinq heures pour un trajet de 45 minutes. En partant d'un salaire horaire de quarante francs, cela correspondrait aujourd'hui à sept minutes de travail en deuxième classe sans abonnement demi-tarif.

Même dans les années qui suivirent, le voyage en train resta difficilement abordable pour une grande partie de la population. En 1853, un kilomètre de train coûtait 5,2 centimes – c'est ce que gagnait un ouvrier en dix-sept minutes. Un ouvrier aurait pu parcourir cette distance à pied dans le même temps et n'aurait rien gagné ni perdu. Voyager en train sur de courtes distances n'était donc guère rentable. En fait, le train était peu utilisé pour les courts trajets. À la fin du XIXe siècle, plus de 95% des passagers parcouraient plus de trois kilomètres. Les trajets plus longs étaient également rares – les voyages en train de plus de cent kilomètres n'étaient guère effectués. Le tarif proportionnel constituait un frein aux longs trajets en train ; le nombre de kilomètres était multiplié par un taux fixe. Le tarif échelonné, c'est-à-dire des taux kilométriques plus bas pour les trajets plus longs, n'a été introduit qu'après la Seconde Guerre mondiale.

Le schéma tarifaire normal de 1902, repris par les CFF, fondés la même année, réduisait le taux kilométrique pour la troisième classe à 5,2 centimes, ce qui correspondait à 12



Dans les premières années, un voyage en train coûtait une fortune.

Reproduction du Spanischbrötlibahn 1947 (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Photographe : inconnu / Ans_02230 / Public Domain Mark, <http://doi.org/10.3932/ethz-a-000015422.29.01.2014>)

minutes de travail pour un ouvrier normal. Peu avant la Première Guerre mondiale, il fallait travailler cinq minutes et demie pour l'équivalent d'un kilomètre de train, et encore trois minutes avant la Seconde Guerre mondiale. A la fin du XIXe siècle, le trajet moyen en train était d'environ vingt kilomètres. Avant la Seconde Guerre mondiale, il était passé à une trentaine de kilomètres.

Vu sa cherté, pour quelle raison les gens ont-ils alors choisi le train pour satisfaire leurs besoins de mobilité ? Avant la Seconde Guerre mondiale, les informations à ce sujet n'étaient pas systématiquement collectées par les compagnies de chemin de fer ou par les services officiels. En revanche, les biographies, les journaux intimes ou les lettres, dans lesquels les voyages en train occupaient souvent une place particulière en raison de leur caractère exclusif à l'époque, fournissent certaines informations.

Premièrement, ces textes mentionnent régulièrement les visites familiales comme raison des voyages en train. Seul le chemin de fer a permis à des parents éloignés de se rendre visite. Le voyage en train est toujours décrit comme un grand événement. D'une part, le voyage lui-même et, d'autre part, la possibilité de rendre visite ou d'être

visité par des membres de la famille que l'on ne voyait que rarement, voire jamais. Deuxièmement, le train jouait un rôle lors de grands déménagements. Alors que le transport des biens ménagers était organisé par une entreprise de transport, les membres de la famille prenaient parfois le train pour changer de domicile. Les enfants étaient particulièrement impressionnés par les voyages en train, comme le raconte Lisel Bruggmann dans sa biographie, qui a vécu un déménagement familial en 1895 :

« Le voyage en train était bien sûr le plus important. Jusqu'à ce jour, nous, les enfants, avions toujours vu passer le train ; de s'asseoir à l'intérieur jamais. C'était notre premier voyage, un voyage vers l'inconnu, une aventure d'une grande puissance, un événement pour nous ».

Les visites médicales constituaient une troisième raison de voyager en train. Les maladies, les accidents ou autres besoins médicaux ne toléraient souvent aucun délai. Le cabinet médical ou l'hôpital devaient être atteints le plus rapidement possible. Pour cela, on prenait le train – le prix élevé des billets passait alors au second plan lors d'une telle décision.

Les premières expériences marquantes : voyages en groupe à prix réduit

Les voyageurs individuels devaient payer le plein tarif, ce qui pouvait coûter beaucoup d'argent. Voyager en train a donc longtemps été un événement exceptionnel et rare pour la plupart des gens, comme nous l'avons vu plus haut. Les voyageurs se déplaçant en groupe bénéficiaient de tarifs réduits. Selon la compagnie ferroviaire et le moment, les rabais variaient entre un tiers et la moitié par rapport au tarif des billets individuels. La condition était qu'il y ait un nombre minimum de voyageurs. Les billets collectifs étaient utilisés pour les voyages scolaires et associatifs, qui comprenaient souvent un trajet en train. Malgré les réductions de prix, le coût du billet de train restait relativement élevé et pouvait représenter plus d'une journée de travail par an et constituaient généralement le point culminant de l'année scolaire ou associative, l'argent nécessaire était manifestement trouvé d'une manière ou d'une autre.

Il n'est pas rare que les enfants entrent pour la première fois en contact avec le chemin de fer à l'occasion d'une course d'école (photo 2). Cette expérience était d'autant plus excitante et marquante. Ainsi, en 1947, une enseignante se souvenait d'un voyage scolaire qu'elle avait entrepris en 1914 avec sa classe de l'Emmental à destination de la capitale fédérale (Die Tat du 19 janvier 1947, p. 15) :

« Vingt-deux élèves sont venus avec nous. Dix-huit d'entre eux n'avaient jamais vu de train, quatre en avaient déjà vu un, mais aucun ne l'avait encore pris (...) A Signau, les enfants étaient presque impatients de voir arriver le train. Ils me demandaient sans cesse : 'Tu lui as dit de s'arrêter, nous aussi nous voulons monter ?' Lorsqu'il arriva enfin en sifflant, tous se précipitèrent derrière la petite gare, se tenant fermement par la main et déclarant qu'ils ne monteraient pas (...) Avec l'aide

du chef de gare (...), nous fûmes enfin prêts à ce que tous soient assis dans le wagon. Mais ils étaient silencieux et n'osaient pas bouger de leur place. Quand le train est parti, j'ai voulu ouvrir les fenêtres pour qu'ils puissent mieux voir. 'N'ouvrez pas, n'ouvrez pas !' m'ont-ils répondu, effrayés, et ils se serrèrent les uns contre les autres. Nous sommes donc allés jusqu'à Berne sans qu'aucun d'entre eux ne se soit levé de sa place, bien que tous aient eu peu à peu l'air plus heureux et plus entreprenants. Si je demandais : 'le voyage en chemin de fer vous plaît-il ?', ils hochaient la tête d'un air très appro-



Depuis toujours étroitement lié à des courses d'école : le voyage en train (photographe : inconnu, plastique noir et blanc, 6x6cm, CFF Historic, course d'école Berne - Thounne juillet 1944, R_0817_11).

bateur et satisfait ».

Des associations ont été créées en grand nombre au XIXe siècle. On estime qu'il y en avait plus de 30 000, soit environ 10 associations pour 1000 habitants. Outre l'objectif proprement dit de l'association, qui pouvait comprendre le chant, le tir, la musique et bien d'autres choses encore, la convivialité était un pilier central de la vie associative. Celle-ci était particulièrement importante lors des excursions de ces associations. Les membres des associations visitaient ensemble de grandes villes ou d'autres destinations, et cela pouvait se faire en train. Grâce à des tarifs de groupe avantageux, même les personnes moins bien loties pouvaient

prendre le train. De plus, il est probable que la caisse de l'association prenait en charge une partie des frais. On peut donc supposer qu'au XIXe siècle, de nombreux adultes ont eu leur premier contact avec le chemin de fer dans le cadre d'une excursion organisée par une association – de manière analogue aux écoliers lors des voyages scolaires.

Exclusif : voyages de loisirs coûteux

Des catégories de billets spécifiques ont été créées pour les voyageurs de loisirs au porte-monnaie plus garni. Les compagnies ferroviaires n'ont pas fait cela par pure philanthropie, mais pour générer un chiffre d'affaires supplémentaire. En effet, les réseaux ferroviaires devaient également être exploités le week-end, lorsque le trafic d'affaires et le trafic pendulaire étaient inexistantes. Les voyageurs de loisirs pouvaient ainsi acheter des billets du dimanche et des billets aller-retour. Les billets du dimanche permettaient de voyager entre quarante et cinquante pour cent moins cher les dimanches et les jours fériés que les billets individuels.

Ceux-ci conduisaient les touristes des centres urbains vers l'Oberland bernois et les régions lacustres. Certes, on payait proportionnellement moins par kilomètre mais comme les billets du dimanche desservaient des destinations plus éloignées, ils restaient inabordables pour beaucoup. En 1870, une excursion de Zofingen à Lucerne, où l'on pouvait passer le dimanche après-midi au bord du lac des Quatre-Cantons, coûtait trois francs. Pour cela, un ouvrier aurait dû passer plus de douze heures à l'usine. Dans les premières décennies du XXe siècle encore, les personnes gagnant normalement leur vie pouvaient à peine se permettre un voyage en train le dimanche, ce que le Grütliener dénonçait le 24 novembre 1924 :

« Il est presque impossible pour une famille ouvrière de faire une excursion dominicale avec un long trajet en train, car les tarifs sont beaucoup

trop élevés et presque inabordables pour les gens de condition modeste ».

De plus, les billets aller-retour, valables plusieurs jours, étaient émis et offraient des rabais d'environ 25% par rapport aux trajets individuels (illustration 3). Ils étaient plus chers que les billets du dimanche et donc accessibles à encore moins de personnes. Une excursion ferroviaire de plusieurs jours nécessitait en outre plusieurs jours de congé consécutifs, ce dont peu de gens disposaient. Les vacances payées n'ont commencé à s'établir qu'au XXe siècle. En 1939, environ deux tiers des ouvriers d'usine avaient

des voyageurs d'affaires et l'Union suisse du commerce et de l'industrie ont proposé l'introduction d'un carnet kilométrique lors de la Conférence des chemins de fer de 1889. Celui-ci devait contenir un nombre de kilomètres de train fixé au préalable à des tarifs réduits. De tels carnets kilométriques ont d'abord été utilisés aux États-Unis, puis ont été adoptés par les compagnies ferroviaires néerlandaises, autrichiennes et allemandes. L'Union des chemins de fer a rejeté la proposition des carnets kilométriques, estimant que leur utilisation lors du contrôle des billets était trop lourde et compliquée. En lieu et place, elle envisagea une autre forme de billet qui était proposée et établie en France : l'abonnement pour les trajets avec demi-billet. C'est ainsi que l'abonnement demi-tarif a été introduit en 1890.

Le prix du demi-tarif a été fixé à 120 francs pour la troisième classe - une somme astronomique à l'époque. Cela correspondait à plusieurs mois de salaire d'un ouvrier journalier. Selon les calculs de la Société centrale des chemins de fer suisses, l'abonnement demi-tarif n'était rentable que si l'on parcourait au moins 6000 à 7000 kilomètres par an. Cela correspondait à un trajet quotidien d'une vingtaine de kilomètres. Seuls les voyageurs d'affaires adoptaient un tel comportement de mobilité. Même si ces derniers pouvaient désormais voyager en train à moitié prix, un problème fondamental n'était pas résolu, à savoir la fastidieuse et longue attente au guichet pour acheter un billet. En 1894, l'Association suisse des voyageurs d'affaires a fait une nouvelle tentative pour introduire un abonnement général (AG). Alors que le département des postes et des chemins de fer de l'époque aurait volontiers donné son feu vert, les compagnies ferroviaires s'y opposèrent par crainte de voir leur chiffre d'affaires baisser. Quatre ans plus tard, le Nordostbahn réussit finalement à faire changer d'avis les autres compagnies ferroviaires. En 1898, l'AG a été introduit et l'abonnement demi-tarif a été temporairement retiré de la circulation. L'introduction de l'AG, dont le secteur des transports publics est aujourd'hui si fier, a donc été un accouchement au forceps, avec beaucoup de résistance dans les rangs des entreprises ferroviaires.

La validité de l'AG variait au fil du temps, allant de 14 jours, un ou trois mois à un an. Ces échelonnements dans la durée de validité devaient permettre d'attirer non seulement les hommes d'affaires, mais aussi les touristes disposant de la fortune nécessaire. Au début, l'abonnement annuel coûtait 600 francs pour la troisième classe. Les compagnies de chemin de fer se sont rendu compte que presque personne ne pouvait ou ne voulait payer cette somme, si bien que le prix a

rapidement été divisé par deux. En 1924, le prix de l'AG était de 900 francs pour la troisième classe, ce qui correspondait à environ trois mois et demi de salaire d'un ouvrier. En 1947, le prix de la troisième classe était de 1330 francs, ce qui correspondait toujours à environ trois mois de salaire d'un ouvrier. L'AG ainsi que le demi-tarif étaient inabordables pour la majeure partie de la population au cours des premières décennies. De plus, de nombreux trajets quotidiens étaient courts et pouvaient être effectués à pied. C'est pourquoi peu de gens ressentaient le besoin de faire des trajets fréquents et longs en train. La demande pour l'AG et le demi-tarif est restée relativement faible jusqu'à la seconde moitié du XXe siècle.

Peu après la Seconde Guerre mondiale, les hommes d'affaires étaient encore la clientèle visée par l'AG, comme le laisse supposer une annonce parue dans un journal en 1951 (illustration 4). Il faut replacer cela dans un contexte où seul le train était disponible pour les grandes distances. L'aviation en était encore à ses balbutiements et la motor



Au début des années 1950 encore, la publicité de l'AG s'adressait en premier lieu aux hommes d'affaires (Die Tat du 31 mars 1951, p. 18).

isation automobile de masse n'a commencé que dans les années 1950 et 1960. Jusqu'à cette date, les hommes d'affaires et les grands voyageurs dépendaient bon gré mal gré du chemin de fer et devaient s'accommoder du prix (élevé) des billets.

Billets (à prix raisonnable) pour le peuple : abonnements de parcours et abonnements ouvriers

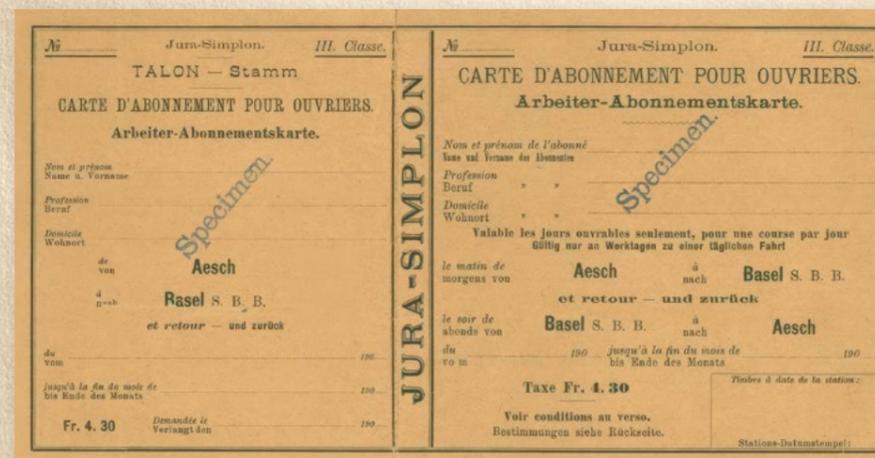
Des abonnements de parcours et des abonnements ouvriers ont été spécialement créés pour les pendulaires. Selon le mode de calcul, ils réduisaient le prix des trajets en

train jusqu'à nonante pour cent par rapport aux billets individuels (figure 5). Ils n'étaient toutefois valables que pendant des périodes déterminées et sur des trajets précis. De plus, un certain plafond salarial ne devait pas être dépassé. On estime qu'en 1900, environ la moitié des ouvriers d'usine avaient droit à un abonnement ouvrier. Entre un quart et un tiers de tous les trajets effectués sur le réseau des CFF pouvaient être attribués à des billets ouvriers. En 1955, soixante pour cent des personnes transportées possédaient même un abonnement pour pendulaires d'un type ou d'un autre.

Les trajets domicile-travail ne se faisaient toutefois pas uniquement en train ou avec

l'auberge. D'autre part, les vacances payées à grande échelle ne sont apparues que dans l'entre-deux-guerres. En 1937, un tiers des ouvriers d'usine n'avaient pas encore de vacances. Pour la majorité des ayants droit, il ne s'agissait que de quelques jours de vacances par an. Les vacances de plusieurs semaines ne sont devenues une pratique courante qu'après la Seconde Guerre mondiale.

De nombreuses personnes disposaient de peu d'argent et de temps. C'est pourquoi on remarquait surtout ceux qui voyageaient souvent et abondamment en train et qui s'offraient de coûteux abonnements de vacances ou autres. Mais ces grands voyageurs n'étaient pas particulièrement



Abonnement ouvrier de troisième classe de 1903, valable entre Bâle et Aesch (papier imprimé, oblitéré, 24,8x12 cm, SBB Historic Ob_Bi_002_0162).

les trams et les bus qui ont fait leur apparition au XXe siècle. Avec le goudronnage progressif des routes, le vélo est également devenu un moyen de transport apprécié des pendulaires. De plus, contrairement au train avec les abonnements de travail, il pouvait être utilisé sans restriction pendant les loisirs. Et nombreux étaient ceux qui, malgré tout, continuaient à se déplacer à pied.

Obligation et absence de plaisir : « l'esclave de l'abonnement »

Les voyages en train étaient chers, et beaucoup de gens n'avaient pas le temps de faire de longs trajets en train, principalement parce qu'il y avait peu de temps libre. En plus du travail salarié, il fallait aussi s'occuper des tâches ménagères, ce qui devait être fait aux heures de repos et le week-end. Au travail domestique s'ajoutait souvent, surtout dans les régions rurales, la gestion de sa propre exploitation agricole. De nombreux foyers travaillaient ainsi pour arrondir leurs fins de mois. La plupart d'entre eux ne disposaient donc pas librement de grands temps de repos. Il n'était pas rare que le peu de temps libre soit passé à la maison pour régénérer les forces physiques - ou à

bondés à l'heure du voyage, dans la fumée de la locomotive et des compagnons de route fumant du tabac, le tout dans la poussière qui s'engouffre dans le wagon en provenance de toutes les régions du pays ».

Cette citation montre bien que le chemin de fer ou le choix d'un moyen de transport en général ne se résume jamais à la simple traversée de l'espace. La manière de se déplacer peut être le reflet d'un statut social, d'une situation économique ou d'habitudes particulières. Les personnes qui prenaient souvent et longtemps le train faisaient partie des mieux loties et pouvaient ainsi se distinguer des autres. On peut douter qu'ils en aient eu l'intention dans tous les cas. Mais le fait de prendre beaucoup le train pouvait manifesterment provoquer de l'incompréhension et du mécontentement.

Après 1950 : la concurrence automobile et le tournant écologique

Après la Seconde Guerre mondiale, non seulement les usagers intensifs du train, mais aussi le chemin de fer en tant que tel ont été confrontés à un problème d'image. La voiture, qui incarnait l'indépendance et la liberté, a brisé le monopole de transport du chemin de fer, considérés comme obsolètes et chers. Les chemins de fer perdirent des parts de marché au profit de l'automobile, qui entama sa marche triomphale à partir des années 1950. Le changement de paradigme intervint dans les années 1970 avec la crise pétrolière et une montée de la prise de conscience écologique. En exagérant un peu, la voiture était de plus en plus considérée comme un moyen de transport sale et malodorant, tandis que le train était considéré comme un moyen de transport durable et propre.

Cette nouvelle optique n'est pas passée inaperçue auprès des entreprises de transport ferroviaire et de la politique suisse des transports. Ainsi, dans les années 1980, le secteur des transports publics a pris quelques décisions de grande portée, dont voici quelques exemples. Tout d'abord, le prix du demi-tarif a été abaissé à cent francs, ce qui correspondait à un rabais de plus de septante pour cent (illustration 6). Pour beaucoup, l'abonnement demi-tarif à prix réduit a été l'occasion de découvrir le monde du chemin de fer et de nombreux nouveaux clients de l'abonnement demi-tarif se sont ensuite procuré un AG. Deuxièmement, des solutions de mobilité orientées vers des groupes cibles ont été créées avec l'AG famille, senior, chien, junior et d'autres formes d'AG, offrant parfois des rabais généreux. Troisièmement, la validité de l'AG a été étendue au réseau de cars postaux et au trafic de proximité. Le réseau est passé de 8400

Das Gescheiteste, was Sie für einen Hunderter haben können. Das neue 1/2-Preis-Abo.



affiche publicitaire avec l'architecte suisse Francesco Borromini, représenté sur le billet de cent francs de l'époque et vantant le demi-tarif à prix réduit en 1986 (Hofer / Service publicitaire CFF, papier, offset, 268,5x128 cm, CFF Historic P_A01_0242Ba-c_fr).

à 18000 kilomètres. Ce n'est que maintenant qu'il était possible de voyager de porte à porte avec l'AG, sans devoir acheter des billets de bus ou de tram séparés. Ces mesures tarifaires se sont avérées intelligentes et clairvoyantes, car les chiffres des ventes de l'AG et du demi-tarif ont connu une hausse parfois vertigineuse à la fin du XXe siècle. A cela s'est ajouté un élargissement qualitatif et quantitatif de l'offre, par exemple avec l'introduction de l'horaire cadencé, de Rail 2000 ou du S-Bahn zurichois. Pour leur argent, les voyageurs ont obtenu davantage de trains et

de transports publics en général. Les bases du succès des chemins de fer et des transports publics étaient ainsi posées, comme en témoigne la tendance à la hausse du nombre de passagers jusqu'à aujourd'hui. Il convient de protéger et de préserver ces aspirations. Elles ne doivent pas être mises en péril par de nouvelles augmentations de prix. ➤

Bibliographie (en allemand)

Lisel Bruggmann: *Not macht erfinderisch. Erzählungen*, Zürich 1980. Walter Fischer: *Die Tarife des Personen- und Gepäckverkehrs*. In: *Ein Jahrhundert Schweizer*

*Bahnen 1847-1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr, Vierter Band, Frauenfeld 1954: 307-371. Gisela Hürlimann: Die Eisenbahn der Zukunft. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955-2005, Zürich 2007. Dominic Shepherd: Eine Reise, ein Billett. Die Geschichte des Direkten Verkehrs in der Schweiz 1857-1990, Bern Open Publishing 2022, https://boris.unibe.ch/169406/1/bsg_03_03_shepherd_220509_end.pdf (28.02.2024). Benjamin Spielmann: «Im Übrigen ging man zu Fuss». *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Basel/Frankfurt am Main 2020.*

IN MEMORIAM

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

Edwin Wattenhofer

Sektion Ostschweiz

*1928

† 13.1.2024

Ernesto Albertoni

Sektion Ticino

*1937

† 2.10.2023

Marco Maoret

Sektion Bern

*1961

† 19.5.24

Un recueillement silencieux
Comité central VSLF et tous les collègues

Une sortie en douceur !

(brève histoire sur le mauvais service à la clientèle) Envoyée par Rolf Bolliger, mécanicien de locomotive à la retraite, Lyss

Le train régional d'Olten à Bienne ce soir-là n'était plus occupé que par quelques voyageurs à partir de Soleure. Entre 20h30 et 21h30, tout le monde est rentré du travail depuis longtemps et les spectateurs de cinéma ou de théâtre ne prennent le train pour rentrer qu'après 22h00.

Malgré cela, le mécanicien de locomotive Winterberger annonçait toujours d'une voix claire le nom des prochains arrêts aux rares voyageurs. Avant l'entrée à la gare terminus, il a même tenu fermement le microphone dans sa main gauche afin de garder le même volume sonore jusqu'à la fin : « Mesdames et Messieurs, prochain arrêt Bienne. Tout le monde descend s'il vous plaît, le train va être manœuvré, Mesdames et Messieurs, nous arrivons à Bienne, tout le monde descend, le train reste à Bienne ! »

Lorsque le signal nain s'ouvrit, le mécanicien a fermé les portes et a emmené le train-nnette sur les voies de garage. Comme toujours, Winterberger a fait la visite du train en contrôlant les sièges et les fenêtres. Soudain, le mécanicien de locomotive a eu peur : dans un carré de quatre sièges, une femme âgée dormait en respirant profondément et bruyamment. Il se tourna vers la dormeuse, lui saisit le haut du bras et lui dit : « Bonsoir, nous sommes arrivés à Bienne depuis longtemps, vous auriez dû descendre ! » La femme sursauta violemment et fixa Winterberger les yeux grands ouverts !

Elle s'est immédiatement levée et s'est dirigée en toute hâte vers la porte la plus proche. Winterberger a alors crié très énergiquement : « Stop ! je vous accompagne jusqu'à la gare, à côté des voies de garage ! ». Une fois qu'il eut tout éteint dans la cabine de conduite arrière et qu'il eut tourné le frein à main manuel, il enfila le gilet de sécurité orange et accompagna la dame sur le dangereux chemin de service jusqu'au quai 3. Peu avant le passage à char au début du quai, un long train de marchandises passa soudain en trombe devant les deux « piétons ». Cela leur fit peur et ils se sont arrêtés et ont attendu que le dernier wagon du train de pétrole passe près d'eux.

Devant les escaliers menant au passage souterrain, la femme a remercié son accompagnateur et Winterberger s'est dirigé vers la salle du personnel afin de pouvoir glisser son sac dans son casier.



Sur le chemin du retour avec son vélo électrique, quelques questions ont traversé l'esprit du mécanicien de locomotive : il s'est souvenu du même tour qu'il avait effectué il y a trois semaines : lors de celui-ci, après l'arrêt à la gare, un homme âgé avait frappé à la porte de la cabine. Lorsque Winterberger a ouvert la porte, l'homme avait dit : « je vous félicite chaleureusement pour la clarté des annonces entre Soleure et Bienne ». Il aurait alors répondu que c'était son devoir et que cela faisait partie de son travail. Comme il prend plusieurs fois par semaine le train pour Bienne, le voyageur lui indiqua que tous ses collègues ne feraient pas ce travail de la même manière, loin s'en faut, avait alors répondu le voyageur. La semaine dernière, il n'aurait entendu que ceci avant Bienne : « Biou ! ». Mais aujourd'hui, ces annonces claires et habituelles à l'arrivée n'auraient manifestement pas eu d'effet sur tout le monde !

Lorsque, à la table de la cuisine, après avoir mangé une délicieuse omelette au fromage, Albert fixa immédiatement le journal, comme pétrifié, au lieu d'échanger quelques

mots aimables avec sa femme, Hélène lui demanda avec inquiétude : « as-tu vécu quelque chose de grave aujourd'hui, Berti ? ». « Non, non », répondit-il précipitamment sans regarder Hélène.

En continuant à réfléchir à la femme endormie de ce soir, il a vu un autre point faible dans l'exploitation actuelle des trains régionaux, totalement dépourvue de personnel de bord : pourquoi aucun agent de gare ou de nettoyage de la gare de Bienne ne fait-il le tour du train à l'arrivée pour repérer les voyageurs restés assis ou les affaires oubliées ? La plupart de mes collègues de travail prennent alors le chemin extérieur le plus confortable, le long du train, dans le faisceau de voies de garage, et n'auraient même pas pu trouver la femme endormie et l'accompagner ensuite en toute sécurité sur les voies de service !

Ce n'est qu'après avoir lu quelques pages du livre « Hunde - will ihr ewig leben » (Chiens - voulez-vous vivre éternellement ?) qu'Albert a posé la lecture sur sa table de nuit, tiré la couverture vers le haut et trouvé enfin un sommeil bien mérité ! ➤

Gros accident ferroviaire à Bellinzone il y a cent ans

En avril 1924, la collision de deux trains de voyageurs fit quinze victimes au Tessin. Peter Bollag

Reproduction de la NZZ du 23 avril 2019 Avec l'aimable autorisation de la NZZ

Un signal ignoré est à l'origine de l'un des plus graves accidents ferroviaires de l'histoire de la ligne du Gothard. Parmi les morts se trouve l'un des hommes politiques d'extrême droite les plus en vue d'Allemagne.

Le 3 avril 1924 vient de commencer lorsque le train rapide international de nuit Milan-Bâle traverse le Tessin. Il s'agit d'une composition de trains avec des voitures qui seront ensuite acheminées vers l'Allemagne. Le train est bien rempli car de nombreux voyageurs d'Allemagne et d'autres pays du Nord ont profité des vacances de Pâques qui viennent de s'achever pour se reposer en Italie, de même que des ressortissants italiens en visite dans leur pays. Au contrôle des passeports à Chiasso, 52 Italiens, 45 Allemands et 15 Suisses, entre autres, sont enregistrés.

Probablement en raison de l'affluence, une voiture allemande plus ancienne est également attelée, encore éclairée au gaz, ce qui est déjà en 1924 un vestige du passé. Cette « voiture à gaz » jouera par la suite un rôle dévastateur, comme le rappelle la NZZ dans son compte-rendu de l'accident : « le wagon allemand est devenu le véhicule du malheur lors de la catastrophe, car il était équipé de l'éclairage au gaz, peu apprécié dans les compositions de trains suisses, et transportait environ 1200 litres de gaz ».

Mauvaise décision fatale

La survenue de cet accident dévastateur est due à un enchaînement de circonstances malheureuses. En effet, un autre train de voyageurs roule également cette nuit-là depuis le nord, à destination de Milan. En gare d'Ambri-Piotta, le chef de gare local le laisse dépasser un train de marchandises en retard, mais omet d'informer par téléphone son collègue de Bellinzone de la modification de l'ordre de passage – c'est-à-dire d'abord le train de voyageurs, puis le train de marchandises. Lorsque le train de voyageurs Zurich-Milan arrive vers 2h30 à la gare de marchandises de San Paolo près de Bellinzone, le mécanicien de locomotive ignore le signal d'arrêt. Il pense que ce signal n'est valable que pour les trains de marchandises et continue tout simplement sa route. Son aide-mécanicien, qui, contrairement au mécanicien de locomotive, survivra à l'accident, décrit plus tard les minutes décisives en ces termes : « j'ai attiré l'attention de mon collègue et supérieur C. sur le fait que nous devions nous arrêter ; mais il a objecté que

ce signal n'était valable que pour les trains de marchandises. J'ai objecté en vain que le signal était valable pour tous les trains, et C., pris d'un doute, a commencé à freiner le train. L'instant d'après, j'ai vu l'aiguillage en position déviée, mais il était déjà trop tard. Les phares d'un train arrivant en sens inverse m'aveuglaient déjà ». Il s'agit du train rapide en provenance d'Italie et circulant vers le nord. Le chef de gare l'a fait partir de Bellinzone, car il ne disposait pas des informations nécessaires concernant le trafic en sens inverse. Les deux trains de voyageurs entrent donc en collision frontale. Et ce avec une telle violence que les locomotives et les wagons sont fortement endommagés. Le wagon avec l'éclairage au gaz, qui, selon les témoins oculaires, est occupé par dix passagers, commence immédiatement à prendre feu. Le sinistre se propage également à un autre wagon. L'incendie est finalement responsable de la plupart des morts de la catastrophe.

Des forces obscures à l'œuvre ?

Au total, neuf voyageurs, cinq cheminots ainsi qu'un passager clandestin qui se trouvait dans la voiture de chauffage meurent. Ce terrible accident fait la une des journaux. Deux jours plus tard, on trouve déjà dans les journaux suisses des annonces de cinéma en caractères gras annonçant les « premières prises de vue du lieu de l'accident à Bellinzone ».

Le fait que parmi les morts se trouvent le célèbre homme politique allemand Karl Helfferich et sa mère, qui ont passé les fêtes de Pâques à Stresa, contribue probablement aussi à l'attention médiatique. Helfferich, 52 ans, est à l'époque l'un des dirigeants du parti ultraconservateur Deutschnationale Volkspartei (DNVP). Pendant la Première Guerre mondiale, cette « étoile filante » de la droite allemande est notamment vice-chancelier et coresponsable du financement de la guerre. Sous la République de Weimar, il est en première ligne lorsqu'il s'agit de dénigrer les hommes politiques qui représentent le nouvel État démocratique, comme le ministre des Finances Matthias Erzberger ou le ministre des Affaires étrangères Walther Rathenau. Tous deux sont finalement assassinés par des meurtriers issus des milieux d'extrême droite ; en Allemagne, nombreux sont ceux qui considèrent Helfferich comme au moins moralement coresponsable. Après l'assassinat de Rathenau, le chancelier du Reich de l'époque, Joseph Wirth, pointe

symboliquement Helfferich du doigt lorsqu'il prononce la fameuse phrase : « l'ennemi est à droite ! » En conséquence, la presse populiste voit derrière la mort de l'homme politique pronucléaire et antisémite des forces obscures comme « la franc-maçonnerie » à l'œuvre. La théorie du complot, selon laquelle Helfferich aurait été éliminé de manière ciblée, n'a cependant pas d'écho en Allemagne.

En Suisse, le débat se situe au niveau des faits. Un an après l'accident, le conseiller fédéral Robert Haab souligne devant le Conseil national « l'erreur humaine » dans l'accident. En outre, l'utilisation de voitures de chemin de fer équipées d'un éclairage au gaz est totalement interdite en Suisse. De plus, il y aura bientôt le développement d'un nouveau système de contrôle de la marche des trains qui rendra possible l'immobilisation d'un train en cas d'urgence. Le système de contrôle de la marche des trains Integra-Signum, qui peut déclencher un serrage imposé, est finalement introduit en 1933 et reste en service jusqu'en 2018.



Gros accident ferroviaire à Bellinzone il y a cent ans

Comme le train rapide de nuit numéro 51 de Milan à Bâle était fortement retardé, il a circulé en deux parties : la partie suisse du train circulait dans l'horaire régulier, les voitures venant d'Italie suivaient en tant que train supplémentaire 46 minutes plus tard. Ce train 51b était tracté par les deux Be 4/6 12342 et 12329. Derrière, une voiture de chauffage circulait, suivie de deux voitures voyageurs de première et deuxième classe de l'époque. Il s'agissait tout d'abord d'une ancienne voiture badoise en bois à destination de Dortmund, qui transportait 1,2 mètre cube de gaz pour son éclairage au gaz dans deux citernes sous le plancher de la voiture. Dans le sens inverse, le train numéro 70 circulait vers Milan avec une partie de train de Bâle et une de Zurich, qui avaient été réunies à Arth-Goldau. Le train était composé de la Be 4/6 12322 en tant que locomotive de traction et de la Be 4/7 12502 en tant que locomotive de tête, d'une voiture chauffante derrière les deux locomotives électriques, d'un fourgon à bagages et de voitures voyageurs de type lourd en acier. Le mécanicien de la locomotive de tête était normalement affecté au service de manœuvre et ne conduisait le train rapide qu'en raison de la forte affluence à Pâques. Dans la descente de la rampe du Gothard, le train de marchandises 8572, retardé de 55 minutes, se trouvait d'abord devant le train 70.

https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Bellinzona



« Ne ressasse pas le passé, ne rêve pas de l'avenir. Concentre-toi sur le moment présent. »



Photo: Markus Leutwyler

