

## LACI: non à la révision

Mécanicien et directeur social à Olten, Peter Schaefer dit pourquoi il est contre la révision de la loi sur le chômage.

Pages 6-7



## Le licenciement est un dernier recours

Le SEV a obtenu du Tribunal arbitral fédéral que le licenciement « disproportionné » prononcé par les CFF envers un membre soit annulé.

Page 13



## Sécurité sur les rails

Eugen Wipfli et son équipe jouent un rôle essentiel dans la sécurité technique du réseau CFF.

Page 16

## Enorme vague de soutien en faveur de la CGN

# Plus de 43 000 signatures

La pétition « Assurons l'avenir de la CGN » a récolté un nombre record de signatures.

Touristes ou usagers locaux des lignes de transports publics de la CGN, tous

ont signé la pétition lancée cet été par la CGN. La pétition demande que l'avenir de la flotte historique soit assuré, que la CGN ne soit pas divisée en deux, et que les crédits nécessaires à la rénovation du chantier naval et des bateaux le « Vevey » et le « Ville de

Genève » soient rapidement soumis aux Grands Conseils des cantons de Vaud, Genève et Valais.

Page 5



Les bateaux qui servent aux transports publics et la flotte touristique Belle Epoque forment un tout qui doit rester dans une seule société.

## UN GRAND POTENTIEL

De nombreux collaborateurs des transports publics actifs dans la vente et les services administratifs ne sont pas encore membres SEV. Le SEV veut développer ce potentiel grâce à des efforts particuliers de recrutement dans ces deux branches. Les premiers succès ont déjà été enregistrés mais pour un succès durable, il faut que les membres parlent du SEV et de ses avantages sur leur lieu de travail.

Pages 8-10

## Les négociations avec les CFF ont repris

# Une seule branche



Il n'y aura pas de courbes de salaires particulières dans le nettoyage et la vente. Les CFF ont accepté l'idée qu'ils forment une branche unique en tant qu'entreprise.

Le SEV avait renoncé à une ronde de négociations avant la pause d'été

parce que les CFF laissaient planer un doute sur le sérieux avec lequel ils prenaient le partenariat social. Un accord a cependant été trouvé pour la nouvelle société CFF Cargo, où il y aura une CCT pour tous. La volonté de compromis l'emporte donc des deux côtés au moment d'entamer les négociations de cet automne.

Pages 2-3

## ÉDITO

### MOI, TOI, NOUS... LE SEV !

*Tu travailles dans les transports publics et tu sais exactement ce que cela veut dire : veiller chaque jour au fonctionnement d'un système de TP connu dans le monde entier pour sa qualité. Tu peux être fier de cela. Mais tu sais aussi cependant que le travail quotidien n'est pas toujours sans heurts. Il est souvent marqué par l'agitation et l'insécurité. Le SEV se préoccupe que toi et tes collègues ne soient pas oubliés. Nous nous engageons pour des conditions de travail convenables. Nous le faisons en partie avec toi et en partie directement sur ta place de travail, dans laquelle nous veillons aussi à des conditions correctes aussi avec la concurrence.*

*Comme membre du SEV tu as une organisation derrière toi, et avec tes collègues de travail, tu peux compter sur un soutien professionnel pour vous organiser. Si tu as toi-même un problème à ta place de travail, tu peux en parler au SEV : la protection juridique est à ta disposition.*

*Voilà ce qu'est le SEV, tu le sais bien ! Il existe toutefois encore des employé(e)s des transports publics qui ne le savent pas. Il vaut la peine de discuter avec eux, afin de les rapprocher du SEV et de les faire adhérer. Pour cela il est essentiel que tu fasses le premier pas. Va vers eux et explique-leur qu'ils pourront y rencontrer de nombreux collègues qui ne sont pas indifférents à ce qui se passe sur les lieux de travail. Apporte ton aide, recrute de nouveaux membres et renforce ton SEV.*

*Je compte sur toi !*

**Giorgio Tuti, président SEV/hk**

Les négociations pour le développement de la CCT CFF ont repris

# Plein feu sur le système salarial

Un pas a été fait de chaque côté dans les négociations sur l'avenir de la convention collective de travail des CFF. Syndicats et CFF veulent maintenant se concentrer sur l'essentiel : le système salarial.

Après la pause d'été, les négociations sur le développement de la CCT CFF ont repris. Le SEV y participe à nouveau, car durant les vacances d'été il a obtenu qu'une convention collective de travail soit garantie pour tous auprès de la nouvelle société CFF Cargo International (voir *contact.sev* n° 12 et 13). C'est aussi grâce au formidable soutien des membres. Une pétition a



exercé la pression nécessaire au succès de ces négociations.

Le conflit sur le partenariat social a ainsi été dissipé et nous étions prêts à reprendre les négociations sur le développement futur de la CCT CFF. « La première ronde de négociations après cette interruption a été marquée par la volonté de dialoguer », observe Manuel Avallone; le vice-président SEV dirige la délégation de négociations des syndicats.

## Le même système pour tous

Un pas a été fait sur plusieurs éléments de négociations qui ont été marqués par des tâtonnements de part et d'autre. Les CFF renoncent à la création de branches particulières, et le système salarial sera valable de manière homogène pour toutes les collaboratrices et tous les collabo-

La rentrée d'apprentissage à login – la communauté de formation s'agrandit

## Deux nouvelles sociétés rejoignent login

Le 3 août, 762 jeunes ont commencé leur apprentissage ou leur stage de maturité professionnelle à login, la communauté de formation du monde des transports. L'augmentation du nombre d'entreprises membres leur ouvre de nouvelles possibilités de stages au cours de la formation.

Ces trois prochaines années, les transports urbains zurichois réserveront leurs neuf places d'apprentissage d'employé de commerce à des apprentis login. Durant les trois années que dure la formation d'employé de commerce en transports publics (ECTP), les apprentis changent de place d'apprentissage tous les 6 à 12 mois. Ces changements de

se familiariser avec différentes activités – selon la formation point fort choisie – au sein de la communauté, à savoir aux CFF, aux RhB, chez Swiss ou dans l'une des cinquante autres entreprises de transport membres de login.

« Les VBZ proposent des places d'apprentissage très diversifiées », affirme Jacques Baumann, responsable du secteur Marché aux VBZ, qui nous explique la base de ce nouveau partenariat: « Le domaine de l'exploitation requiert un certain talent pour la planification, tandis que la vente s'adresse à des apprentis plutôt extravertis. Notre adhésion à login nous permet de proposer à des jeunes des places d'apprentissage qui correspondent à leurs intérêts et à leurs aptitudes, ce qui nous assure une relève motivée. »

### Bus Ostschweiz forme des employés de commerce TP

De nouveaux stages auprès de la compagnie Bus Ost-



Les jeunes intéressés à commencer un apprentissage dans les transports publics à la rentrée 2011 peuvent déjà se manifester auprès de login.

schweiz sont désormais proposés aux apprentis du canton de Saint-Gall. « login nous offre la possibilité de former nouvellement des employés de commerce spécialisés dans les transports publics », se réjouit Beat Lang, responsable Personnel à Bus Ostschweiz. « Cette spécialisation répond bien mieux aux défis auxquels notre entreprise doit faire face que l'orientation que nous proposons jusqu'à présent, à

savoir « Prestations de service et administration ». En outre, grâce à notre affiliation à login et à la diminution des charges organisationnelles qui en découle, nous serons en mesure de créer à moyen terme jusqu'à cinq places d'apprentissage. »

### Une catégorie privilégiée: la construction de voies ferrées

Trois nouvelles entreprises membres du Tessin forme-

ront également pour la première fois des apprentis constructeurs de voies ferrées, assurant ainsi une relève dont il est urgent de pouvoir disposer de par l'extension continue de l'infrastructure ferroviaire. login formera donc nouvellement environ 8 constructeurs de voies ferrées au Tessin pour ces trois entreprises ainsi que pour les CFF.

### Mises au concours pour la rentrée d'apprentissage 2011

Que vous souhaitiez postuler pour une place dans le domaine commercial, technique ou de la construction de voies ferrées, il vous est d'ores et déjà possible de nous faire parvenir votre candidature pour la rentrée 2011. En dépit de leur diversité, toutes ces professions ont un point commun: les perspectives qu'elles offrent dans un monde des transports en pleine expansion sont excellentes.

L'assainissement de la Caisse de pensions CFF entre dans sa phase finale

## Il faut maintenant convaincre la classe politique

rateurs. Jusqu'ici les CFF avaient l'intention d'établir des courbes de salaires particulières et plus basses pour les branches de la vente et du nettoyage, dont les CFF estimaient que le niveau était trop élevé.

Les syndicats ont accepté en contrepartie une répartition en 15 niveaux d'exigence (au lieu des 29 échelons de fonction actuels). Ils ne s'opposent par ailleurs plus aux éléments de prestations dans le système salarial, dès lors que la loi les impose aux CFF. «Nous continuerons cependant à faire campagne pour maintenir cette part du salaire aussi basse que possible», explique Manuel Avallone.

**Un nouveau système salarial, oui, à condition que...**

Le nouveau système salarial approche maintenant du

milieu des négociations. Le SEV a des attentes claires à ce sujet, souligne Manuel Avallone: «Pour nous, c'est raisonnable s'il n'y a aucune redistribution du bas vers le haut, des possibilités de carrières évidentes et transparentes ainsi naturellement que la compensation du renchérissement, une progression mesurable du salaire, ainsi que les autres mesures salariales à négocier chaque année.»

Aucune décision définitive n'est encore tombée concernant le développement de la convention collective de travail. D'autres négociations musclées nous attendent. Un résultat doit être obtenu d'ici à la fin de l'année, afin que les décisions finales puissent être présentées à la conférence CCT.

Peter Moor

Est-ce la fin d'une longue attente? Ces prochains jours, la commission des finances du Conseil des Etats traitera de l'assainissement de la Caisse.

C'est maintenant au Parlement de jouer: après le message du Conseil fédéral ce printemps sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, le Conseil des Etats prendra une décision en octobre.

Le Conseil fédéral prévoit une contribution supplémentaire de 1,148 milliard de francs. Il est clair pour le SEV mais aussi pour le conseil de fondation de la Caisse de pensions qu'un refinancement correct et complet n'est pas



possible avec ce montant. D'un autre côté les CFF se sont inclinés devant la réalité politique et ils ont accepté les projets d'assainissement, qui incluent des prestations plus ou moins de la même importance de la Confédération, de l'entreprise et du personnel.

Depuis le milieu de l'année le personnel paye une contribution d'assainissement de

2,5%, et l'âge de la retraite a été élevé à 65 ans.

Le SEV va se faire entendre à la commission des finances. Les lettres destinées aux politiques et politiciens sont déjà en route et durant la session d'automne les actifs et les retraités vont chercher le dialogue avec les membres de la commission.

« Nous voulons obtenir que la situation personnelle des gens concernés soit claire pour les membres du Parlement », explique Daniela Lehmann, responsable des actions politiques au SEV. « C'est autre chose de le lire sur papier que de voir le personnel apporter sa contribution, ou de parler directement avec quelqu'un qui raconte quelles pertes il a subies en faveur de la caisse de pensions! » pmo

Le Conseil fédéral s'accroche à ses mesures d'économie dans le trafic régional

## Lignes régionales : la lutte continue

L'ATE, le SEV, Pro Rail et la CITraP poursuivent le combat en faveur des lignes régionales menacées par les mesures du Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral reste campé sur sa position qui vise à réduire les indemnités pour les lignes régionales des transports publics. Les indemnités seraient uniquement réservées à l'avenir aux lignes de trafic régional ayant une demande minimum de 100 personnes par jour. Cette limite est actuellement fixée à 32 passagers quotidiens. L'application de cette mesure provoquerait une coupe sombre dans le trafic régional.

Environ 1300 lignes de trafic régional profitent aujourd'hui d'indemnités fédérales. Un septième parmi elles – à peu près 160 lignes –

seraient directement menacées dans le cadre du programme d'économie du Conseil fédéral. Si cette mesure envisagée était appliquée, les cantons seraient sollicités pour prendre la relève. Or ceci serait impossible en maint endroit. En zone rurale surtout, des régions tout entières et des villages seraient ainsi déconnectés du réseau des transports publics.

En Suisse romande, les lignes menacées se répartissent de la manière suivante: Vaud 26, Bas-Valais 13, Fribourg 12, Jura 8, Neuchâtel 7 et Genève 1.

L'ATE, le SEV, Pro Rail Suisse et la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics en Suisse (CITraP) vont par conséquent poursuivre leur lutte pour le maintien des lignes menacées. Pas seulement pour des raisons de politique régionale. Si des lignes de transports publics disparaissent, cela entraîne une plus forte



La ligne des TRN Neuchâtel–Petit-Savagnier–Cernier fait partie des 67 lignes régionales menacées en Suisse romande.

utilisation de la voiture et par conséquent de plus fortes émissions de CO<sub>2</sub>.

De surcroît, l'ATE trouve incompréhensible que le Conseil fédéral puisse postuler que le programme d'économie baisse la croissance des dépenses dans le trafic de 2 à 1,6%. Les pronostics des Offices fédéraux s'y opposent diamétralement puisqu'ils prévoient à l'avenir également une croissance continue du trafic. Dans ces circonstances, ce n'est pas

moins, mais plus d'argent qui doit être déboursé pour résoudre le problème.

ATE

### Signature de la pétition

La liste des lignes de trafic régional menacées publiée par l'ATE est consultable sur: [www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/rpvlienien.pdf](http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/rpvlienien.pdf). La pétition peut être signée en ligne sur: [www.ate.ch/regio](http://www.ate.ch/regio), [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) et [www.igoev.ch](http://www.igoev.ch).

## EN VITESSE

### Rectificatif

Dans notre édition numéro 14, nous avons publié un article sur les traverses en bois. Il y est indiqué que «les CFF ont décidé d'acheter leurs traverses en bois pour se conformer à la loi fédérale sur les marchés publics (LMP) ainsi qu'à son ordonnance d'application (OMP)». Les CFF tiennent à faire savoir qu'ils y sont obligés par la loi, et que cela ne résulte donc pas d'une décision prise par l'entreprise. SEV

### Recul des prix

Les prix ont reculé de 0,7% en juillet 2010, en comparaison du mois précédent, selon l'indice national des prix à la consommation de l'Office fédéral de la statistique. Durant l'année, le renchérissement atteint 0,4%, et 0,5% en comparaison annuelle en juin 2010 et -1,2% en juillet 2009. Le recul est dû avant tout aux soldes d'été pour les habits et les chaussures et aux prix plus bas du mazout.

## La gare centrale de Zurich, résumé de la Suisse

*Pas de doute : la gare centrale de Zurich représente bien davantage que le plus important nœud ferroviaire de Suisse, avec ses 870 connexions nationales et internationales et son important réseau express régional, mis en service il y a tout juste vingt ans. Elle qu'on appelle aussi principale (« Hauptbahnhof ») marque sa prépondérance par rapport à la dizaine d'autres gares et haltes en exploitation dans la plus grande ville du pays, la seule qui à vrai dire mérite le titre de métropole.*

*Recensant en moyenne 360 000 passagers quotidiens, elle s'impose comme le site le plus fréquenté de Suisse : environ 2,5 millions de personnes par semaine, presque autant en un seul jour que le Musée des Transports de Lucerne en toute une année. Parcourue par une telle foule, elle constitue la scène où se présente la majorité de la société helvétique d'aujourd'hui, à la fois urbaine, mobile, cosmopolite et multiple – juste l'inverse de l'image figée que voudraient en garder les conservateurs de toutes obédiences.*

*Construite en 1871 et réaménagée avec respect à la fin du siècle dernier, elle constitue le fleuron du patrimoine immobilier des CFF, auxquels elle a certainement contribué à valoir le Prix Wakker, décerné en 2005 pour leur tradition architecturale (Baukultur).*

*Au niveau des 18 voies principales et dans les deux étages inférieurs, elle offre des espaces com-*

*merciaux regroupés sous la fameuse enseigne Shopville, dont la location rapporte une proportion intéressante des recettes de CFF Immobilier.*

*Comme toute grande gare exploitée en cul-de-sac, celle de Zurich vaut aussi et surtout par son hall d'entrée, dans lequel à l'origine aboutissaient trois voies parallèles, vite devenues insuffisantes pour assurer le trafic. A Lucerne, les voyageurs arrivent pratiquement au bord du lac. A Zurich, ils sont nombreux à traverser l'immense hall de 169 mètres de long et 43 mètres de large, les yeux plus souvent vissés sur le dallage que vers son haut plafond où, pourtant, le très coloré Ange protecteur de Niki de Saint Phalle attire le regard et suscite chaque fois un joyeux étonnement.*

*Cette inattention au généreux volume du hall central a une raison bien simple : il ne se laisse que rarement admirer dans sa plénitude, en dehors des vacances d'été. Pendant cette période au moins, comme l'observait récemment un journaliste de la NZZ (24 juillet 2010), on peut parcourir sans encombre le vaste espace libéré de toutes les installations qui l'occupent la majeure partie du temps.*

*En effet, pendant 210 jours au maximum par année, les étalages, les stands, les podiums et autres chalets de Noël accaparent la zone de chalandise*

*la plus fréquentée de Suisse et proposent aux passants les moins hâtifs toutes sortes de ventes, démonstrations, promotions et animations.*

*Mais voilà, la gare de Zurich, c'est un morceau de la société de consommation, plus précisément l'un de ces lieux de transition, avec les limitations et aussi toute la disponibilité que cela implique, l'un de ces espaces intermédiaires propres aux achats en vitesse et à la restauration rapide comme aux flâneries indécises et aux pauses plus ou moins volontaires.*

*La gare centrale offre aussi un bel échantillon de la société suisse contemporaine. Beaucoup de jeunes, sac au dos et bouteille de Pet ou cannette à la main. Toutes sortes de personnes manifestement actives professionnellement, en leurs diverses tenues et obligations. Pas mal de retraités observant une agitation générale qu'ils trouvent distrayante chez les autres après l'avoir longtemps vécue eux-mêmes, de gré ou de force. Enfin, y cherchent refuge celles et ceux qui, venus d'ici ou d'ailleurs, tentent de sortir de leur isolement – et de leurs problèmes. Qui sait, leur viendra peut-être en aide la bénédiction silencieuse donnée par « la vieille dame à la chaise roulante », postée depuis des années au droit de la voie 8.*

*Cette figure originale et bien connue de la gare de Zurich y apparaît comme en contraste tranquille et intemporel avec un univers fonctionnel où dominant plutôt les mouvements en tous sens, les contraintes-horaires et les préoccupations individuelles.*

**Yvette Jaggi**



Echange d'expériences et assises sur le recrutement de nouveaux membres

## La VPT veut booster le recrutement

La sous-fédération VPT organise, en collaboration avec le SEV, des assises sur le recrutement de nouveaux membres. Nous les avons prévues sous forme d'échange d'expériences. Notre objectif est de renforcer et de motiver les sections VPT dans leurs tâches de recrutement. Nous analyserons les bonnes et les mauvaises pratiques et en tirerons des conclusions sur ce qui peut être utile à l'avenir. Des experts nous éclaireront sur divers points centraux dans l'acquisition de nouveaux membres.

**Objectif :** Tous doivent rentrer chez eux avec beau-

coup de nouvelles idées et une nouvelle motivation et pouvoir mettre activement en œuvre leur « plan de recrutement ».

Même ceux qui ont le sentiment qu'ils font déjà tout leur possible dans le cadre du recrutement sont invités à prendre part à ces assises. C'est justement leurs expériences qui seront à la base des discussions et les autres collègues doivent pouvoir en profiter.

**Contenu :** Retour d'expériences de recruteurs et recruteuses ; Bonnes pratiques, mauvaises pratiques ; Un bon travail de la section et c'est à

moitié gagné ; L'entretien personnel de recrutement ; Que dois-je savoir en tant que recruteur ou recruteuse ; Comment établir un plan de recrutement pour notre section.

**Animation :** Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV et formateur d'adultes diplômé.

**Résultat attendu :** Les participantes et participants se penchent sur les stratégies de recrutement de nouveaux membres, étoffent leur répertoire d'instruments et de stratégies pour leurs activités de recruteurs, sont en mesure d'élaborer une stratégie de recrutement pour leur section.

**Public cible :** Présidentes et présidents de section, responsables de recrutement et membres de comités de section intéressés.

**Lieu et date :** Kongress-

**hotel à Olten, jeudi 21 octobre 2010.**

**Inscription :** [www.vpt-online.ch](http://www.vpt-online.ch) où [martin.ritschard@vpt-online.ch](mailto:martin.ritschard@vpt-online.ch) où tél. 079 782 09 77.

Nom

Prénom

Section

Adresse

Inscription à faire parvenir à Martin Ritschard, Kreuzmaadweg 16, 3812 Wilderswil. Le programme sera envoyé deux semaines avant la réunion !

Lancée par le SEV, la pétition « assurons un avenir à la CGN » a fait un tabac

# La CGN a récolté plus de 43 000 signatures

Sur les bateaux, par retour de courrier et sur Internet, la pétition a rencontré un très large écho.

Plus de 43 000 signatures en six semaines, tel est le score impressionnant réalisé par la pétition de la CGN, lancée le 30 juin dernier. Le personnel de la CGN en a récolté directement 30 000 auxquelles s'ajoutent les 12 000 signatures revenues par retour de courrier, surtout grâce au soutien de l'ABVL, plus un millier sur Internet. De nombreux organismes, villes, associations et privés ont pris des initiatives pour récolter des signatures, ce

qui a beaucoup touché le personnel.

La récolte s'est faite aussi bien auprès des Genevois ou des Vaudois que des touristes. « Les citoyens ont exprimé un vrai ras-le-bol face à l'immobilisme des autorités. Les touristes, eux, ne comprennent pas qu'on ne rénove pas les bateaux Belle Epoque », explique Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV.

## Un tiers des recettes

Et à propos des bateaux historiques, Olivier Barraud tient à déboulonner une idée reçue : « Arrêtons de dire que ces bateaux coûtent cher, ce n'est pas vrai ! Les six bateaux Belle

Epoque qui naviguent actuellement représentent un tiers des charges, mais aussi un tiers des recettes totales de la CGN. Le « Vevey » est même rentable puisqu'il couvre plus de 100% de ses charges. La faute aux politiques, il sera immobilisé à partir de septembre à cause du retard pris dans les travaux, une aberration ! »

La pétition demande aux Conseils d'Etats de Vaud, Genève et Valais de prendre les trois mesures suivantes :

1) soumettre immédiatement aux Grands Conseils des cantons concernés les crédits EMPD II CGN, qui comprennent entre autres les



La pétition demande entre autres que les bateaux de transports publics et la flotte historique restent dans la même société.

sommes nécessaires à la rénovation des bateaux « Vevey » et « Ville de Genève » et du chantier naval à Ouchy.

2) de garantir à long terme la rénovation et l'exploitation de la flotte Belle Epoque.

3) de renoncer à une scission de l'entreprise, en maintenant l'ensemble de la flotte CGN dans une seule entité juridique.

« Le SEV est fermement opposé à la création d'une

fondation séparée pour la flotte Belle Epoque. Dès qu'il y a deux entités, cela crée artificiellement la possibilité d'avoir des conflits d'intérêts, ce qui n'est pas le cas avec une seule entité juridique », explique Olivier Barraud.

« Le SEV élabore actuellement des propositions pour sortir de cette situation de blocage et trouver une solution », indique Olivier Barraud.

hk

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) s'est largement mobilisée

## « Nous sommes une force de lobbying »

L'ABVL est un acteur de poids dans le monde de la navigation sur le lac Léman.

Tout comme le SEV, l'ABVL refuse le projet d'une division de la CGN, qui séparerait les transports publics des lignes touristiques.

En conséquence, l'association a apporté son soutien à la pétition « Assurons un avenir à la CGN », lancée par le personnel de la compagnie de navigation. « Nous avons envoyé un courrier à tous nos donateurs réguliers, soit 16 000 personnes, avec une enveloppe préaffranchie à renvoyer directement au SEV », explique Maurice Decoppet, président de l'ABVL.

### Les conséquences à craindre

La crainte de l'ABVL, en cas de séparation entre transports publics et flotte touristique, c'est que les bateaux Belle Epoque ne bénéficient plus à l'avenir des lois sur les transports publics. Avec des



Cet été, l'ABVL s'est mobilisée pour l'avenir de l'ensemble de la CGN, après l'avoir déjà fait pour certains bateaux historiques de la flotte comme « La Suisse », restauré grâce aux fonds récoltés par l'association.

conséquences très concrètes. Actuellement l'exploitation des lignes touristiques de la CGN est en effet financée par les fonds sur les transports publics. « En cas de séparation entre transports publics et flotte touristique, nous craignons que faute de base légale, on se trouve avec un

gros problème de financement, non seulement pour l'exploitation des lignes touristiques, mais aussi pour les investissements. »

Or, la rénovation de chacun des bâtiments de la flotte Belle Epoque exige une somme conséquente : « Il faut compter 12 à 13 mil-

lions par bateau, mais cela prolonge leur vie d'au moins 50 ans », explique Maurice Decoppet.

### Distinction discutable

Tout comme le SEV, l'ABVL remet aussi en question la distinction faite entre tourisme et transports publics.

Que dire par exemple d'un habitant de la région qui prend le bateau de Nyon à Ivoire pour aller manger des filets de perche ?

L'ABVL a été fondée en 2002, suite à la crise des finances cantonales qui avait amené les cantons concernés (Vaud, Genève et Valais) à décréter qu'ils n'avaient plus d'argent à consacrer à la flotte Belle Epoque.

### Actionnaire principal de la CGN

L'association compte environ 20 000 donatrices et donateurs à l'heure actuelle. La grande majorité habitent l'Arc lémanique, ce qui fait de l'ABVL un lobby à ne pas négliger pour les cantons riverains. Les autres membres habitent principalement en Suisse allemande et en France.

L'ABVL est aussi l'actionnaire numéro 1 de la CGN avec 17% des actions et à ce titre, l'association est incluse dans toutes les discussions concernant la compagnie de navigation.

Hélène Koch



» L'Union des villes est clairement contre le durcissement de la loi. «

Peter Schafer, mécanicien et directeur social, Olten

Peter Schafer, mécanicien et directeur social de la ville d'Olten, s'exprime sur la révision de la LACI

## « C'est la mauvaise direction »

*Le peuple suisse vote le 26 septembre sur la révision de la LACI. Celle-ci amènerait un net démantèlement des prestations de l'assurance chômage et entraînerait un transfert à l'aide sociale. Pour cette raison, de nombreux directeurs des affaires sociales communales se positionnent clairement contre cette révision, dont Peter Schafer. Social-démocrate et syndicaliste, il dirige les affaires sociales d'Olten depuis 2001.*

**contact.sev: Combien de personnes au chômage y a-t-il parmi celles qui touchent l'aide sociale à Olten ?**

**Peter Schafer:** Le critère « chômage » existe au premier plan dans 329 des 684 dossiers de l'aide sociale. Les personnes sans emploi et les membres de leur famille représentent ainsi de loin le groupe le plus important des personnes dépendantes de l'aide sociale. Toutes les autres raisons telles que la maladie ou le divorce viennent loin derrière. Il est également établi que quand quelqu'un reçoit une aide sociale pour la première fois, c'est après avoir timbré pendant longtemps et épuisé ensuite presque entièrement d'éventuelles ressources privées, car c'est en général seulement à ce moment que quelqu'un peut s'annoncer à l'aide sociale.

**Est-ce que tous ces chômeurs sont en fin de droit, ou bien est-ce qu'il y a encore d'autres groupes, peut-être des mineurs, qui n'ont encore jamais travaillé ?**

Il existe çà et là des jeunes qui ne trouvent absolument aucun travail, parce qu'ils sont peut-être déjà suspects, mais ce sont vraiment des cas isolés.

**Et qu'en est-il selon les tranches d'âge ?**

L'Office cantonal de l'emploi tient une statistique des personnes au chômage, qui montre clairement que le

groupe des jeunes est le plus touché. En juin dans le canton de Soleure, sur 406 personnes qui se sont annoncées au chômage, 89 d'entre elles étaient des jeunes de 20 à 24 ans. Beaucoup d'entre eux n'ont encore aucun patrimoine et arrivent pour cette raison très vite à l'aide sociale.

**Est-ce que les jeunes sortent aussi plus vite de l'aide sociale ?**

Lorsque des gens de cet âge deviennent déjà des cas sociaux, c'est le pire et nous entreprenons vraiment tout pour les ramener dans la vie professionnelle. Souvent ce sont des personnes qui ont arrêté l'école ou interrompu leur apprentissage. Il existe cependant une exigence sur un premier accomplissement, qui signifie que nous les soutenons de manière intensive, afin qu'ils aillent aussi loin que possible. Cela va parfois jusqu'à un coach individuel. Ceux qui tombent à l'aide sociale à 20 ans ont ensuite peut-être un problème de drogue et seront pour longtemps un cas social, ce que nous voulons absolument éviter.

**Qu'en est-il à l'autre bout de la pyramide des âges ? On entend souvent qu'avec la crise, les gens de 55 ou 60 ans sont licenciés.**

Ceux qui sont depuis aussi longtemps dans la vie active ont pour la majorité épargné quelque chose qui doit d'abord être utilisé jusqu'à un minimum avant qu'une

demande d'aide sociale entre en ligne de compte. C'est pourquoi seuls des cas isolés atterrissent à l'aide sociale. Leur situation personnelle se dégrade cependant de manière massive; ils doivent aussi vendre leur maison ou leur appartement avant de recevoir un soutien financier des services sociaux.

**A voir, l'aide sociale va ainsi nettement aux jeunes, et ce seraient eux qui seraient le plus fortement touchés par le démantèlement ?**

Clairement, particulièrement avec la perspective de devenir des cas sociaux de longue

» Dans tous leurs discours, les politiciens disent que les jeunes représentent notre avenir et qu'il faudrait les faire avancer. Et maintenant, c'est justement les jeunes qu'on veut punir. «

durée. C'est vraiment schizophrène: dans tous les discours, les politiciens disent que les jeunes sont notre avenir, qu'ils doivent être mis en avant. Et maintenant, c'est justement les jeunes qu'on veut punir. On entend que ce serait des paresseux, qui devraient accepter sans hésiter n'importe quel travail. On ne peut pourtant pas obliger tout le monde à aller balayer les rues.

**Et s'ils vont balayer les rues, est-ce que ça les aide ?**

Ce sont vraiment de purs jobs de transition. Ensuite ils seront à nouveau au chômage et recevront des

indemnités de chômage sur la base de ce dernier job mal payé, et pas sur la base de leur formation. C'est pour cette raison que l'initiative des villes est clairement contre un durcissement de la législation. Nous sommes les spécialistes dans ce domaine: les personnes concernées passent de l'Etat aux communes, dans l'anonymat, et les coûts reviennent ensuite aux communes. Nous savons quelles conséquences cela a et nous disons clairement: c'est exactement la mauvaise direction!

**As-tu une idée des conséquences qu'aurait l'acceptation de la révision de la LACI ?**

Le canton de Soleure a essayé de chiffrer cela dans une interpellation au Parlement: il compte qu'il y aurait 110 à 160 cas sociaux supplémentaires pour tout le canton. Pour la ville d'Olten, les coûts devraient grimper d'environ un demi-million, de 4,5 à 5 millions par année.

**Tu travailles à temps partiel comme mécanicien, à côté tu es politicien; peux-tu t'imaginer être toi-même un jour sans travail ?**

J'ai été une fois au chômage, après l'apprentissage,

que j'avais effectué à l'atelier principal d'Olten de l'époque. Il y avait alors un gel du personnel et tous les apprentis ont dû partir après la fin de leur apprentissage. Mais personne ne m'aurait pris durant la période entre la fin de l'apprentissage et le service militaire. Finalement cela aurait dû aussi être encore payé durant le RS...

Aujourd'hui j'ai une situation relativement stable, sauf si je faisais une faute gravissime et que j'étais licencié pour cette raison. Je me suis cependant adapté aux temps modernes et avec mes deux temps partiels, j'ai une bonne base pour trouver à nouveau quelque chose. Je pourrais aussi utiliser facilement directement mon expérience de neuf ans comme directeur social.

**Tu es plutôt un exotique comme mécanicien à temps partiel et politicien.**

Beaucoup de mes collègues mécaniciens se sont mis depuis au temps partiel. Le travail devient toujours plus stressant et il n'y a pratiquement plus de temps morts. Avant, on roulait vers Zurich, la loc était décrochée, on allait sur les voies de garage et on attendait 50 minutes pour le retour. Aujourd'hui on arrive à Zurich, on est décrochés et nous courons à une autre loc pour le prochain trajet. Ce «point noir», comme nous l'appelons, devient

# INTERVIEW



Peter Schafer dans son bureau à la mairie d'Olten. C'est manifestement un cheminot qui travaille ici!

toujours plus gros. C'est pourquoi de plus en plus de collègues réduisent leur charge à 80% ou 90%. Je travaille moi-même depuis bientôt 20 ans à temps partiel, d'abord à cause de la famille, des enfants, et ensuite depuis que j'ai été élu

## » Certains mécaniciens craignent déjà pour leur place de travail ou bien pour leur salaire. «

au Conseil municipal d'Olten.

**Est-ce qu'on parle parmi les mécaniciens de ces nombreuses propositions de démantèlement dans le domaine social, c'est-à-dire ce printemps la LPP, maintenant la LACI, bientôt l'AVS et la Suva?**

Les caisses de pension sont un grand thème, naturellement à cause de la Caisse de pensions CFF. Sinon, c'est plutôt ceux qui sont déjà engagés politiquement et syn-

dicalement qui discutent de tels sujets. Les conditions de travail donnent bien davantage matière à discussion.

**Est-ce qu'il y a comme avant une opinion dominante selon laquelle les gens sont à l'abri du chômage?**

D'un côté oui, mais de l'autre, je sens aussi une grande insécurité. Avec la séparation prévisible entre trafic longue distance et trafic régional, beaucoup se demandent justement ce qui va leur arriver, s'il y a encore une place pour eux. Certains craignent déjà pour leur place de travail et aussi pour leur salaire, s'ils peuvent ensuite seulement rouler en trafic régional. J'espère que ces craintes ne sont pas fondées à Olten, parce que le trafic des trains lon-

gue distance tôt le matin part bien d'Olten. Il n'y aurait aucune place pour eux à Bâle ou Zurich.

**Qu'en est-il de la solidarité parmi les mécaniciens, par exemple avec d'autres catégories de métiers?**

Comme fils d'un surveillant dans le montage des voies, je suis naturellement particulièrement marqué! Je sais que sans les monteurs de voies, les manœuvres, les nettoyeurs de voitures, je ne pourrais pas rouler. Mais il y a pas mal de gens qui ne voient pas cela (ils sont cependant en majorité dans l'autre syndicat...) et ça me fait mal, c'est cependant la tendance dans la société. Récemment un mécanicien m'a rendu un véhicule en m'indiquant qu'il y avait un pot de yaourt vide dans le poste de pilotage qu'il n'allait sûrement pas enlever. Mais si tout le monde

pense comme ça, nous aurons bientôt une montagne de déchets dans la loc. Je ne pense et ne me conduis pas comme ça.

**Quelle est ta position personnelle sur la révision de la LACI?**

Ce qui me dérange surtout est l'image des jeunes qui est dessinée avec ça. Les jeunes sont notre futur! Quand on regarde la pyramide des âges, il est clair que si l'on veut maintenir en vie tout le système, il faudra épargner sur le dos des jeunes. J'aimerais aller dans une direction totalement différente, c'est-à-dire que chacun verse proportionnellement exactement la même chose à la caisse de chômage, peu importe combien il gagne. Le plafonnement actuel doit être éliminé.

Interview: Peter Moor/hk

BIO

**Peter Schafer, 48 ans**

**Famille:** marié, 2 enfants (15 et 17 ans)

**Métier:** formation d'électromécanicien, mécanicien de locomotive depuis 25 ans, à Bâle, Lausanne puis Olten. A temps partiel depuis 1992. Actuellement mécanicien et conseiller municipal à Olten, les deux à 50%; directeur social. «Grâce à un répartiteur compréhensif, cela fonctionne bien, avec une bonne flexibilité qui permet de jongler de manière polyvalente.»

**Loisirs:** course à pied, vélo, lecture, cuisine, vie sociale; organisateur de courses de vélo et d'événements sportifs.



« Certains collègues reviennent dans notre section parce qu'ils retrouvent un syndicalisme plus combatif. »

Johan Pain, président de la VPT-tl

## Recrutement des membres

# Le SEV met le turbo dans la vente et l'administration

*Cette année, le SEV fait un effort de recrutement particulier sur le personnel administratif et celui de la vente, deux branches où le taux de syndicalisation est plus faible que dans des métiers comme les contrôleurs, les mécaniciens ou les manœuvres. Il y a là un potentiel de plusieurs milliers de nouveaux membres. A cela s'ajoutent les collaboratrices et les collaborateurs qui reviennent au SEV.*

Augmenter le nombre de membres SEV, en particulier dans les bureaux et dans la vente: tel est le grand objectif du SEV cette année en matière de recrutement. Le premier groupe ciblé est celui du personnel administratif, où la marge de progression possible est importante. « Il y a un très gros potentiel de recrutement dans les bureaux, plusieurs milliers de personnes », indique Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV.

Qui dit travail de bureau

dit ordinateur, raison pour laquelle Internet constituera un outil de travail essentiel.

« Le personnel administratif pourra bientôt remplir un questionnaire en ligne. Le but est de savoir quels sont les thèmes qui intéressent ces employé(e)s et quelles sont leurs attentes. »

Daniel Trolliet, secrétaire syndical SEV

Un flyer sera bientôt distribué aux collaboratrices et collaborateurs concernés à Berne, Zurich, Bâle, Lucerne et Lausanne. « Ce flyer les invitera à consulter le site Internet et à remplir un ques-

tionnaire en ligne. Le but est de savoir quels sont les thèmes qui intéressent ce

personnel et quelles sont leurs attentes. »

La VPV Berne a aussi élaboré un plan de recrutement pour 2010 et les années suivantes (voir encadré). A elle seule, cette section représente

en effet plus de la moitié du personnel administratif des CFF. Environ 900 collaboratrices et collaborateurs sont membres de la VPV Berne, sur les 2500 à 3000 personnes qui travaillent dans les différents bâtiments administratifs de Berne.

### Un profil différent

Ce public cible comprend aussi les cadres. « Le SEV a développé une politique des cadres et souhaite continuer à recruter activement dans ce secteur, où il organise déjà de nombreux cadres », explique Daniel Trolliet.

Le faible taux de syndicalisation actuel du personnel

administratif (dont les techniciens, les ingénieurs, les financiers, etc.) s'explique en partie par l'évolution de l'origine de celles et ceux qui pratiquent ces métiers, à commencer par les cadres. Auparavant, ils étaient issus directement des rangs des cheminots, ce qui n'est plus le cas: « Les CFF engagent beaucoup de gens issus du secteur privé et on a du mal à les recruter », constate Daniel Trolliet. De plus, ces candidats venus de l'extérieur ont souvent un profil différent en matière de formation, dans la mesure où ils ont fait des études plutôt qu'un CFC. « Ils ne connaissent pas ou

## LA VPV BERNE INTENSIFIE SA POLITIQUE DE RECRUTEMENT

A fin 2010, toutes les personnes qui travaillent dans le domaine administratif à Berne doivent connaître le SEV et ses prestations. C'est l'objectif que s'est fixé la VPV Berne, qui regroupe à elle seule la moitié du personnel de bureaux des CFF. A plus long terme, la section veut aussi repasser la barre des 1000 membres.

La politique élaborée par la VPV Berne comprend les mesures suivantes:

- Attention particulière accordée aux nouveaux arrivants. Le journal *contact.sev* leur est ainsi envoyé durant 3 mois afin de leur faire connaître le SEV.
- Plus forte présence du SEV sur les lieux de travail. Elle doit se traduire par le fait que les

membres informent aussi les non-membres, par exemple sur la CCT et que les personnes de confiance soient connues.

- Concours limité dans le temps « les membres recrutent des membres », avec différents prix pour les cinq meilleurs recruteurs ou recruteuses. Le premier prix est un week-end pour deux personnes dans une ville à choix dans les pays voisins, le 2<sup>e</sup> prix un week-end pour deux personnes à l'hôtel Brenscino au Tessin, le 3<sup>e</sup> prix une journée wellness pour deux personnes en Suisse.
- Les membres recrutent des membres, longue durée. Celui qui parvient à recruter ne serait-ce qu'un seul membre reçoit une petite attention,

sous forme de clé USB par exemple.

- Formation des personnes de confiance, en la rendant plus systématique. Cela permet de les sensibiliser aux thèmes essentiels. La mise en évidence des missions leur permet aussi de s'occuper des membres de manière optimale.
- Actions régulières de la VPV pour les collaborateurs, notamment de la fête de section. Celle-ci a comme double fonction de permettre aux membres d'échanger entre eux, tout en leur marquant la reconnaissance de la section et en faisant de la pub en direction des non-membres.

hk



La VPV Berne est en première ligne dans le recrutement du personnel administratif des CFF, dont la moitié travaille à Berne.

# DOSSIER

CFE



Il existe un potentiel de recrutement de plusieurs milliers de membres supplémentaires dans les bureaux.

peu le monde syndical », résume Daniel Trolliet.

Les personnes concernées occupent aussi des fonctions où le travail est parfois plus difficilement quantifiable que dans certains métiers, que ce soit en temps ou en qualité. Enfin, certains pensent qu'ils n'ont pas besoin d'un syndicat. Une grave erreur pour Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV pour

**» Croire qu'un syndicat n'est pas nécessaire dans les bureaux est une grave erreur. C'est aussi le SEV qui négocie la classification de ces postes. «**  
Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV

la Suisse romande : « C'est le SEV qui négocie la classification de leur poste et c'est grâce à nous qu'il y a des garde-fous en matière de flexibilisation du temps de travail. Les gens qui travaillent dans les bureaux sont

autant si ce n'est plus touchés par les réorganisations, les déplacements et les suppressions de postes. »

#### Conditions de travail médiocres dans la vente

Il existe également un fort potentiel de recrutement dans la vente (voir page 10). Le taux de syndicalisation y est relativement bas, surtout pour le personnel à temps partiel dont

le salaire est souvent considéré comme un revenu complémentaire dans le couple.

Enfin, un sondage mené ce printemps par le SEV montre que le personnel de la vente, à une écrasante majorité, ne voit pas de perspectives de

développement professionnel (75% des Suisses allemands et 88% des Romands et Tessinois), ce qui explique peut-être aussi le faible taux d'engagement syndical.

La formation d'entreprise est également mal notée: moins d'une personne sur cinq en est satisfaite, toutes régions confondues. Le climat est encore moins bien noté chez les Romands et un peu mieux chez les Alémaniques. Les attaques de la clientèle font également partie des éléments qui trop souvent plombent les conditions de travail: 40% des sondés en Suisse allemande citent la clientèle comme élément « négatif » et la proportion est encore légèrement supérieure en Suisse romande et au Tessin.

Le SEV recherche intensivement des personnes de contact actives dans la vente:

« En général les militants actifs sur le terrain sont ceux qui recrutent le mieux », explique Olivier Barraud.

A la base, ce sont en effet les sections qui s'occupent du recrutement, avec un soutien du secrétariat central du SEV si elles le souhaitent: « En général, les sections ne nous sollicitent pas assez. Parfois elles nous demandent de venir présenter le SEV lors d'une séance, mais elles réclament surtout de l'envoi de matériel », explique Olivier Barraud. En principe, les sections devraient toujours avoir un responsable du recrutement dans le comité.

Au-delà de ça, l'efficacité dans le recrutement varie beaucoup en fonction de la motivation du comité et des militants actifs.

Une enquête menée l'an passé par le SEV a permis de

dresser un état des lieux de l'activité syndicale section par section. Chacune a rempli un questionnaire avec différentes questions telles que: « Le comité de section est-il au complet? » « Quelles activités proposez-vous aux membres? » « Quel est le nombre de membres que vous avez? » « Quelle est la capacité de mobilisation ou d'information? » Il ressort de ce questionnaire que certaines sections ont une très bonne capacité à mobiliser l'ensemble de leurs membres, indépendamment de leur importance numérique, alors que dans d'autres, c'est surtout le comité qui s'active.

On observe aussi que les sections ETC ont une

Suite de la page 9

vitalité plus élevée car elles bénéficient depuis longtemps de l'appui d'un secrétaire syndical.

#### Bémol chez les mécanos

Dans les métiers de la production CFF (contrôleurs, mécanos, chefs de mouvement, manoeuvres, etc.) le taux d'affiliation au SEV reste excellent, avec toutefois un bémol chez les mécaniciens, qui sont en partie affiliés au syndicat concurrent: «Les gens pensent souvent que le VSLF est plus combatif mais lors du lancement du préavis de grève à fin 2006, le VSLF a eu peur du conflit et a préconisé la négociation. Les faits nous prouvent que les dirigeants du VSLF sont plus mous que ceux du SEV. Certains aboient stérilement pendant que le SEV se bat pour ses membres!», lance Olivier Barraud.

Cet aspect de combativité n'est pas à négliger, puisqu'il permet d'attirer à nouveau d'anciens membres, comme le montre l'exemple des tl à Lausanne (voir ci-contre).

Hélène Koch

### Transports lausannois

## « Le recrutement se joue surtout durant les deux premières années »

Tout comme aux CFF, il existe une forte marge de progression aux ETC dans les bureaux.

La VPT-tl, à Lausanne, fait partie des sections SEV qui recrutent activement. Elle est également représentative d'une tendance générale, à savoir que seule une minorité du personnel administratif est syndiquée, alors que le personnel technique et des ateliers ainsi que les conductrices et conducteurs de bus sont beaucoup plus fortement syndiqués. Nous avons posé quelques questions au président de la section tl, Johan Pain.

Contact.sev: Qui sont les

personnes les plus faciles à recruter?

**Johan Pain:** C'est pendant les deux premières années dans l'entreprise qu'il y a le plus grand potentiel de recrutement. Si au bout de ces deux ans la personne n'est toujours pas membre du SEV, il sera plus difficile de la convaincre.

As-tu observé une évolution depuis ton arrivée au SEV en 1986?

Oui. Dans notre section, des collègues reviennent au syndicat, soit grâce aux activités et aux animations, soit parce qu'ils retrouvent un syndicat plus combatif. Le même discours offensif passe mieux qu'il y a 20 ans en arrière. C'est en partie grâce à l'apport de collègues

issus de l'immigration. Ils sont plus proches d'un syndicalisme combatif. Lorsque nous avons manifesté à la place St-François sur les conditions de travail l'été passé, 120 collègues se sont mobilisés. L'importance de cette mobilisation a été une surprise pour la direction et aussi pour nous.

Quel suivi assure la VPT-tl après le recrutement?

Nous avons mis sur pied un système d'information régulière. Les personnes qui le souhaitent reçoivent un e-mail deux à trois fois par semaine, avec des infos, ainsi qu'une copie des lettres envoyées ou reçues par la section. En revanche, les permanences ont été abandonnées, faute de demande.

Quelles sont les attentes concrètes des membres envers le SEV?

Ils réclament souvent un accompagnement en cas de problème, par exemple en cas de convocation pour absentéisme. Rien qu'en avril-mai, nous avons accompagné une douzaine de collègues convoqués pour ce motif.

Et quelles sont tes attentes envers le secrétariat central à Berne?

Il faudrait aller plus souvent aux prud'hommes, y compris pour des causes perdues, pour le principe et pour montrer que le syndicat n'a pas hésité à y aller, quitte à ce que ce soit un baroud d'honneur.

hk

### Les efforts de recrutement de la SBV

## « Aller vers les gens est essentiel »

La vente fait partie des branches dans lesquelles le taux d'organisation peut encore être augmenté. La SBV veut épuiser ce potentiel.

Pour Elisabeth Jacchini, la présidente centrale de la SBV, le recrutement est une exigence centrale. C'est pourquoi elle est souvent en route, afin de rendre visite aux collaboratrices et collaborateurs de la vente sur leur place de travail: «Je vais vers les gens, on doit nous voir. Il



La SBV cherche la discussion avec les gens de la vente.

ne s'agit pas seulement de parler avec les gens qui ne sont pas encore membres SEV. Nous allons aussi vers les gens qui sont déjà au SEV et parlons avec eux. Des non-membres se joignent ainsi souvent à la discussion et on peut les recruter. Lors de ces visites

en surface, les responsables du recrutement de la SBV sont aussi à chaque fois de la partie aux côtés d'Elisabeth Jacchini.

La vente est un terrain difficile

Depuis maintenant un an, la SBV a acquis de l'expérience avec une recruteuse permanente. Elisabeth Jacchini voit des progrès, mais il est encore trop tôt pour un bilan final. «Je trouve qu'il faudrait ne pas interrompre cette action, mais la poursuivre encore une année.» La conférence de direction de la SBV sera décisive. «La vente est un ter-

rain difficile» selon l'expérience faite par Elisabeth Jacchini en matière d'efforts de recrutement. Afin d'avoir du succès, il faut être plus actif. Et cela demande du temps, car à court terme, les efforts de recrutement n'ont souvent pas de succès.

L'information est essentielle

Afin de gagner de nouveaux membres, les employés doivent aussi être informés sur le SEV et son travail. C'est pour cette raison que la SBV a produit un prospectus, qui doit garantir l'information.

pan/hk

## Sections

**Dimanche  
29 août**

■ **VPT Nord vaudois**

Grillade familiale

Valeyres-  
sous-  
Montagny  
dès 11 h

Rendez-vous au refuge de Valeyres-sous-Montagny. Apéritif offert, viandes et boissons en vente sur place. Prenez vos services, pain, salades, desserts...  
Mise des objets trouvés. Sur demande, arrêt possible du train YSC près du refuge.  
Cordiale bienvenue à toutes et tous.

## Pensionnés

**Mercredi  
25 août**

■ **PV Jura**

Sortie

Avenches

Notre sortie annuelle est prévue le mercredi 25 août. Cette année, nous avons retenu la magnifique ville d'Avenches, avec le programme suivant: départ de la gare aux marchandises à 7 h 40. Pause café à Studen. Avenches avec une visite guidée de la ville – réception/apéritif offert par la commune à l'hôtel de ville/restaurant le Maure, suivi du repas de midi avec un menu surprise (personne ne sera déçu) puis visite du haras fédéral. Départ aux environs de 16 h, par la Vue-des-Alpes, avec un arrêt aux Bois. Retour via Glovelier avec correspondance pour Porrentruy, Delémont arr. aux environs de 19 h 30.

Prix de la sortie: CHF 65.-, y compris le car, café/croissant à Studen, le repas de midi – la visite du haras, le café aux Bois. A charge des participants: les boissons lors du repas de midi.

Inscription jusqu'au 20 août auprès du président: P. Ackermann, tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire: O. Schaub, tél. 032 422 67 76.

*Votre comité*

**Mardi  
31 août**

■ **PV Fribourg**

Pique-nique

Chalet des  
Gros Prarys,  
sis aux  
Monts de  
Marsens

Vous êtes toutes et tous cordialement invités à participer à cette journée de rencontre. Vous pouvez vous y rendre en voiture privée, avec si possible rendez-vous devant la boucherie à 11 h 55 pour y amener les passagers du bus. Avec le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08, arrivée à Marsens à 11 h 55. Des voitures seront à disposition dès l'arrêt du bus pour vous amener au chalet. Retour de Marsens à 16 h 26 ou 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20, resp. 18 h. Lors de votre inscription, prière d'indiquer votre mode de transport. La section a le plaisir de vous offrir la soupe de chalet ainsi que les cafés, pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Les boissons seront servies sur place à des prix raisonnables. Ce pique-nique aura lieu par n'importe quel temps. Inscription: au plus tard jusqu'au dimanche 29 août 2010 auprès du vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 2015, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou auprès du caissier Francis Lambert, tél. 026 322 21 61, e-mail: francis.lambert@bluewin.ch.

**Mardi 7  
septembre**

■ **PV Neuchâtel**

Assemblée des membres

Hôtel des  
Communes,  
Geneveys-  
sur-Coffrane

Programme de l'assemblée générale: dès 11 h 15, apéritif facultatif, puis 12 h, dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade, plat du jour, dessert. Prix: CHF 19.-, sans les boissons. Café offert par la section. Assemblée à 14 h 30, salle du 1<sup>er</sup> étage. Ordre du jour statutaire. Nomination de deux membres au comité et un visiteur des malades. Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus. Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70, jusqu'au vendredi 3 septembre, dernier délai.  
*Le comité*

## Loisirs

**Du 30  
août au 11  
septembre**

■ **USSC Quilles**

Championnat américain

Kegelsport-  
zentrum  
Rössli/  
Heimberg

Horaires: lundi au vendredi, de 14 h à 22 h. Samedi et dimanche de 10 h à 22 h.

Inscriptions du lundi au vendredi de 14 h à 20 h à Evelyn Götschmann au 031 991 68 53 ou au 076 318 68 53, ou encore par mail à passamaquoddy.coon@bluewin.ch.

Dès le début du tournoi, possibilité d'inscription au Kegelcenter Rössli au 033 347 12 16.

### CONFÉRENCE CCT CFF ET CCT CFF CARGO

La prochaine conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo aura lieu le **mardi 14 septembre de 10 h 15 à 16 h 30** au centre de conférence Unia Egghölzli, Weltpoststrasse 20 à Berne.

SEV

### DÉCÈS

**Erna Bratschi**, veuve d'Erwin, Tüscherz-Alfermée, décédée le 5 juillet dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Paul Goumaz**, chef de service pensionné, Lausanne, décédé le 29 juillet dans sa 98<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

## IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Hélène Koch, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch. Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seerstrasse 86, Case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 2 septembre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 26 août à 10 h.

### 1<sup>ère</sup> journée thématique commune des commissions jeunes, femmes et migration

Remplace les journées des femmes, journées de la jeunesse et journées de la migration 2010.

Un congé-formation peut être demandé à l'employeur, conformément à la CCT.



**Le fric,**

**Samedi,  
18 septembre 2010**

« Altes Spital », Soleure

Participation gratuite pour les membres SEV,  
souper non-compris.

#### Programme

10.00 **Accueil**, café de bienvenue

10.30 **Introduction**

11.45 **Ateliers, discussion, idées**

bis programme à choix sur place  
17.30 Apéro

18.00 **Programme de soirée**

Repas : restaurants multiculturels  
bis Moderation: Flurin Caviezel

23.30 **Concerts / disco** Greis, X-elle,  
Chica Torpedos, i Punto & Virgola

#### Inscription

jusqu'au 31 août 2010:  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) ▶ Journée

### INFORMATION AUX CADRES CFF SUR LE THÈME DU BURNOUT

Le Syndicat du personnel des transports SEV invite les cadres des CFF à participer à une information qui aura lieu le

**mercredi 6 octobre 2010**

**de 16 h 30 à 18 h 30**

**Salle des Vignerons**

**Buffet de la Gare CFF à Lausanne**

Thème :

**Burnout – facteurs de risques et moyens de prévention**

Oratrice :

**Madame Anny Wahlen, psychologue du travail, Institut de médecine du travail, Pampigny**

Suivi de questions et discussion

Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation.

SEV

**SEV** **Versicherung**  
**Assurances**  
**Assicurazioni**

Filiale de Lausanne  
Rue St-Martin 36, 1005 LAUSANNE  
Tél. 021 321 42 42  
Fax 021 321 42 49  
[info@sevass-ls.ch](mailto:info@sevass-ls.ch)

« La seule institution de prévoyance  
dirigée par des syndicalistes »

**91<sup>e</sup> Comptoir Suisse de Lausanne**

**17 au 26 septembre 2010**

**Halle 1 – stand 187**

Vous êtes tous cordialement invités à nous rejoindre au stand afin de partager le verre de l'amitié.

Grève dans le secteur du nettoyage de l'aéroport de Genève

## Dumping salarial par les autorités

Le gouvernement genevois sème la misère. Depuis le 8 juillet, soit depuis plus d'un mois, le personnel d'ISS Aviation (nettoyage d'avions) de l'aéroport de Genève est en grève. Il se bat contre la dénonciation de la convention collective de travail (CCT) et la baisse des salaires.

Pour certaines catégories du personnel, ISS Aviation veut imposer des baisses de près

de 25 % (!). Et cela, pour des salaires qui ne permettent de toute façon guère de vivre dans un endroit aussi cher que Genève. Un exemple: selon les dispositions de la CCT dénoncée, une nettoyeuse peut arriver, après vingt ans d'activité, à un salaire maximum de 4847.75 francs. Et ce montant devrait être encore abaissé à 3550 francs. Socialement, c'est purement et simplement une insulte et une attaque contre la dignité des travailleuses et travailleurs.

Pire encore: ce dumping salarial est favorisé par l'Etat de Genève, qui est l'« autorité

concedante ». La société Aéroport international de Genève (AIG), qui est présidée par le président du gouvernement cantonal, le radical François Longchamp, est tenue de veiller à ce que les salaires versés à l'aéroport soient corrects. Or, en lieu et place de cela, l'AIG s'est opposée aux grévistes.

Le ssp et l'USS demandent au gouvernement genevois de mettre un terme à cette politique de démolition. Il n'est quand même pas possible qu'un gouvernement (sa majorité) décrète des salaires de misère pour sa propre population. *uss + ssp*

Angle droit

# Licenciement annulé

Un cas de protection juridique est exposé dans chaque édition du journal.

## Le SEV a obtenu l'annulation d'un licenciement aux CFF devant le Tribunal administratif fédéral.

Est-ce que j'ose donner de fausses réponses dans le questionnaire de santé? Non. Est-ce que je serai congédié si cela arrive? Comme souvent lors de questions juridiques, « ça dépend de la situation ».

Emil Müller (nom fictif) pose sa candidature en 2007, pour un poste de nettoyeur aux CFF. En tant que remplaçant du responsable, il travaillera à 60% à l'extérieur et à 40% dans un bureau. Avant de voir son engagement confirmé, il doit remplir le questionnaire de santé. Il y est demandé s'il a déjà eu auparavant des maux de dos. Emil Müller répond non bien qu'il

ait déjà été traité pour des problèmes de dos en 1995 et qu'il ait été victime d'accident par deux fois en 2000, ce qui lui a à nouveau occasionné des maux de dos.

Lors de son entrée en fonction aux CFF, il était tout à fait apte au travail et pouvait très bien remplir ses fonctions. Il n'a souffert d'aucun problème de dos jusqu'à fin novembre 2008. Il a alors dû être hospitalisé puis n'a pas pu travailler jusqu'à fin janvier 2009. Il a mentionné lui-même devant ses supérieurs le fait qu'il avait déjà eu mal au dos auparavant, ce qui a éveillé les soupçons des CFF, qui ont alors demandé à leur service médical de vérifier cela. Emil Müller a alors donné son accord à cette vérification.

### Tourant soudain

Le 1<sup>er</sup> février 2009, Emil Müller reprend le travail de bureau. Il participe à un atelier sur le thème «management des absences» et est invité au repas de clôture de cet atelier.

Mais le jour suivant, son employeur lui fait savoir qu'il est licencié sans préavis, en lui octroyant toutefois une possibilité de recours juridique. Avec le soutien de la protection juridique du SEV, il prend alors position comme quoi il n'y avait aucune raison de licenciement.

Les choses ont ensuite suivi leur cours: le 26 février, il reçoit son licenciement avec effet immédiat. Il fait recours auprès de l'instance correspondante aux CFF, demande à faire lever le licenciement et à entrer dans le plan de réintégration pour le retour au

travail. Cette instance a confirmé qu'il n'y avait pas de raison à un licenciement sans préavis (un tel licenciement ne peut être prononcé qu'à court terme, ce qui n'est pas le cas ici). Elle a par contre confirmé le licenciement, mais cette fois-ci avec un délai de 3 mois.

### Mesures trop dures

Le service de protection juridique du SEV a estimé cette décision trop injuste et a mené l'affaire devant le Tribunal administratif fédéral. Celui-ci est arrivé à une conclusion totalement différente: il a souligné dans son jugement (que les CFF peuvent encore mener devant le Tribunal fédéral après les vacances), que le licenciement était une mesure trop dure dans ce cas-ci. Il apparaît clairement que la réponse fautive donnée dans le questionnaire perturbe la relation de confiance. Cela ne doit pas être sous-estimé. Mais puisque Emil Müller a pu faire son travail entre-temps durant une année et demie, sans problème de santé, et que la relation de

confiance était tout à fait bonne avec ses supérieurs, le licenciement n'est pas la mesure adéquate. «Le licenciement doit, pour correspondre au principe de la proportionnalité, être l'ultime solution», a affirmé le Tribunal. Le licenciement serait adapté par exemple en cas de plusieurs refus successifs de faire certains travaux.

Dans le cas d'Emil Müller, les nouvelles douleurs au dos ont été causées par un travail qui n'est même pas dans son cahier des charges mais qu'il a été chargé d'accomplir. Les CFF se révèlent donc également responsables.

### Possible et acceptable

Dans son jugement, le Tribunal administratif fédéral a indiqué que «le plaignant doit être réintégré dans ses fonctions». Il a jugé que la relation de confiance n'était pas assez atteinte pour rendre le retour au travail impossible. Il a jugé que ce retour était «possible et acceptable pour toutes les personnes concernées».

L'équipe de la protection juridique

## Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV! Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

### Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT), qui réglementent nos conditions de travail;
- et beaucoup plus encore...

### Une chose est sûre:

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort!  
Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!**



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature	

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).  
Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

## Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

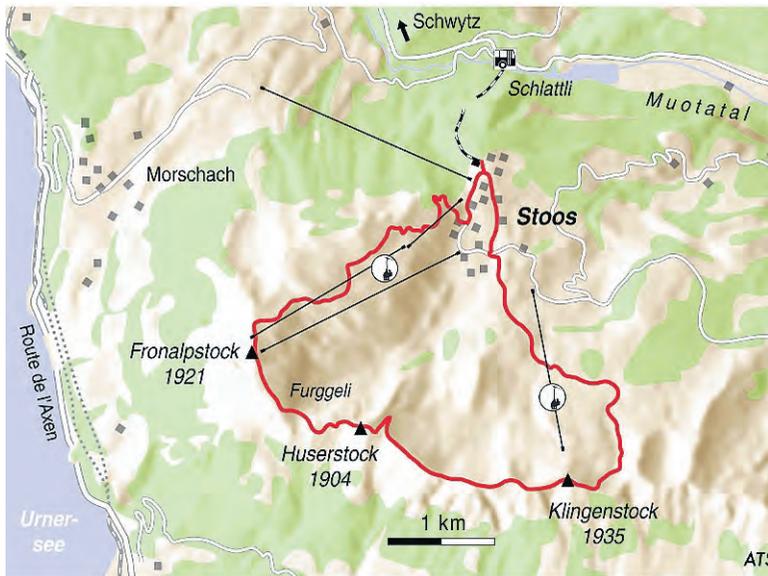
### Ou veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai ?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.

Theo Betschart nous emmène près de Stoos

# Randonnée de montagne en Suisse centrale

La Suisse centrale se résume pour beaucoup d'entre nous au Rigi et au Pilate. Mais un autre sommet situé au-dessus de Stoos, le Fronalpstock, mérite le détour.



des années huitante et nonante, la localité a connu un fort développement au cours de la dernière décennie. Après une brève marche à pied à travers le village, le choix s'offre de gravir le Klingensstock à pied ou d'emprunter le télésiège à six places (en service selon la saison et les conditions météorologiques).

serstock, le sentier mène au Furggeli, qui se trouve 200 mètres plus bas. Puis se présente la petite montée finale qui conduit au Fronalpstock, le belvédère par excellence de la Suisse centrale. Le coup d'œil qui s'offre de ce promontoire est splendide: plus de dix lacs suisses, la Forêt-Noire en arrière-plan et l'Urnersee et le Rütli en contrebas. Le Fronalpstock permet de découvrir également une flore alpine très variée. La période des couleurs somptueuses est cependant passée. La floraison a en effet lieu à fin juin et en juillet.

Pour le retour, il est possible d'opter pour la variante commode en empruntant le télésiège ou de descendre à pied jusqu'au village; il faut savoir que le téléphérique n'est pas en service en été.

La randonnée sur les arêtes dure, à elle seule, entre une heure et demie et trois heures, selon le rythme du randonneur; il faut compter cinq heures pour la randonnée complète à pied, pour

Theo Betschart est l'ancien président de la section VPT Schwyz en Suisse centrale. Il nous décrit une randonnée devenue plus facile grâce aux améliorations apportées au sentier et aux aménagements supplémentaires opérés pour garantir la sécurité, telles des chaînes. Mais le sentier qui

longe l'arête entre le Klingensstock et le Fronalpstock demeure une randonnée de montagne. Celle-ci s'adresse à tout un chacun qui se sent à l'aise en montagne et qui n'a pas le vertige.

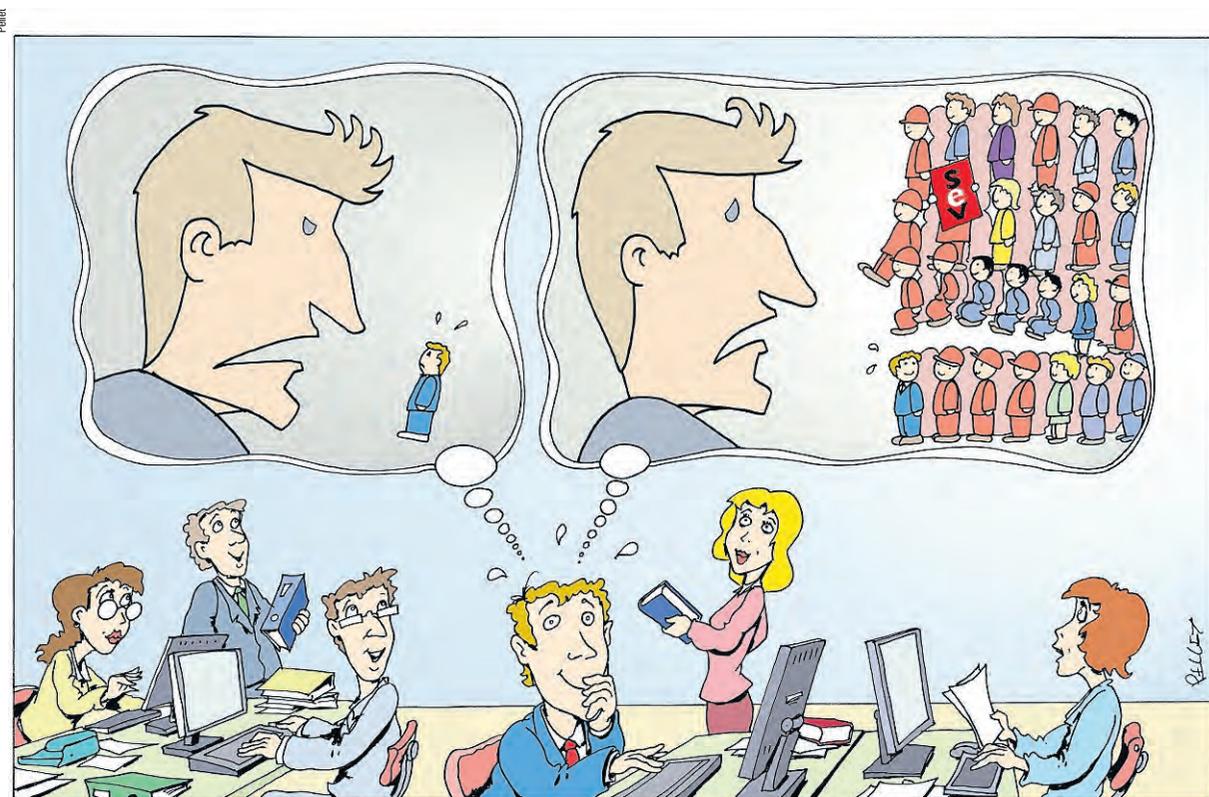
Un bus relie la gare de Schwyz à la station inférieure

du funiculaire, Schlattli, située au début de la fameuse vallée de la Muota. Le funiculaire – le plus raide jamais construit à des fins touristiques – nous amène à Stoos, petit village de montagne situé à 1300 mètres d'altitude. Sortie de sa douce torpeur

Au sommet, la vue sur les Alpes uranaises et glaronnaises qui paraissent toutes proches est merveilleuse.

En quittant le Klingensstock en direction de l'ouest, le sentier peu pentu conduit au Nollen en offrant une vue panoramique. Derrière le Hu-

PELLET PIOCHE: LE SEV RECRUTE AUSSI DANS LES BUREAUX (VOIR DOSSIER PAGES 8-10)



## IL Y A 50 ANS

### Le personnel manque

Fréquemment, le commerce, l'industrie et l'artisanat doivent refuser certains travaux ou en retarder l'exécution, étant donné que la main-d'œuvre nécessaire fait défaut. Pour les entreprises publiques de transport, la situation est encore plus difficile. En effet, d'une part, elles ne peuvent pas fixer le volume de travail sur la base du personnel à disposition, étant donné qu'elles sont soumises à l'obligation de transporter et doivent, par conséquent, faire face au trafic quel qu'il soit. A lui seul, ce facteur crée souvent des problèmes presque insolubles. C'est particulièrement le cas en fin de semaine eu égard à l'insuffisance actuelle de l'effectif de personnel. A ce désavantage s'ajoutent encore les obligations imposées par l'horaire.

Les femmes disent également non à la révision de la loi sur l'assurance-chômage (LACI)

# L'assurance-chômage discrimine les femmes

Les femmes fournissent encore et toujours davantage de travail non rémunéré que les hommes. Le travail non rémunéré n'a longtemps pas été pris en compte par l'économie et a été laissé de côté par la gauche et les syndicats, de même que par les statistiques et dans le calcul du PIB.

On peut supposer que le fait qu'il s'agit d'un «travail de femme» par excellence n'y est pas pour rien. C'est pourtant un travail extrêmement important pour la société, qui a besoin de ce genre de prestations et qui ne survivrait pas sans. Le nombre d'heures de travail non rémunéré dépasse celui du travail rémunéré en Suisse. Nos assurances sociales reflètent déjà ce partage du travail patriarcal. Si l'assurance-chômage est révisée tel que prévu par les chambres, cela touchera une fois de plus les femmes.

Alors qu'elles sont majoritaires parmi les sans-emplois et les personnes en sous-emploi, les femmes continuent à être sous-représentées par



La marche mondiale des femmes avait rassemblé 8000 personnes le 13 mars dernier à Berne.

mi les bénéficiaires des prestations de l'assurance. Seules les personnes ayant cotisé 18 mois les deux années précédentes auront toujours droit aux 400 jours d'indemnisation. Cette modification est particulièrement problématique pour les personnes occupant des emplois précaires, parmi lesquelles les femmes sont surreprésentées, parce

qu'elles auront encore plus de difficultés à atteindre un nombre suffisant de jours cotisés.

## Reconnaissance du travail domestique et éducatif

La charge constituée par le travail domestique et d'éducation des enfants, assumée en grande partie par des femmes, les pénalise dans

l'accès aux prestations. La loi se limite à accorder un délai supplémentaire de 2 ans aux parents qui ont arrêté de travailler, essentiellement des mères, pour faire preuve d'une période de cotisation. Passé ce délai, ces femmes perdent tout droit aux prestations de l'assurance, alors que le retour sur le marché du travail après une inter-

ruption de quelques années est souvent difficile. Cela montre le peu de considération que nos autorités portent au travail gratuit fourni encore essentiellement par des femmes, et la tolérance de notre société à l'égard du chômage féminin.

## Halte aux mesures discriminatoires

Les mères sans emploi sont en plein paradoxe: pour bénéficier du chômage, elles doivent justifier d'une solution de garde – pour obtenir (et payer) une place de crèche, elles doivent avoir un emploi. On ne demande rien de tel aux pères...

Et alors que les salariées ont maintenant droit à un congé maternité de 14 semaines, et que l'interdiction de travailler court pendant 8 semaines, les chômeuses, elles, doivent reprendre les recherches d'emploi 5 semaines après l'accouchement! Les chômeuses doivent avoir droit au même congé maternité que les salariées. En résumé, la LACI ne doit pas être démantelée, elle doit être améliorée!

Barbara Amsler, déléguée à l'égalité des chances au SEV (texte basé sur le flyer des femmes du ssp)

Révision de l'assurance-chômage – la présidente de la Confédération est à court d'arguments

# Un ratage à 1,4 milliard de francs !

La présidente de la Confédération, Doris Leuthard, et son chef de la Direction du travail, Serge Gaillard, ont de la peine à dissuader les citoyennes et citoyens de dire non à leur révision ratée de l'assurance-chômage.

Pas étonnant, puisque cette révision est synonyme de :

- hausses des cotisations pour les travailleurs ainsi que pour les employeurs;

- baisses des prestations aux dépens des jeunes et des plus âgés qui perdront leur emploi ainsi que les personnes qui, désirant revenir sur le marché du travail, n'y trouveront aucun emploi;

- augmentations des dépenses des cantons et des communes ainsi que de tous les contribuables.

En tout, cette révision coûtera environ 1,4 milliard de francs. Une somme qui devra être payée par les cotisants, les contribuables et les chômeurs et chômeuses.

Cette révision devrait supprimer le déficit structurel de l'assurance-chômage, prétendent M<sup>me</sup> Leuthard et M. Gaillard. En réalité, elle ne fait que transférer des coûts: sur les cantons, les communes, les contribuables et les cotisants ainsi que les plus faibles, les personnes au chômage.

Les syndicats ont saisi le référendum contre cette révision ratée, parce qu'ils sont persuadés que cette importante assurance sociale peut être assainie sans démanteler les prestations. En effet,

si, comme pour l'AVS, les hauts et très hauts revenus devaient payer des cotisations sur leur totalité, on serait en mesure de financer l'actuel niveau des prestations.

Par sa valse hésitation sur le moment de l'entrée en vigueur de cette révision – si elle est acceptée – Doris Leuthard montre à quel point elle est mal à l'aise. Ses hésitations et ses incertitudes prouvent de fait qu'elle sait très bien que ce projet de démantèlement aura des conséquences négatives sur la con-

joncture et la situation des chômeurs et chômeuses. Que la présidente de la Confédération cherche à résoudre sa pénurie d'arguments en faisant pression sur les citoyens est inquiétant. De fait, ce ne sont pas les partisans du référendum qui, avec leur NON, provoqueront une hausse de 0,5% des cotisations. C'est le Conseil fédéral qui a décidé cette hausse en cas de victoire du NON; cela, alors que la loi en vigueur permettrait aussi des solutions modérées ici.

Le centre d'intervention pour les dispositifs de contrôle des trains (ICT)

# Les spécialistes d'Erstfeld

Un assistant technique surveille 24 heures sur 24 les données mesurées des plus de 100 dispositifs de contrôle des trains sur les réseaux CFF et BLS. En cas d'alarme, il peut ainsi éloigner tout danger rapidement, en collaboration avec le personnel des locomotives et de l'exploitation.



Le responsable d'équipe Eugén Wipfli, de IZ-ZKE de CFF Infrastructure, est un tout jeune pensionné. Ici avec son successeur André Aschwanden (à droite) et le nouveau responsable remplaçant Peter Scheiber. Les six assistants techniques travaillent en trois équipes, 24 heures sur 24.

«Depuis l'inauguration du centre d'intervention pour les dispositifs de contrôle des trains au 1<sup>er</sup> janvier 2006, il n'y a plus eu, sur les réseaux CFF et BLS, de déraillements dus aux boîtes chaudes et aux freins bloqués», indique Eugén Wipfli avec fierté. Il vient de prendre sa retraite et a accompli son dernier jour de travail le 16 juillet. L'ancien chef visiteur d'Erstfeld a mis en place, en collaboration avec son équipe et le centre de compétences de Lucerne, l'unique centre d'intervention européen. Avec un groupe de spécialistes, ils ont toujours réussi à améliorer les procédures, la qualité des mesures et les programmes informatiques nécessaires. Les mesures ont par exemple été adaptées afin que les dispositifs HFO puissent également détecter des roues bloquées.

## Développement et amélioration continue

«Le réseau des installations de contrôle sur le réseau ferroviaire des CFF et du BLS sera continuellement amélioré. Nous avons commencé en 2006 avec 43 installations pour la détection de problèmes de boîtes chaudes et problèmes de freins ainsi que

de cinq autres sortes d'alarme. Aujourd'hui, nous avons plus de 100 installations et 25 sortes différentes d'alarmes – et ça va crescendo», explique Wipfli.

En plus des boîtes chaudes et des freins bloqués, on arrive à détecter des chargements déplacés, des gabarits non respectés et encore des fuites de produits chimiques. Ces systèmes de mesure sont régulièrement améliorés et le système d'alarme affiné. Pour l'avenir, on parle également d'installations fixes de contrôle qui rendront les trajets plus sûrs (détecteurs de vibrations, surveillance des secteurs d'éboulement, etc.).

«Bien que le fait d'avoir davantage de dispositifs déclenche davantage d'alarmes, nous avons pu réduire le nombre de minutes de retard des trains n'ayant pas tenu l'horaire pour ces raisons-là de 92%, de 2006 à aujourd'hui, et nous sommes à présent à moins de 300 minutes par année», se réjouit Wipfli. Cela a été rendu possible grâce à l'expérience, qui a permis d'affiner continuellement les processus.

Les dispositifs de contrôle repèrent quotidiennement des voitures ayant des lacunes techniques ou des irrégularités. De telles sources de danger sont repérées rapidement par les installations



Eugén Wipfli avec une œuvre offerte par un «visiteur» de Brigue. Cette œuvre a été réalisée avec du matériel ayant bloqué une roue. Grâce à l'alarme d'un dispositif de contrôle des trains, il n'y a pas eu de conséquences graves.

de détection et le centre d'intervention d'Erstfeld donne alors l'ordre de faire le nécessaire. Les assistants techniques éliminent le danger en collaboration avec le personnel d'intervention.

## Réagir très vite

Lors d'une alarme, les trains sont stoppés, la voiture est contrôlée et si nécessaire enlevée de l'exploitation. Selon la sorte d'alarme, une voiture peut être abandonnée sur place ou dans la gare d'intervention, ou alors par exemple mise hors circuit et amenée jusqu'à la gare terminus avec le reste du train. La procédure est décrite dans les prescriptions liées à la sécu-

rité (AB FDV R 301.11). En 2009 également, de gros événements ont été évités grâce aux dispositifs de contrôle. Les assistants techniques ont de l'expérience comme diagnostiqueur, contrôleur ou technicien, ce qui les aide à percevoir la grande responsabilité qui leur incombe.

«En cas d'alarme, l'assistant technique doit réagir très vite et prendre les décisions et mesures adéquates», souligne Eugén Wipfli. «C'est encore et toujours l'être humain qui décide ce qui doit être fait en cas d'alarme!»

Texte Markus Fischer/Hes  
Photos Markus Fischer



L'entrée à droite mène au centre d'intervention. A gauche, la gare d'Erstfeld.



Il y a deux places de travail identiques, avec chacune 10 écrans à disposition.