

Moritz Leuenberger

Sur le départ, le conseiller fédéral évoque le rôle central des CCT et revient sur la grève de Bellinzone.

Pages 6 et 7



L'USS demande une hausse des salaires

Tandis que le SEV négocie un nouveau système salarial aux CFF, l'Union syndicale suisse estime qu'une hausse des salaires pour l'année prochaine s'avère nécessaire.

Page 9



Alain Feissli

Parcours d'un collègue autodidacte, mécanicien aux VMCV et municipal à Montreux depuis 12 ans.

Page 20

Votation du 26 septembre sur la révision de l'assurance-chômage

Non à la casse de la LACI

Le 26 septembre prochain, nous sommes appelés à voter sur le référendum lancé par les syndicats, concernant la révision de la loi sur l'assurance-chômage.

La révision de la LACI prévoit des coupes importantes dans les prestations, qui pénaliseraient notamment les jeunes et les femmes, alors que les gros salaires payeraient encore et toujours nettement moins que les bas salaires.

De plus, les cantons et communes verraient leurs charges nettement augmenter puisque les personnes n'ayant plus d'emploi passeraient plus rapidement à l'assistance sociale.

Votons non à une telle détérioration d'une assurance sociale. Mobilisons-nous pour défendre les jeunes et les autres catégories défavorisées par cette révision.

Hes

Dossier pages 10, 11 et 12



Les Ateliers CFF de Bellinzone changés en centre de compétences?

Un avenir pour les « Officine »



Le 24 août, le gouvernement tessinois a présenté les conclusions de l'étude conduite par l'Université de la Suisse italienne ayant trait à l'avenir des Ateliers CFF de Bellinzone. Parmi les divers scénarios envisageables, l'étude privilégie la piste de la création d'un centre de

compétences pour la mobilité. Tous les acteurs des transports publics tessinois y seraient associés, ainsi que les opérateurs ferroviaires qui transitent par le futur tunnel de base du Gothard. Les CFF, le gouvernement tessinois et les employés des « Officine » souscrivent à cette proposition qui devra être traduite par un projet concret.

Page 3

ÉDITO

LE SEV NE BAISSERA PAS LES BRAS !

Le 24 août dernier, une dépêche de l'ATS annonçait que la Commission des finances du Conseil des Etats acceptait d'entrer en matière sur le projet d'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Malgré l'importance de cette nouvelle, aucun média n'a relayé l'information. Malgré tout, j'interprète ce manque d'intérêt de manière positive : en fin de compte, pour les observateurs, c'était une évidence que le Conseil des Etats allait décider de s'occuper enfin de ce dossier et de réparer les erreurs commises par la Confédération. Mais la partie n'est pas gagnée. Loin de là. Le chemin à parcourir au sein des instances parlementaires sera encore long et périlleux. Nous devons, à chaque étape, faire entendre nos arguments et nos exigences. Le SEV est armé pour effectuer ce long travail de lobbying. Nous continuerons à rabâcher nos arguments demandant l'assainissement complet de la CP CFF par la Confédération. L'avenir nous dira si le pouvoir politique de notre pays est prêt à avouer sa complicité dans la mauvaise situation dans laquelle se trouve la CP CFF.

Et l'avenir nous dira aussi si les politiciens de Berne sont prêts à s'acquitter de leur erreur en prélevant l'argent nécessaire dans les caisses de la Confédération pour l'assainissement de la CP CFF. Mais une chose est sûre, le SEV ne baissera pas les bras !

Daniela Lehmann,
coordinatrice SEV
pour la politique des transports

TRAVAILLE ET TAIS-TOI !

Le torchon brûle entre les mécaniciens CFF de la division Voyageurs de l'Arc lémanique et leurs supérieurs. Ces derniers continuent à refuser de compenser en temps ou en argent les mécaniciens qui acceptent – ou plus exactement qui sont contraints d'accepter – de travailler sur leurs jours de congés planifiés. Une situation provoquée par un sous-effectif chronique. Des rencontres ont été planifiées entre des représentants des mécanos et leurs chefs. Seront-elles suffisantes pour débloquer la situation? Page 5

La Commission des finances du Conseil des Etats procède à des audits sur la Caisse de pensions CFF

Le SEV continue à s'engager à fond

Une avancée minimale mais néanmoins importante : l'assainissement de la Caisse de pensions CFF est en cours de traitement au Parlement. En octobre, la Commission des finances va décider de la proposition qu'elle transmettra au Conseil des Etats.

La Commission des finances du Conseil des Etats a invité trois partenaires – les CFF, le SEV et un expert en caisses de pensions – à s'exprimer sur l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF. Pour le SEV, le président Giorgio Tuti, la coordinatrice politique Daniela Lehmann et le président du Conseil de fondation des CFF Erwin Schwarb ont pris la parole. « Nous avons expliqué pourquoi nous sommes toujours persuadés qu'une contribution de la Confédération

n'est que justice et que le montant de 1,148 milliard proposé par le Conseil fédéral est insuffisant », a déclaré Giorgio Tuti.

Tirer un trait définitif

Après avoir entendu un exposé du ministre des finances Hans-Rudolf Merz, qui a présenté sa proposition au Parlement, la commission a décidé d'entrer en matière. Cela signifie qu'elle procédera à une discussion approfondie lors de sa prochaine séance en octobre. C'est une décision de petite envergure mais essentielle car elle signifie que l'objet sera ensuite effectivement traité par le Parlement, en décembre par le Conseil des Etats et vraisemblablement le printemps prochain par le Conseil national.

« En se déclarant prête à accepter cet objet, la commission entend bientôt tirer un trait définitif sur la question de la Caisse de pensions des CFF. Elle souhaite notamment clarifier la situation

en vue du futur financement de l'entreprise des CFF SA », déclare la commission dans son communiqué de presse après sa séance.

La proposition du Conseil fédéral d'octroyer 1,148 milliard de francs pour l'assainissement constitue la base des discussions futures. Avec une telle contribution, les coûts liés à l'assainissement seraient partagés équitablement entre la Confédération, l'entreprise et le personnel. Mais peut-être que d'autres variantes entreront en jeu lors du traitement par le Parlement. En tous les cas, le personnel assume déjà sa part puisque depuis le milieu de l'année, les cotisations à l'assainissement ont augmenté pour atteindre 2,5% du salaire.

Chercher le dialogue

Pour le SEV, le travail politique continue: « A la session d'automne, nous rendrons visite aux membres de la commission au Palais fédéral et chercherons à discuter di-



rectement avec eux », annonce Giorgio Tuti. La direction syndicale ne va cependant pas agir toute seule mais avec l'aide des collaborateurs actifs et pensionnés des CFF. « Ils montreront quelle est

leur situation personnelle et accentueront le fait que le personnel contribue depuis longtemps déjà à l'assainissement », conclut Giorgio Tuti.

Peter Moor/mv

JUBILÉ

ARC JURASSIEN

Les 25 et 26 septembre, les CFF célèbrent les 150 ans de trois lignes de chemins de fer et invitent la population à un grand événement public. Les festivités « Arc jurassien : 150 ans de chemin de fer » seront organisées à Bienne, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds ainsi qu'au Val-de-Travers. La mise en service en 1860 des trois lignes de chemins de fer Neuchâtel-Bienne, Neuchâtel-La Chaux de-Fonds et Neuchâtel-Pontarlier a permis de compléter le réseau ferré suisse. Les voyageurs ont pu dès lors prendre le train sans interruption entre la Suisse romande et la Suisse alémanique et entre la France et Neuchâtel et le Seeland. Pour permettre aux visiteurs un voyage avantageux pour assister aux célébrations, les CFF proposent des billets spéciaux dès CHF 12.–.

www.cff.ch/150ans

La pétition contre les économies dans les transports publics a été remise

Plus de 34 000 signatures récoltées

34 403 personnes ont signé la pétition contre les mesures d'économies dans le domaine du trafic régional. L'ATE, le SEV, la CiTraP et Pro Bahn ont réuni ces signatures.

C'est avec un car postal que les quatre associations se sont rendues devant le Palais fédéral. Pour une bonne raison : sur les 160 lignes régionales qui sont menacées par le paquet d'économies prévu, 130 sont desservies par des cars postaux. Le car postal est un élément indispensable dans le système connecté des transports publics suisses. Le Conseil fédéral veut économiser 15 millions de francs en passant de 32 à 100 par

jour le nombre minimal de passagers d'une ligne régionale pour que celle-ci survive. « C'est clairement plus qu'un service de base lorsqu'une ligne est utilisée pareillement »,

souligne Daniela Lehmann, coordinatrice pour la politique des transports au SEV, lors de la remise de la pétition. Elle met le doigt sur le fait qu'un démantèlement

des lignes régionales signifierait également des suppressions d'emplois. Ce qui coûterait à nouveau cher au niveau des assurances sociales. « Donnons cet argent plutôt au trafic régional ! » demande-t-elle à la Confédération. Bea Heim, présidente de la Communauté d'intérêts pour les transports publics en Suisse (CiTraP), a fait référence à un fait d'actualité: « Le Dientigal vient de fêter son roi de la lutte, mais il n'y aura bientôt plus rien à fêter puisqu'on veut supprimer son car postal ! » Franziska Teuscher de l'ATE et Edwin Dutler de Pro Bahn ont souligné l'importance du trafic régional en tant que service public. « Economiser, c'est prendre la mauvaise direction », a expliqué Dutler à l'attention des autorité fédérales.



Franziska Teuscher, présidente centrale de l'ATE, Edwin Dutler, président de Pro Bahn, Bea Heim, présidente de la CiTraP et Daniela Lehmann, coordinatrice pour la politique des transports au SEV, remettent les paquets de signatures au Palais fédéral.

pmo/Hes

Une étude de l'Université de la Suisse italienne préconise que les Ateliers CFF de Bellinzone deviennent un centre de compétence

Partenariat public-privé pour les «Officine» ?

Mardi 24 août, le Conseil d'Etat tessinois, sur la base d'une étude universitaire, s'est déclaré favorable à la transformation des Ateliers CFF de Bellinzone en un centre de compétences public-privé pour les transports publics. Réuni le lendemain de cette annonce, le personnel des « Officine » est également favorable à ce scénario. Les CFF seraient aussi partants.

Le 12 novembre 2008, soit six mois après la grève, le gouvernement tessinois avait donné mandat à la « Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana » (SUPSI) d'effectuer une étude sur le thème « Les ateliers industriels CFF Cargo de Bellinzone: potentiels de développement dans une optique de relance de la politique industrielle de la région ». Vaste programme. Une vingtaine de mois ont été nécessaires pour porter à terme cette étude. Mardi 24 août, le Conseil d'Etat tessinois l'a rendue publique. En tout premier lieu, l'étude affirme que le projet de fermeture des

« Officine » ne se justifiait pas. Ce qui revient à dire que les grévistes ont eu raison sur toute la ligne. Mais l'étude s'empresse de préciser que le statu quo n'est pas à moyen et long terme la solution.

Les chercheurs de la SUPSI proposent un partenariat public-privé pour la création d'un centre de compétences qui serait le moteur tessinois pour la promotion et le développement des transports publics de tout le canton. Ce centre de compétence devrait également jouer un rôle dans l'entretien du matériel roulant qui transitera sur l'axe nord-sud à travers le tunnel de base du Gothard. Le conseiller d'Etat Marco Borradori a déclaré le 24 août que le directeur des CFF Andreas Meyer voyait d'un bon œil la création

d'un tel centre de compétence où les CFF seraient partenaires avec le canton, peut-être certaines communes. Tout reste à étudier.

Lutte paie

Le mercredi 25 août, le lendemain de la présentation publique de l'étude, Roman Rudel, professeur à la SUPSI, a présenté l'étude au personnel des Officine. Celui-ci s'est déclaré unani-

mement favorable sur le principe, mais il a demandé par le biais d'une résolution que le Conseil d'Etat mette rapidement sur pied un groupe de travail pour faire avancer le dossier. La grève a pour l'heure empêché la fermeture des « Officine », grâce à ce combat, tous les collègues ont pu conserver leur emploi et maintenant de nouvelles perspectives apparaissent. La lutte paie. AC



Mercredi 25 août. Le personnel des Ateliers de Bellinzone écoute attentivement le professeur Roman Rudel.

Premier rapport intermédiaire du projet « Tourisme » lors de la séance du comité SEV du vendredi 27 août

« Ce sera un travail de longue haleine »

Le projet de développement du SEV dans les métiers du tourisme a bien démarré. Mais il faudra faire preuve de beaucoup de ténacité.

Hans Bieri a présenté le rapport intermédiaire du projet « Tourisme » une année après sa mise en route. Ses conclusions: nous sommes sur la bonne voie, mais ce sera un travail de longue haleine! Les premiers travaux ont surtout constitué en une prise de contacts. Les deux secrétaires syndicaux responsables du projet, Hans Bieri et Peter Peyer, ont rencontré les services de la Confédération ainsi que les organisations de la branche. « Nous devons tout d'abord définir le concept pour chaque secteur, avant de lutter pour des amé-

liorations dans les conditions de travail », a expliqué Bieri au comité SEV. Il a fait remarquer qu'au sein de l'Association des remontées mécaniques, on avait pris conscience du problème. Le SEV se heurte par contre à une opposition totale dans quelques entreprises, lorsqu'il prononce le mot « partenariat social ».

Plusieurs compagnies de remontées mécaniques sont concernées par la situation de l'Ascoop; elles sont restées auprès de l'ancienne caisse de pensions car elles ne répondaient pas aux critères de Symova. Situation difficile pour les employés assurés à l'Ascoop et qui n'ont pas de place de travail.

Des comptes équilibrés en vue

Dans sa séance, le comité a ensuite pris connaissance du bilan financier après un se-

mestre. Le chef des finances, Ruedi Hediger, s'est montré satisfait: « Nous avons obtenu les recettes budgétisées et avons réussi à limiter nettement les dépenses. » Il a précisé qu'il existe deux conditions pour permettre au SEV de boucler ses comptes sans déficit: le nombre de membres ne peut plus diminuer durant le deuxième semestre et il ne faut pas qu'il y ait une chute à la Bourse.

L'évolution du nombre de membres suscite des inquiétudes: après l'effort de l'année dernière dans le recrutement, l'élan a été un peu perdu. Le président Giorgio Tuti a prié les membres du comité de demander un effort à la base. Seul le fait que les sorties soient moins nombreuses que l'année passée rend les statistiques plus ou moins similaires à celles de 2009. pmo/Hes

Quel avenir pour le Parkhotel Brenscino ?

Contrairement à de nombreux hôtels appartenant aux syndicats, notre Parkhotel Brenscino se trouve dans une situation financière saine. « Grâce au produit des locations, nous pouvons chaque année investir environ un demi-million de francs dans les rénovations courantes », a affirmé vendredi 27 août Ruedi Hediger devant les membres du comité SEV. Le responsable des finances du SEV a toutefois tenu à préciser que des investissements plus importants doivent par contre être financés par des crédits ou des prélèvements – sans pour autant

grever la caisse SEV. Durant l'hiver prochain se déroulera la dernière étape de la rénovation des chambres; ainsi l'hôtel sera doté d'équipements de haut niveau pour un trois étoiles. Une paire de chambres resteront aménagées de manière simple afin d'être louées pour des montants modestes. Cependant, les besoins de la clientèle évoluent. Le moment est venu pour Brenscino de lorgner vers de nouveaux équipements liés au domaine du wellness. Ruedi Hediger a relevé que ni le jeu de quilles ni le court de tennis sont souvent utilisés. Aujourd'hui la clientèle recherche des aménagements pour le fitness, des massages ou des jacuzzi. Le comité SEV a donné son feu vert pour un crédit d'étude de 50 000 francs. Ce projet porte déjà le nom de « Stratégie 2012-2017 ». pmo/ac

INFO

L'exemple cynique d'en haut ...

Le refrain est bien connu : les salariés et les rentiers doivent faire des sacrifices pour sortir de la crise car « ils occasionnent des coûts bien trop élevés ». C'est le credo de la très grande majorité des experts, économistes et autres professeurs du libéralisme forcené, aux niveaux international et national, les mêmes qui n'ont pas vu venir la crise, voire qui l'ont provoquée par leur incompétence. Mais eux-mêmes, comment pratiquent-ils les sacrifices qu'ils imposent aux autres ?

Le « Sonntagsblick » du 4 juillet a eu la bonne idée d'approfondir la question, en essayant d'examiner les cas du FMI (Fonds monétaire international), de la BCE (Banque centrale européenne) et de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique), trois institutions qui fixent les règles et imposent leurs oukases dans leur rayon respectif. A noter que la Suisse participe activement, entre autres par les efforts des contribuables, à deux d'entre elles (FMI et OCDE) et collabore étroitement avec la BCE (voir les milliards d'euros achetés par notre Banque nationale).

Les chiffres publiés, bien que très partiels, sont tout de même éloquentes. Les collaborateurs du FMI s'octroient un salaire annuel de 280 000 dollars et se sont attribué une augmen-

tation de 15 % jusqu'en 2012. Ils savent se protéger contre l'inflation ! Les dépenses de personnel 2009 de l'OCDE et de la BCE ont augmenté de 6, respectivement de 9,6 %. Et en matière de sécurité sociale, ces organisations se montrent encore plus progressistes. Les économistes de l'OCDE par exemple, bénéficient de prestations tout à fait remarquables en matière de pensions, de prêts personnels et d'assurance maladie, à vie, dont le coût pour l'institution correspond à 62 centimes par euro de salaire.

Les cadres du FMI, eux, peuvent partir à la retraite dès 55 ans en bénéficiant d'une retraite à

6 chiffres. Quant à la BCE, les contributions patronales pour la caisse de pension viennent d'être portées de

16,5 à 18 %... Pour couronner le tout, il va sans dire que ces institutions internationales et leurs employés ne payent pas d'impôts. En résumé, dans l'ensemble, les prestations servies ne sont pas loin de l'idéal syndical sur le plan maté-

riel... Comprenons-nous bien. Ces institutions sont sans doute nécessaires, ne serait-ce que pour permettre des comparaisons. Par contre, en pratiquant pour elles-mêmes le contraire de ce qu'elles imposent aux salariés et rentiers des pays membres, elles perdent toute crédibilité. Mais que dire de l'attitude des pays membres, qui se taisent, qui payent et qui appliquent respectueusement les directives idéologiques sortant de ces institutions au détriment de leurs populations ?

Pour la Suisse, l'exemple actuel de solidarité à l'envers proposé par l'assainissement de l'assurance chômage est saisissant. Là aussi, les faits sont éloquentes. Après avoir aboli en 2003 le pour-cent de solidarité qui aurait permis d'éviter le déficit de l'institution, la droite veut imposer aujourd'hui une participation qui épargne les hauts revenus, jointe à une baisse des prestations pour les jeunes chômeurs et pour les plus de 55 ans. Un citoyen moyen paiera 2,2 % de son revenu, mais un conseiller fédéral 1,01 % et les grands chefs d'entreprise, entre 0,01 et 0,4 %. Ainsi, les responsables des licenciements cotiseront le moins ! De plus, comme à chaque occasion semblable, il y aura un transfert de charges sociales de la Confédération vers les cantons et les communes. Heureusement, grâce au référendum lancé par les syndicats, le peuple aura le dernier mot le 26 septembre prochain. Que votre NON s'impose !

Michel Béguelin



Les transports publics suisses en chiffres

56 000 personnes travaillent dans les transports publics

Parts modales, voyageurs ou tonnes-kilomètres, fret transalpin, fonds affectés aux transports publics, consommation d'énergie ou écologie. Tels sont les principaux sujets dont la Litra a rassemblé les chiffres clés dans la plaquette « Les transports en chiffres – Edition 2010 ».

L'édition 2010 des transports en chiffres se caractérise par une nouvelle teneur et par une présentation remaniée. Elle constitue une

source d'information fiable en matière de transports publics et de mobilité en général. Les informations contenues dans les différents tableaux et graphiques recouvrent de multiples aspects, tels « l'évolution de la mobilité », « le financement », « l'énergie et l'écologie » et « la mobilité en Europe ».

Quelques chiffres

- 1467 locomotives, 5264 voitures pour le transport des voyageurs, 10913 wagons marchandises, 1458 automotrices ou rames automotrices, 5054 bus, 614 trams et 162 bateaux constituent le parc de véhicules des transports publics, grâce auquel quelque

2 milliards de personnes et 69 millions de tonnes de marchandises sont transportées annuellement.

- Les transports de voyageurs et de marchandises sur le rail et sur la route ont doublé entre 1970 et 2008.

- 48 % de l'ensemble du fret ferroviaire transalpin et 13 % de l'ensemble du fret routier transalpin traversent la Suisse.

- De l'an 2000 à l'an 2030, la mobilité des personnes s'accroîtra de 45 % sur le rail et de 19 % sur la route et les transports de marchandises de 84 % sur le rail et de 34 % sur la route.

- Les produits des transports publics proviennent à

hauteur de 50 % de leurs propres recettes, de 38 % des caisses de la Confédération, des cantons et des communes, et de 12 % de recettes fiscales.

- Les investissements, par habitant et par an, opérés dans l'infrastructure ferroviaire et routière s'élèvent respectivement à CHF 486.- et CHF 585.-.

- Quelque 56 000 personnes travaillent dans les 428 entreprises de transports publics en Suisse; ces dernières commandent pour près de 4,7 milliards de francs de matériel et de prestations à l'économie helvétique.

- Les montants consacrés à la mobilité représentent en-

viron 11 % des dépenses des ménages privés (corbeille de la ménagère). Ces montants sont affectés à l'achat et à l'entretien de véhicules (à moteur), à des prestations des transports publics et à des prestations du trafic aérien respectivement à hauteur de 78 %, 13 % et 7 %.

- Les transports consomment 34 % de l'ensemble de l'énergie en Suisse, dont 77 % sur la route, 19 % par la voie des airs et 4 % sur le rail.

L'édition 2010 des transports en chiffres peut être visualisée et téléchargée sur le site de la Litra. La version imprimée sur papier est volontiers mise à disposition.

www.litra.ch

Pétition « Assurons un avenir à la CGN ! »

« On ne veut pas être évincé de la discussion et être mis devant le fait accompli »

Une rencontre avec le Conseil d'Etat vaudois a eu lieu le 25 août, au sujet de l'avenir de la CGN. Une délégation du SEV, la direction CGN, des représentants des communes et de l'ABVL étaient présents.

C'est la première fois que tous les acteurs étaient réunis autour d'une table pour parler de l'avenir de la navigation sur le lac Léman. Chacun a pu présenter son opinion et ses pistes. Le Conseil d'Etat a réitéré sa volonté de scinder la compagnie et de créer une fondation Belle Epoque, ce qui n'est pas fait pour rassurer les employés, qui sont ressortis de cette séance avec encore davantage de craintes et d'insécurité qu'auparavant.

La délégation SEV aurait voulu des engagements concrets de la part des politiques, mais ça n'a malheureu-



Le président de la section VPT Lac Léman, Patrick Schaffner, a remis officiellement la pétition au chancelier vaudois, pétition signée par plus de 44 000 personnes, issues des cantons de Vaud, Genève et Valais, ainsi que des touristes.

sement pas été le cas. De belles paroles mais pas un geste envers les pétitionnaires*, qui auraient notamment souhaité que l'EMPD (la demande de crédit) soit soumis au Grand Conseil. Non seulement, ça

n'a pas été le cas mais le Conseil d'Etat a également informé que le « Vevey » rejoindrait l'« Italie » et l'« Helvétie » le 1^{er} octobre. Il a également décidé de mener des négociations séparées avec la direction CGN et les com-

munes concernées, en évinçant les employés.

Ceux-ci ont réagi rapidement, via Olivier Barraud, secrétaire syndical en charge de cette section, en envoyant un courrier à Pascal Broulis lui demandant instamment

d'inclure une délégation du personnel lors des discussions stratégiques. Les employés ont en effet une très grande connaissance du dossier et de la compagnie. Et ce même personnel a longuement planché sur la question, ce qui a abouti à l'établissement de trois propositions constructives: création d'un fonds de rénovation de la flotte Belle Epoque, présentation de l'EMPD II (le canton devient alors un actionnaire important de la CGN) et, finalement, établissement d'un contrat de prestations pour une durée minimale de 4 ans, afin d'assurer une offre touristique stable sur le Léman. Ces propositions émanent du personnel, qui souhaiterait pouvoir les défendre dans les semaines ou mois à venir. Olivier Barraud a également demandé à recevoir le calendrier prévu par les autorités cantonales, vu qu'aucune date n'est connue pour l'instant.

Henriette Schaffter

Rencontre entre les représentants des mécanos et la direction

Win-lose pour les mécanos romands

Les mécaniciens de locomotive ont présenté deux requêtes aux CFF: organiser des rencontres régulières entre P-OP-ZF et les partenaires sociaux et récompenser le personnel sous forme de compensation en temps ou financièrement lorsque celui-ci travaille sur ses jours de congés planifiés. La seconde requête a été refusée. Les mécanos vont réagir.

Ce sont des méthodes exceptionnelles, mais pas dans le bon sens du terme, que les

CFF ont utilisées cet été avec les mécanos genevois. C'est par recommandé que certains ont été appelés à aller travailler sur leur jour de congé. Les refus ont été suivis de menaces et d'auditions. Ce sont des méthodes cavalières qui ont désormais la cote.

Rencontre à Lausanne

Après une pétition des employés et diverses discussions, les CFF ont maintenant promis de ne plus agir ainsi. La dernière rencontre date du 19 août et a été demandée par le SEV. Thomas Brandt, responsable d'Operating, était présent à Lausanne.

Les CFF ont eu de la peine à reconnaître le sous-effectif mais l'ont finalement

fait. Certains cadres ont même admis que la pression qu'ils subissaient pouvait être à l'origine de certaines de ces méthodes. De cette séance sont ressorties plusieurs décisions, notamment la mise sur pied, tous les deux mois, de rencontres réunissant le chef de la filiale Ouest et un représentant de RP d'un côté, les partenaires sociaux locaux et la CoPe de l'autre. Cette requête émanant des partenaires sociaux a été acceptée. Quant à l'autre demande, concernant l'indemnisation pour les personnes acceptant de venir travailler sur un jour de congé, les responsables présents à la séance à Lausanne n'avaient malheureusement pas la compétence pour y répondre. La réponse

a été donnée en milieu de semaine passée et c'est un non clair et net: il n'y a pas d'indemnisation possible. Les mécanos de Genève et de Lausanne vont se réunir dans le courant du mois de septembre en assemblée extraordinaire pour discuter de la suite à donner à ce refus.

Mépris malvenu envers les mécanos

A noter que ce ne sont pas seulement les problèmes de sous-effectif que les mécanos déplorent actuellement, mais également le mépris avec lequel ils sont considérés. Quelques exemples: un employé appelé à prolonger son tour de service accepte, puis se retrouve avec une heure d'attente dans une gare,

heure considérée par la suite comme heure de pause. Le mécano plein de bonne volonté a bien regretté d'avoir accepté! Idem pour les mécanos travaillant sur Cisalpino empêchés par les travaux au Simplon de continuer leur tour et qui voient leur temps d'attente à Brigue considéré comme du temps de pause. Les mécanos en ont assez de ces façons de faire et s'il n'y a pas de changement radical de la part des CFF, on peut craindre qu'il y ait des mesures de lutte qui devront être prises. A noter également que la LPV va prochainement envoyer un sondage à tous les mécaniciens suisses afin de connaître leur degré de satisfaction.

Henriette Schaffter



« Pour un politicien, l'expérience compte beaucoup plus que dans d'autres catégories professionnelles. »

Moritz Leuenberger, conseiller fédéral

Les trois grandes votations sur les transports figurent en tête de son bilan

« Les CCT sont fondamentales ! »

Moritz Leuenberger quittera son poste le 31 octobre prochain, après quinze années passées à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC). Dans cette interview, le conseiller fédéral défend l'importance de la concertation, rouage indispensable de notre démocratie directe. Il évoque aussi la grève des Ateliers de Bellinzone et la libéralisation du rail européen et ses répercussions sur les CFF.

Ils ont été nombreux (politiciens et médias) à avoir dressé votre bilan. Je vous propose de procéder ainsi : avec la distance de celui qui est sur le départ, y a-t-il des décisions et/ou projets que vous auriez pris et développé de manière différente par rapport à ce que vous avez fait ?

A dire vrai, en faisant le bilan de mon travail, cela ne me va pas de rappeler, en premier lieu, les décisions que j'aurais pu prendre de manière différente de ce qui a été fait. Parmi les premières choses que j'aimerais rappeler, il y a les trois grandes votations du sec-

teur des transports (Redevance sur les poids lourds liée aux prestations, Nouveau financement des transversales alpines et l'Accord bilatéral sur les transports terrestres); j'ai mis en place la politique de développement durable dans mon département (je me réfère en particulier à la loi sur le CO₂ et la taxe sur le CO₂) et les mesures de sécurité pour le trafic routier. Il s'agit de projets que j'ai fait avancer avec beaucoup d'engagement personnel, des projets qui sans mon empreinte n'auraient pas été réalisés ou, pour le moins, pas de la manière dont ils existent. Les décisions que j'aurais peut-être prises a posteriori ou que j'aurais dû prendre de manière différente, je les laisse évoquer à la foule de journalistes qui, à l'heure de mon départ, s'y consacrent avec un maximum de dévotion.

Le modèle politique suisse, basé avant tout sur la concertation, est-il en train d'être dépassé ?

Je ne saurais pas dire pourquoi, mais moi je suis un supporter convaincu de notre système. C'est nécessaire, dans notre démocratie directe, d'impliquer tous les grands partis dans l'action gouvernementale. Si une force politique majeure se trouvait dans l'opposi-

tion, il y aurait un référendum contre chaque loi importante et cette situation paralyserait le gouvernement. En impliquant tous les groupes politiques dans le processus législatif, nous prenons certes plus de temps. Souvent, toutes les parties doivent faire des compromis. Mais il ne s'agit pas que d'un aspect négatif. Les solutions finales s'avèrent équilibrées et

« Dans le conflit entre les CFF et les Ateliers de Bellinzone, je n'ai pas pris parti pour les uns ou les autres. Mais j'ai institué la table ronde qui a permis de résoudre le conflit par le biais de la négociation. »

recueillent une plus large adhésion.

Pourquoi votre département relance-t-il l'énergie nucléaire et ne mise-t-il pas tout sur les énergies renouvelables, comme

le suggère le Parti socialiste suisse avec son initiative qui vise également à relancer l'emploi ?

Primo, nous misons entièrement sur les énergies renouvelables et avec le système de la Rétribution à prix coûtant du courant électrique injecté issu d'énergies renouvelables (RPC), nous avons atteint des objectifs importants. Deuxio : mon département

applique les décisions du Conseil fédéral y compris en ce qui concerne les centrales nucléaires. Toutefois, je souligne une des conquêtes obtenues durant mon man-

dat, il y aura un référendum facultatif pour les nouvelles centrales nucléaires. Par ailleurs, les citoyens auront le dernier mot. A mon avis, une nouvelle centrale nucléaire pourra être construite uniquement si l'on réussit à prouver qu'il n'est plus possible de satisfaire aux besoins de consommation d'énergie avec des installations hydrauliques, éoliennes ou solaires, et uniquement si tous les efforts nécessaires ont été entrepris pour promouvoir les énergies alternatives.

Les transports publics ont toujours été au centre de votre attention. Comment jugez-vous l'attitude actuelle des CFF – tentés toujours plus par les logiques néolibérales – qui oblige les partenaires sociaux à hausser le niveau de la confrontation ?

C'est exagéré de parler de tendances néolibérales chez les CFF. Les CFF sont tenus de gérer l'entreprise selon des critères économiques, comme l'a décidé le Parlement, mais ils le font en tenant compte de l'aspect social. L'Union européenne libéralise le trafic ferroviaire. Cela entraîne des répercussions sur les CFF, obligés à devenir toujours plus compétitifs. Au niveau du trafic marchandises, ils sont contraints d'adopter de nouvelles stratégies et de nouer des coopérations.

BIO

Moritz Leuenberger est né le 21 septembre 1946 à Bienna. Avocat, il a présidé la section PS de la ville de Zurich de 1972 à 1980, ville dont il a été conseiller communal de 1974 à 1983.

En 1979, il a été élu au Conseil national. De 1991 à 1995, il a été chef du Département de justice et de l'intérieur du Conseil d'Etat zurichois.

Depuis son élection au Conseil fédéral le 27 septembre 1995, il a dirigé le DETEC.

En 2001 il a été président de la Confédération, charge qu'il a assumée également en 2006.



INTERVIEW

DETEC/Béatrice Dreyfuss



Le voyage politique de Moritz Leuenberger arrive à son terminus. Dans la photo au bas de la page 6, le conseiller fédéral s'entretient à Viège avec Giorgio Tuti et Jürg Humi le 27 juillet 2007, lors de la journée d'inauguration du tunnel de base du Lötschberg. Le SEV avait alors manifesté pour revendiquer pour des raisons de sécurité la présence d'au moins deux agents de train dans les trains transitant dans les tunnels.

Pour continuer à travailler dans un contexte toujours plus difficile, il faut augmenter la productivité. Un défi relevé de manière exemplaire par les Ateliers de Bellinzone.

Après coup, ne pensez-vous pas que vous auriez dû vous positionner de manière plus rapide du côté des grévistes des Ateliers de Bellinzone ?

Dans le conflit entre les CFF et les Ateliers de Bellinzone, je n'ai pas pris parti ni pour les uns, ni pour les autres. Mais j'ai institué la table ronde qui a permis de résoudre le conflit par le biais de la négociation. Si la grève avait duré plus longtemps, cela aurait porté préjudice aux CFF et aux Ateliers de Bellinzone. Durant toute la période des négocia-

tiations, j'ai assumé un rôle de tuteur, me mettant à disposition en cas de blocage des négociations. Cela n'a pas été nécessaire que j'intervienne grâce à la bonne volonté démontrée de la part de tous les acteurs.

Quelle est l'importance, pour une entreprise de service public comme les CFF, de cultiver une convention collective de travail ?

C'est très important. La convention collective de travail est un instrument fondamental pour prévenir des conflits de travail. En outre, elle garantit une attitude correcte de la part des entreprises vis-à-vis de ses propres collaborateurs. Dans notre pays, cet instrument a toujours donné de très bons résultats.

Quelle est votre position sur un éventuel doublement du tunnel routier du Gothard ?

Pour moi, la construction d'un deuxième tunnel routier sous le Gothard n'entre pas en ligne de compte. A plusieurs reprises, le peuple suisse a exprimé sa vo-

» L'Union européenne libéralise le trafic ferroviaire. Cela a des répercussions sur les CFF, obligés à devenir toujours plus compétitifs. «

lonté de vouloir réduire et non augmenter le nombre de camions qui traversent sur route les Alpes.

Comment imaginez-vous, dans le futur, les rapports de notre pays avec l'Europe ?

L'approche bilatérale, à laquelle j'ai collaboré de manière active, est arrivée dans sa phase finale. Nous repre-

nons d'innombrables législations de l'Union européenne, sans avoir pu participer au processus décisionnel. En qualité de membre de l'Union européenne, nous aurions la faculté d'exercer une influence directe sur les déci-

sions. Notre pays doit s'ouvrir, c'est la seule possibilité pour faire valoir notre influence sur les questions importantes, sans devoir subir les conséquences des décisions prises par d'autres.

Et vous ? Comment avez-vous été changé par la politique, au niveau personnel ?

Pour un politicien, l'expé-

rience compte beaucoup plus que dans d'autres catégories professionnelles. Je crois faire de la politique de manière plus prudente par rapport au début de ma carrière. Au niveau personnel, je pense être devenu moins sensible aux attaques et cela me convient d'ajouter que je ne prends plus tout au sérieux comme je le faisais au début de ma carrière.

Qu'allez-vous faire durant votre retraite ?

Sincèrement, je ne le sais pas encore !

Propos recueillis par
Françoise Gehring

Extrait de l'interview parue dans l'édition italienne de *ps.ch*, la publication des membres et sympathisants du PSS.

Bernard Rickli, ancien directeur de la compagnie NStCM et membre SEV depuis 51 ans

« Depuis 1927, il y a un Rickli au SEV »

Bernard Rickli a adhéré au SEV à l'âge de 16 ans, avant même qu'il commence son apprentissage de commis de gare aux CFF ! C'était son père Roger, lui aussi cheminot, qui l'avait recruté...

« Lorsqu'en 1981 j'ai été nommé directeur du Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM), j'ai demandé au président du conseil d'administration de la compagnie si je pouvais rester membre du SEV. Bien entendu un membre passif. Si j'avais quitté le syndicat, j'aurais certainement fait de la peine à mon père qui avait été un membre très actif dans la sous-fédération SBV. Lui était membre du SEV depuis 1927. Mon fils Stéphane, qui a travaillé à la CGN et qui est maintenant assistant technique au BAM, est aussi membre du syndicat. Depuis 1927, il y a un Rickli au SEV. » Esprit vif,

même d'entrer au service des CFF ! »

Des CFF au NStCM

Au terme de son apprentissage, Bernard Rickli « collectionne » les gares. « Durant ma première année d'employé professionnel, j'ai servi dans 55 gares ! » Après son service militaire, il s'en va travailler une année dans le canton de Thurgovie, toujours comme commis de gare. Ensuite il est engagé à Berne durant deux ans au bureau de gare et des agents de train. Retour dans le canton de Vaud : gares de Vevey, de Montreux et de Puidoux. « En 1974, j'avais 31 ans. J'étais à Puidoux le plus jeune suppléant chef de station du 1^{er} arrondissement. Au sein des CFF, j'étais condamné – c'était le règlement de l'entreprise qui le voulait – à attendre quelques années pour prendre de nouvelles responsabilités. » Attendre, patienter, ce n'est pas dans les gènes de Bernard Rickli. « J'ai lu par hasard dans la presse qu'on mettait au concours le



Bernard Rickli, fils de cheminot, ancien directeur de la compagnie NStCM, est resté fidèle au SEV depuis 51 ans.

tard, bonne nouvelle. Le 7 juillet 1982, le Conseil fédéral décide du maintien de la ligne et de sa modernisation intégrale. « A débuté alors pour moi une période de profonde restructuration de l'entreprise. J'ai vécu là des années très pénibles, mais très belles. Nous avons reconstruit toute la ligne de contact. Nous avons refait les 50% de la voie – les autres 50% avaient été refaits sous l'ère de mon prédécesseur. Nous avons changé le bloc de ligne. Nous avons acheté du nouveau matériel roulant. Nous avons refait toutes les gares et tous les bâtiments de la compagnie, sauf le dépôt, à cause, entre autres, d'un coup de frein sur les crédits. Le plus gros chantier a été la construction de la gare souterraine NStCM de Nyon, à côté de la gare CFF. »

Triplé le nombre d'employés

Le directeur Rickli ne se contente pas de restructurer la ligne du NStCM. En 1982, il convainc son conseil d'administration d'acheter et de moderniser les téléskis d'Espace Dôle; en 1996, c'est le rachat des bus TPN (Transports publics de la région nyonnaise). De 1974 à 2005, durant les 31 ans que Bernard Rickli a travaillé au NStCM, la compagnie a passé de 26 à quelque 80 employés. Et durant cette même période, le nombre de voya-

geurs de la ligne de chemin de fer a explosé, passant de 270 000 à plus d'un million. « Je n'en ai de loin pas le seul mérite, relève Bernard Rickli. L'introduction de l'horaire

l'Union vaudoise des transports publics (UVTP). Nous avons élaboré avec le SEV une première mouture pour un règlement de service qui soit uniforme pour toutes les

» **Je me suis trouvé au chevet d'une compagnie qui était virtuellement décédée, avec 26 employés. Quand je l'ai quittée, elle comptait quelque 80 employés ! »**

cadencé en 1985 et la modernisation de la ligne, notamment du matériel roulant – confort accru, vitesse augmentée – ont contribué au redressement de la compagnie. »

Un directeur à l'écoute

Sur le front du partenariat social, Bernard Rickli n'est pas resté les bras ballants. « Durant dix ans, j'ai présidé

ETC vaudoises. Nous étions si loin avec ce projet qu'il a fini par engendrer la première convention collective cantonale cadre vaudoise pour les transports publics. J'estime qu'au NStCM, le partenariat avec le SEV a plutôt bien fonctionné. Nous n'avons pas pu satisfaire à toutes les revendications, mais il n'y a pas eu de blocages non plus. »

Alberto Cherubini



La gare souterraine de Nyon de la ligne NStCM, un ouvrage fortement voulu par Bernard Rickli.

doté d'une mémoire d'éléphant, Bernard Rickli nous reçoit chaleureusement dans son appartement de Nyon. Une maladie du système respiratoire l'oblige à s'exprimer avec un masque qui active les poumons. La rançon du fumeur... Mais l'homme n'est pas du genre à s'apitoyer sur son sort. Loin de là ! Il enchaîne très rapidement avec ses souvenirs. « J'ai commencé mon apprentissage de commis de gare le 13 avril 1959 à Lutry. Et c'est bien vrai que mon père m'avait fait signer ma feuille d'adhésion au SEV avant

poste de chef d'exploitation du NStCM. J'ai postulé et j'ai été engagé. »

Restructuration intégrale

Surprise ! Arrivé au sein du NStCM, Bernard Rickli se trouve, selon ses propres termes, « au chevet d'une compagnie virtuellement décédée; elle n'était pas assez malade pour que l'on ne puisse plus l'exploiter et trop malade pour que l'on puisse l'exploiter de manière rationnelle ! » En 1981, alors âgé d'à peine 38 ans, Bernard Rickli est nommé directeur du NStCM. Une année plus

ESPRIT D'ENTREPRENEUR

La section SEV NStCM-TPN à laquelle est affilié l'ancien directeur Bernard Rickli compte 83 membres. Elle est présidée par Pierre-Marc Iseli. En 2007, la première convention collective de travail d'entreprise NStCM-TPN a été signée. Ces mois-ci, le SEV et la direction négocient le renouvellement de cette convention collective. C'est le secrétaire SEV Christian Fankhauser qui encadre la

section VPT NStCM-TPN. Le président Pierre-Marc Iseli se souvient de son ancien directeur Bernard Rickli. « Malgré le fait que nous ne l'avons pas épargné, il a toujours été très correct avec nous. C'était un directeur qui avait un esprit d'entrepreneur. Il allait de l'avant, il a considérablement développé l'entreprise, tout en restant en permanent dialogue avec ses employés. »

AC

Les revendications salariales de l'Union syndicale suisse

Hausses nécessaires

Les syndicats de l'USS ont présenté, le 20 août, leurs revendications salariales pour 2011. Ils demandent la compensation du renchérissement et la part des gains de productivité due aux travailleurs et travailleuses, ce qui représente une hausse de salaire de 2 à 3 %, soit 150 francs au moins ; cela, dans la plupart des branches. Les hausses de salaire devront être générales.

La situation bénéficiaire des entreprises, la productivité croissante et le retard des salaires rendent nécessaire une négociation salariale

L'écart entre les salaires se creuse

« L'économie suisse profite depuis quelques mois d'une reprise conjoncturelle qui ne se limite pas à une seule branche », constate Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS. Selon lui, ce sont surtout les hauts et très hauts revenus qui ont profité de la dernière reprise : « Le nombre de salariés qui gagnent 1 million de francs ou plus a quadruplé entre 1997 et 2006, passant de 500 à 2000 personnes. Ce creusement de l'écart entre les salaires est, pour une part notable, la conséquence de l'individualisation de la politique salariale. » De manière éhontée, les cadres se sont servis à coups de bonus et de participations de collaborateurs. C'est pourquoi des hausses de salaire générales s'imposent. Et il faut aussi que « les bonus soient remplacés par des salaires fixes ».

caisses-maladie et comme hausse des salaires réels. Cette revendication correspond à environ 150 francs dans la plupart des branches. C'est le cas dans la construction et les arts et métiers. Membre de la direction d'Unia, Hans Ueli Scheidegger justifie ainsi ces revendications : « Tout baigne dans le secteur principal de la construction et, dans les professions des arts et métiers, le besoin de rattrapage est particulièrement élevé où, malgré la bonne conjoncture, le patronat de plusieurs branches a gelé les salaires l'année dernière. » Il évoque aussi le risque de départ du personnel qualifié. Unia revendique 140 francs à la Coop et à la Migros et la fin des vaches maigres dans l'industrie.

Pour la Poste et Swisscom, le Syndicat de la communication revendique la compensation du renchérissement et des hausses des salaires réels de 1,5 à 2 %. Selon son président central, Alain Carrupt, de telles hausses sont « largement méritées, raisonnablement exigibles et économiquement nécessaires ». Car : « les restructurations incessantes, la dégradation constante des conditions de travail et la pression à la performance de plus en plus lourde qui pèse sur les épaules des salariés ont globalement péjoré leurs conditions générales de travail. »

Contrôler les rémunérations

L'Association suisse des employés de banque (ASEB) ne demande pas uniquement une augmentation des salaires réels de 2 %, mais aussi l'endiguement des hausses variables. C'est pourquoi ces dernières doivent désormais aussi être négociées. Des critères clairs et négociables doivent être mis au point pour les hausses individuelles. Denise Chervet, secrétaire centrale de l'ASEB : « Les commissions du personnel doivent pouvoir contrôler la répartition des rémunérations selon la classe de salaires et le sexe. »

Union syndicale suisse

Système salarial CFF

Le SEV va à la rencontre de ses membres

Alors que la plupart des syndicats affiliés à l'USS ont fait savoir leurs revendications salariales (lire ci-contre), le SEV doit en premier lieu négocier le nouveau système salarial CFF. Un match qui s'annonce difficile. A peine la saison des vacances terminée, les secrétaires syndicaux SEV sont allés à la rencontre

de leurs collègues des CFF. Ils les ont informés sur les enjeux de cette révision (voir N° 16 de *contact.sev*, pages 2 et 3). En les invitant à se tenir prêts à se mobiliser. Prochaine grande étape en vue du renouvellement des négociations CCT CFF pour le SEV : conférence CCT mardi 14 septembre à Berne. AC



Jeudi 19 août, les secrétaires syndicaux Vincent Brodard et Olivier Barraud (aux extrêmes gauche et droite sur la photo) ont rencontré une poignée de collègues du Centre d'entretien CFF de Genève.

Grève des employés de l'entreprise de nettoyage ISS Aviation à Genève

Stop au dumping salarial

Comme Jean-Luc Bideau, Ruth Dreifuss, l'Union syndicale suisse et tant d'autres, le SEV a aussi apporté son soutien aux grévistes genevois d'ISS Aviation. L'entreprise de nettoyage a dénoncé la CCT et a décidé d'appliquer

une nouvelle grille salariale qui leur fait perdre plus de 200 francs par mois au employé d'ISS Aviation. Le Syndicat des services publics demande – en vain – aux autorités genevoises d'intervenir et de rendre justice. AC



Manif de soutien aux grévistes le 19 août. Une nouvelle manifestation aura lieu ce jeudi 2 septembre, 18 h, devant le bâtiment du Grand Conseil.



Au fil des années, le pouvoir d'achat des petits et moyens salaires est grignoté. Des hausses de ces salaires sont nécessaires.

substantielle pour les salariés à bas et moyens revenus, estime le président de l'USS Paul Rechsteiner. Des augmentations générales – revendiquées dans la plupart des cas sous la forme d'un montant unitaire de 150 francs – et une forte hausse des salaires minimaux ne répondent pas seulement à l'équité salariale, mais représentent aussi « l'apport relativement le plus efficace à la lutte contre les inégalités de salaires en raison du sexe ».

Daniel Lampart demande également à la Confédération de « compenser l'explosion des primes maladie par une réduction plus forte de celles-ci » et à la Banque nationale de s'opposer activement à l'appréciation du franc.

Besoins de rattrapage

Unia exige environ 3 % de hausse pour tout le monde au titre de la compensation du renchérissement, de la hausse des primes des



« Nous sommes face à une stratégie de discrimination systématique des jeunes, qui auront droit à moins d'indemnités du seul fait de leur âge. En matière d'assurance sociale, c'est du jamais vu! »

Jean-Christophe Schwaab, USS, sur son blog

Votation du 26 septembre sur la LACI

Non au démantèlement d'une assurance efficace

La majorité de droite de nos politiciens attaque nos assurances sociales les unes après les autres. Hier, c'était les caisses de pension. Heureusement, la population s'est mobilisée et a massivement rejeté le vol des rentes le 7 mars dernier. C'est maintenant au tour de l'assurance-chômage de passer à la moulinette.

Les politiciens veulent que nous versions en tout 600 millions de plus à l'assurance-chômage. Mais en contrepartie, ils veulent

réduire les prestations de 600 millions de francs. Leur justification: les caisses sont vides. Mais, comme toujours, cela dépend pour qui! Il y a

moins de deux ans, la Confédération a injecté 68 milliards pour sauver une banque privée. La faillite de cette banque aurait présenté un «risque systémique» pour le pays. Et les gens qui ont perdu leur emploi à cause de cette crise, ne sont-ils pas aussi essentiels au bon fonctionnement du système?

Cadeau aux top-managers

Plus on gagne, moins on cotise à l'assurance-chômage (AC)! Voilà la pire entortillage de ce système. La cotisation à l'AC est la même pour tout le monde jusqu'à 126 000 francs de revenu: 2,2% du salaire. Ensuite, entre 126 000 et 315 000 francs, on ne cotise plus qu'à raison de 1%. Et carrément plus du tout pour la part de revenu au-delà de 315 000 francs. Ce qui veut dire que quelqu'un qui gagne 500 000 francs va cotiser proportionnellement moitié moins que quelqu'un qui gagne normalement sa vie. Avec un million de salaire, on cotise même 4 fois moins! Cette générosité envers les gros salaires revient à faire un cadeau de 440 millions de francs par an aux top-managers et autres financiers de haut vol. Autant d'argent qui ne rentre pas dans les caisses de l'assurance-chômage.

Plus de justice dans les cotisations!

Les managers et les très gros revenus, ceux qui ont précipité l'économie dans la crise et sont donc responsables de milliers de licenciements sont donc récompensés par des cotisations plus basses. Si cette inégalité de traitement scandaleuse disparaissait et que tout le monde contribuait au chômage à hauteur de 2,2% sur l'entier du salaire, le déficit de l'assurance-chômage serait comblé. Et il n'y aurait pas besoin de réduire les prestations. D'où la question: va-t-on continuer à leur verser des bonus et à faire assumer les malus aux personnes qui ont perdu leur emploi? NON!

Aux dépens des plus âgés

Les travailleurs âgés (dès 55 ans) ont droit à 520 indemnités journalières s'ils ont cotisé pendant au moins une année et demie à l'assurance-chômage. Dorénavant, ils n'auraient plus droit qu'à 400 jours. Quelqu'un qui perd une nouvelle fois son emploi au bout d'un peu moins de deux ans sera doublement pénalisé: il perd six mois de soutien de la part de l'assurance-chômage. Six mois qui peuvent s'avérer cruciaux pour des travailleurs de cet âge qui ont beaucoup

plus de mal à retrouver un emploi rapidement. Cette mesure d'économie qui pénalise des gens qui ont travaillé toute leur vie est indigne.

Les salariés de moins de 55 ans sont aussi pénalisés. Jusqu'à présent ils avaient droit à 400 jours d'indemnités pour une période de cotisation d'un an. Dorénavant, ils n'auront plus droit qu'à 260 jours, soit moins d'un an. Le Conseil fédéral compte économiser 174 millions avec la réduction des indemnités journalières.

Réductions inacceptables des prestations pour les jeunes

La révision de l'assurance-chômage touche durement les jeunes. Elle veut économiser 100 millions sur les prestations des jeunes travailleurs et travailleuses et sur les jeunes qui entrent dans la vie active.

Les jeunes jusqu'à 30 ans devraient dorénavant accepter n'importe quel emploi, même s'il n'est pas en rapport avec leur formation, leurs capacités ou leur activité précédente. C'est complètement absurde de forcer des jeunes formés à grands frais de prendre un travail pour lequel ils sont surqualifiés. Ils risquent ainsi de perdre leurs qualifications et

MESURES PRINCIPALES

Durée de l'indemnisation:

- 12 mois de cotisation ne donnent plus droit qu'à 260 indemnités journalières (1 année). Pour obtenir les 400 indemnités actuelles il faudra cotiser au moins 18 mois au cours des deux années précédant l'inscription au chômage;
- Les assurés de plus de 55 ans toucheront 520 indemnités s'ils justifient d'une période de cotisation ininterrompue de 22 mois (aujourd'hui 18 mois);
- Les moins de 25 ans qui n'ont pas d'obligations envers des enfants ne pourront toucher qu'un maximum de 200 indemnités;
- Les personnes libérées de l'obligation de cotiser (c'est-à-dire qui n'ont pas eu un emploi pendant une période, par exemple les femmes qui se sont occupées de leurs enfants) recevront 90 indemnités au lieu de 260;
- Les cantons fortement touchés par le chômage ne pourront plus augmenter le nombre d'indemnités journa-

lières à 520 jours au lieu de 400.

Délai d'attente:

- Le délai d'attente de 5 jours de chômage contrôlé sera augmenté à 10, 15 ou 20 jours selon le revenu pour les personnes qui n'ont pas d'enfants à charge.

Travail convenable:

- La notion de travail convenable sera diminuée pour les moins de 30 ans. Ils auront l'obligation d'accepter n'importe quel travail, indépendamment de leurs qualifications et de l'activité précédemment exercée.

Cotisations:

- Augmentation des cotisations de 0,2% malgré les baisses de prestations.

Mesure de marché du travail:

- Diminution des moyens investis pour les mesures d'insertion.

SEV/USV

DOSSIER



Les jeunes jusqu'à 30 ans devraient dorénavant accepter n'importe quel emploi, même sans rapport avec leur formation.

d'hypothéquer leur avenir professionnel. En plus, les salaires d'autres jeunes moins qualifiés sont ainsi sous pression. Les jeunes qui ont terminé leur formation n'auraient droit qu'à seulement 4 mois de chômage (90 indemnités journalières) au lieu d'une année (260 indemnités), puisqu'ils n'ont pas cotisé à l'AC. Le temps d'attente avant de pouvoir bénéficier de la moindre indemnité et de conseils des ORP est en plus de 6 mois.

Le temps d'attente des plus jeunes travailleurs et travailleuses, jusqu'à 25 ans, a été augmenté. Ils doivent attendre un mois la première indemnité. Si les jeunes de moins de 25 ans sans famille à charge n'ont cotisé que pendant une année, ils devront se contenter de 200 indemnités, soit 9 mois de sou-

tien de la part de l'assurance-chômage.

Les femmes paient le prix fort

Les femmes qui décident de se consacrer à leur famille pendant quelques années sont pénalisées. C'est souvent difficile de remettre le pied à l'étrier et de retrouver un emploi après une longue interruption. Un divorce ou la mort du partenaire ont souvent aussi des conséquences financières très lourdes sur les femmes. Mais la révision de l'assurance-chômage n'en tient absolument pas compte. Les femmes qui viennent de divorcer ou de perdre leur conjoint n'ont plus droit qu'à 4 mois de chômage contre un an jusqu'à présent. Cette mesure concerne aussi les gens qui recherchent un emploi après une longue maladie.

Report des coûts sur les cantons

La loi actuelle prévoit que les cantons affichant un taux de chômage élevé puissent augmenter le nombre d'indemnités journalières pour leurs sans-emploi. La nouvelle loi ne le permettra plus. Le Conseil fédéral veut économiser 30 millions avec cette mesure. Par contre, les cantons et les communes devront supporter une augmentation des dépenses d'assistance sociale estimée à 240 millions. Ce report de charges sur les cantons et les communes, les villes particulièrement, se fera automatiquement si les prestations de l'assurance-chômage sont réduites. Il y aura beaucoup plus de personnes qui arriveront en fin de droit et devront émarger à l'assistance sociale.

» Après la crise qui a touché le marché du travail dans les années 90, l'assurance-chômage enregistrait 8,8 milliards de dettes, qui ont été épongées en l'espace de quatre ans. «
uss

Assurance endettée

en cas de crise : c'est normal
L'assurance-chômage sert justement à amortir les crises. Elle doit être d'autant plus forte en Suisse où la protection contre le licenciement est une des plus faibles d'Europe. Quand le chômage augmente, il est donc normal que l'assurance soit dans les chiffres rouges. L'assurance-chômage assume ainsi son rôle de soutien à la conjoncture, en ce moment à hauteur de 4 milliards par an. Et quand la reprise économique arrive, que le chômage baisse et que les salaires augmentent, l'assurance-chômage

remplit ses caisses. Après la crise des années 90, les 8,8 milliards de francs de dettes de l'assurance-chômage ont été comblées en l'espace de quatre petites années. Mais le Conseil fédéral a eu la bonne idée, lors de la dernière période de haute conjoncture, de baisser les cotisations. Au-delà de 315 000 francs, elles ont carrément été supprimées. Et ce serait maintenant aux personnes sans emploi de faire les frais de cette grave erreur ?

USS

Davantage d'informations
sur www.laci.ch

Réactions des exécutifs cantonaux et communaux

Pas sur le dos des cantons et communes...

Même certains membres d'exécutifs, que ce soit cantonal ou communal, issus de partis bourgeois, ont pris position contre la révision de la LACI. Il s'agit surtout de représentants des zones à fort taux de chômage.

Pierre Maudet, conseiller administratif radical de la ville de Genève, critique la révision dans « Le Temps » du 24 août. Le président de la commission fédérale pour l'enfance et la jeunesse explique « pourquoi il conteste les sacrifices demandés aux jeunes ». « Ils sont une cible facile, ils ne sont pas organisés en lobby et sont plutôt individualistes par nature. Ne faisons pas payer aux jeunes les dysfonctionnements du marché de l'emploi et des dettes contractées avant leur arrivée, car ils n'en sont pas responsables. »

Zones défavorisées mobilisées

Le désormais ancien conseiller d'Etat neuchâtelois Frédéric Hainard s'était également prononcé contre cette révision. Dans l'Arc jurassien, où le chômage est particulièrement élevé, on se mobilise pour dire « non » le 26 septembre.

Le maire de Delémont, Pierre Kohler, a pris position contre ces modifications de la LACI. Il s'oppose à la révision car « le chômage frappe durement notre région à chaque crise. Alors que la Confédération dépense des sommes importantes pour sauver de grandes entreprises, la seule manière d'atténuer les conséquences négatives d'une crise pour les PME et les régions périphériques est d'avoir une LACI forte et efficace. C'est le cas aujourd'hui. La LACI ne doit donc pas être affaiblie. Bien au con-



Le chemin tout tracé pour les jeunes: Haute école spécialisée puis ORP, puis services sociaux?

traire. Il en va de l'avenir de nos industries, de nos PME et de la cohésion de notre pays.»

Report des charges

Et quand on parle des conséquences d'un oui le 26 septembre, Pierre Kohler explique que « les communes et les cantons seront lourdement touchés par ces modifications de la LACI. Cette révision conduira irrémédiablement à un report de charges de la LACI sur l'aide sociale financée par les cantons et les communes. C'est donc une nouvelle brèche qui s'ouvrira dans la solidarité confédérale! Pour le Jura et pour la ville de Delémont, ce seront plusieurs centaines de milliers de francs qui devront être directement supportés par les contribuables. Pour ces raisons, je glisserai un non dans les urnes le 26 septembre. »

Hes

La jeunesse se mobilise contre la révision

... ni sur celui des jeunes!

Les mesures d'économies proposées frappent durement les jeunes chômeurs. Ils sont discriminés, leur entrée dans la vie active est rendue plus difficile et leurs qualifications sont dévalorisées.

Le chômage des jeunes a pris l'ascenseur depuis le début de la crise en 2008: il y a actuellement environ 25 000 à 30 000 jeunes de 15 à 24 ans sans emploi. Cela représente 5,2 à 5,5% de tous les 15-24 ans qui travaillent (donc qui ne sont pas en formation). Si on considère les 15-30 ans, le taux est encore plus élevé.

Le chômage de longue durée (plus de 6 mois) a ex-

plosé chez les jeunes par rapport à l'an passé. Il a augmenté de plus de 150%: le taux des 15-24 ans au chômage depuis 7 à 12 mois a augmenté de 109% et celui des 15-24 ans au chômage depuis plus de 12 mois de... 173%!

Mobilisation nationale

Les jeunes de toute la Suisse se sont mobilisés contre cette révision de la LACI.

Ils organiseront par ailleurs des actions un peu partout dans le pays le 4 septembre prochain. Il existe également un site internet spécifique: www.chomagedes-jeunes.ch.

Hes

Source: statistiques du marché du travail du seco

RÉACTION DE MATHIAS STERCHI, MEMBRE DU COMITÉ JEUNESSE SEV

contact.sev: **Qu'est-ce qui changerait pour les jeunes si les Suisses disaient « oui » le 26 septembre prochain ?**

Malgré une diminution des prestations de l'assurance-chômage, la participation des employés augmenterait. Les déductions salariales seraient plus élevées. Les jeunes auraient donc nettement moins d'argent de poche. De plus, nous serions obligés, si nous nous retrouvions au chômage, d'accepter n'importe quel job. Les jeunes qui sortent de formation passeraient bien plus tôt de l'assurance-chômage à l'aide sociale, où ils ne recevraient alors plus aucun soutien du type ORP (Office régional de placement).

Te sens-tu concerné par cette votation ? Iras-tu voter ?

Oui, je vais bien sûr aller

voter. Il s'agit de défendre notre système social.

Tes amis et jeunes collègues se sentent-ils concernés ? Est-ce qu'il y a une vraie mobilisation parmi les jeunes pour dire « non » le 26 septembre ?

Oui, car tomber au chômage peut arriver à chacun d'entre nous. Une bonne partie des jeunes que je connais ira certainement voter.

As-tu déjà été au chômage ? Ou quelqu'un au sein de ta famille ou de tes amis ?

Heureusement non.

Que dirais-tu à un ami qui ne va pas voter ?

On ne peut pas laisser assainir l'assurance-chômage sur le dos de la jeunesse. Avec la réintroduction du pour-cent de solidarité sur les hauts salaires, qui a été supprimé en 2003, et une



Mathias Sterchi est bien engagé dans le syndicat puisqu'il est membre du comité SEV et de la Jeunesse SEV. Il travaille aux CFF en tant qu'opérateur du trafic ferroviaire.

adaptation générale des cotisations, on peut assainir cette assurance. Et sans en faire pâtir toute la jeunesse avec des détériorations massives la concernant.

Propos recueillis par Henriette Schaffter

Sections

Mardi 28 septembre

■ **ZPV Léman**
Assemblée d'automne

CGAS
Genève

Notre assemblée d'automne aura lieu à 15 h au CGAS, rue des Terreaux du Temple à Genève (rendez-vous devant la gare de Genève à 14 h 30).
Le vice-président central ZPV sera présent pour répondre à vos questions! Chaque collègue libre et retraité est invité à y participer. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire chez le président au n° 079 479 17 35 ou sur les listes affichées dans les locaux. L'assemblée sera suivie d'une assiette offerte au Cheminot à Genève.
Le comité ZPV Léman

Pensionnés

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^{er} 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

Judi 16 septembre

■ **PV Biel/Bienne**
Assemblée d'automne

Restaurant Romand,
Bienne

Notre assemblée des membres aura lieu au Restaurant Romand à Bienne. Après l'ordre du jour selon les statuts, Monsieur Michael Vogt, chef du département de la défense des intérêts de la Fédération suisse des aveugles et malvoyants (FSA) nous fera vivre les expériences d'un aveugle. Il est lui-même aveugle.
Le comité

Mercredi 22 septembre

■ **PV Neuchâtel**
Sortie d'automne

Buvette du FC La Sagne

La sortie aura lieu à la buvette du FC La Sagne, à 20 minutes de marche de la gare. La course aura lieu par n'importe quel temps. Le local est chauffé, si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Des grils sont à disposition. L'apéritif, la soupe aux pois et le café sont offerts. L'utilisation du local étant gratuite, il est recommandé d'acheter les boissons auprès du cantinier. Prix modérés. Un transport sera organisé entre la gare et la buvette pour les personnes handicapées. Pas d'inscriptions nécessaires. Horaire: aller de Neuchâtel dép. 10 h 31 – La Chaux-de-Fonds arr. 10 h 59, dép. 11 h 02 – La Sagne arr. 11 h 16. Retour: La Sagne dép. 17 h 42 – La Chaux-de-Fonds arr. 17 h 56, dép. 18 h 01 – Neuchâtel arr. 18 h 29. Titres de transport individuels. A bientôt.
Le comité

DÉCÈS

Dominique Diserens, ancien chef de service et ancien président de section SBV, décédé le 12 août dans sa 57^e année. Membre PV Genève.

Gabrielle Fischer, veuve de Roger, Pully, décédée le 9 août dans sa 97^e année. Membre PV Vaud.

Ernst Stauffer, mécanicien de locomotive retraité, Nidau, décédé le 24 août dans sa 94^e année. Membre PV Biel/Bienne.

Liliane Suter-Panchaud, veuve de Paul, Lausanne, décédée le 23 août dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottfederazione del personale
delle aziende private di trasporto

La prochaine assemblée romande VPT sera organisée par la section urbaine des TPF et aura lieu le

13 novembre 2010

à Marly près de Fribourg

Vous pouvez dès maintenant vous inscrire auprès de votre président de section. Le prix est de Fr. 40.– moins Fr. 10.– de participation de la VPT, soit Fr. 30.–. Venez nombreux!

Le président du jour: Pierre-Alain Perritz

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

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

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, 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, Seestrasse 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 16 septembre. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 9 septembre à 10 h.

■ MBC

Assemblée du personnel roulant ferroviaire BAM

Une rencontre entre la direction MBC et des représentants du personnel a eu lieu le 3 août à Bière.

Rencontre entre la direction MBC composée de MM. Perinet, directeur MBC, Zimmermann, chef d'exploitation BAM, Michaud, ROF et MM. Trolliet, secrétaire syndical, de Giuli, président de sec-

■ TL & METRO

Sortie ensoleillée

Mardi 17 août 2010, par un temps ensoleillé, la sortie démarre au Parc du Vélodrome à 7h, direction le Valais, Aoste. A Orsières, café et croissant offerts par la maison Rémy Voyages.

Les 78 participants sont heureux du temps, car en passant le tunnel du Grand-St-Bernard, le soleil est de la partie. Aoste, arrivée 10h50, visite du marché jusqu'à 12h, continuation pour Montjovert, le restaurant Napoléon, où l'apéritif nous est offert en plein air. Le moment est venu de passer à table et le menu gastronomique commence. Tout le monde apprécie les différents plats. Notre président en profite, entre le dessert et le café, pour nous apporter les dernières nouvelles, surtout de saluer la doyenne et le doyen du jour en la personne de Madame Richard Elisabeth et Monsieur André Simon. Il nous rappelle aussi que la sortie chasse est le 12 octobre en Valais. La parole est aussi donnée à Stoll Michel qui nous apporte les salutations du président syndical, Johan Pain. Il est 17h lorsque les cars reprennent la route pour le voyage du retour, avec un petit arrêt au Relais Saint-Bernard de 20 minutes. Tout le monde est satisfait du repas et très content. Epalinges arrivée 20h10 pour le bus de Moudon de 20h20. Et voilà une sortie bien réussie.

Le secrétaire

tion, Berthold, Fardel, Di Blasi, Scussel, Lugeon, Chevalier, Bolomey, Waeber. Le vice-président Berthold ouvre la séance en relatant le trop grand nombre d'heures supplémentaires de chaque agent (entre 10000 et 15000 minutes de HS par collaborateur). Cette situation est due au manque de mécaniciens de train. Les agents doivent, pour pallier cette carence, travailler durant leurs congés.

Le personnel roulant fait un énorme sacrifice afin d'assurer le service public, mais la fatigue et le découragement commencent à se faire sentir et les collègues du BAM veulent le faire savoir à la direction MBC et demandent à son directeur d'apporter des réponses concrètes à ce problème récurrent.

D'autre part, les agents de

train sont inquiets du fait que cette surcharge de travail ne satisfait pas aux normes de sécurité et viole la LDT.

Le directeur répond que les MBC n'ont jamais obligé personne à travailler durant les jours de congés, que les règles de sécurité et les bases légales ont toujours été respectées, mais que malheureusement il n'y a pas de candidat conducteur de train à l'heure actuelle.

Au début de l'année, les MBC ont publié une offre d'emploi dans la presse. 70 personnes ont répondu; sur ce nombre de candidatures, les trois quarts ne correspondaient pas au profil et ne sont pas entrées en matière.

Actuellement, 10 postes sont à repourvoir, les conditions d'aptitude pour la conduite des trains sont deve-

nues très contraignantes. Il faut passer un examen psychologique, un examen médical complet et avoir un casier judiciaire vierge pour pouvoir prétendre à passer l'examen théorique.

Plusieurs idées ont été émises afin d'élargir le recrutement de nouveaux agents, comme de publier des annonces dans la presse des régions périphériques, aller dans les forums d'emplois, ou encore des reportages dans les télé régionales.

En outre, le personnel s'inquiète du suivi de la formation continue obligatoire, car si les agents passent leur temps libre à remplacer les carences de personnel, ils ne peuvent pas suivre les cours professionnels obligatoires. Yvan Berthold demande où sont les permis CFF

manceuvre qui ont été obtenus il y a quelques années. La direction avoue qu'elle ne le sait pas.

André de Giuli, président de section

RÉSOLUTION

L'assemblée a pris la résolution suivante :

- les jours de congé secs ne devraient pas devenir une habitude.
- il faut revoir la rotation complètement : la commission des tours de services va se pencher sur le système de finir la semaine tôt et la commencer tard.
- la direction MBC doit tout mettre en œuvre pour engager et former du personnel roulant le plus vite possible afin d'éviter le cumul actuel d'heures supplémentaires inacceptables.

■ VPT Section MBC

Assemblée extraordinaire

L'assemblée a eu lieu à Tolochenaz le 19 août, avec une participation de 10 personnes + 5 par procuration.

Le président A. de Giuli souhaite la bienvenue et déplore le manque de participation. Une certaine lassitude semble avoir atteint les membres de la section suite aux conflits qui la secouent depuis quelques mois. Le secrétaire syndical, D. Trolliet, explique à nouveau les motifs de cette réunion, provoquée par le texte de l'annexe 6 de la CCT qui ne reflète pas la réalité des négociations. Le comité de section désire renégocier cette annexe, ceci sans préjudice des négociations salariales ou les tours de service.

Remplacement du secrétaire de la section

Stéphane Chevalier (trains Bière) accepte de remplir le mandat de secrétaire de section, suite à la démission du titulaire. Son élection est approuvée à l'unanimité.

Les membres demandent que les convocations et comptes-rendus des assemblées figurent dans contact.sev.

Remplacement d'un membre à la commission de gestion

Pascal Trosset accepte de remplir le mandat à la commission de gestion, suite à la démission de deux titulaires. Il accompagnera Georges Gumy dans cette tâche, un poste restant à repourvoir. Le président et P.A. Tardy, vice-président route, insistent sur le soutien qui sera apporté par le comité et les membres de la section, de telle sorte que ce travail reflète l'avis de la majorité des chauffeurs.

Discussion annexe 6 de la CCT

Une discussion nourrie est menée sur l'annexe 6 de la CCT. L'ensemble des participants déplore l'escalade dans le conflit opposant certains chauffeurs au comité de section, conflit qui ne profite pas aux collaborateurs. La mise en danger des acquis ou un conflit ouvert avec la direction de l'entreprise ne

sont pas souhaités. Toutefois il ne faut pas brader les acquis et une renégociation de l'annexe 6 doit tout de même déboucher sur une amélioration. Celle-ci pourrait être une augmentation d'un jour de vacances et/ou une indemnité pour service irrégulier. Un collègue souligne que la faible participation n'est pas représentative de l'ensemble des membres de la section. D. Trolliet explique que les négociations salariales étant devant la porte il ne faut point trop tarder. D'autre part, le comité ne pense pas qu'une nouvelle assemblée doive être convoquée. Les collègues ont tous été informés personnellement par courrier à domicile et cette assemblée est déjà la troisième depuis le début de l'année.

Résolution sur annexe 6 et mandat de négociation au comité de section

Première résolution : l'assemblée décide par 14 voix contre une de donner mandat au comité de section de renégocier rapidement l'an-

nexe 6 de la CCT avec effet rétroactif au 1.1.2010. Le résultat de la négociation devra faire l'objet d'un courrier à chaque membre en le priant d'indiquer s'il accepte ou refuse la négociation. En cas d'acceptation, l'annexe sera modifiée et en cas de refus, il faudra accepter les conséquences d'un conflit avec la direction des MBC sur ce point.

Deuxième résolution : l'assemblée mandate P.A. Tardy, vice-président route, d'organiser des rencontres avec les chauffeurs de bus pour désamorcer le conflit et restaurer la confiance au sein du groupe. Plusieurs membres présents s'engagent à le soutenir dans cette tâche.

Divers

Une vive discussion s'engage sur la problématique des absences de certains collègues et des difficultés rencontrées dans le travail quotidien. Verre de l'amitié. L'assemblée est levée à 21 h 45.

Daniel Trolliet

■ PV Biel/Bienne

Merci Paulet!

Une belle course, un repas de midi délicieux à Huttwil et une croisière sur le lac des Quatre-Cantons avec le bateau à vapeur.

Non seulement 95, mais 110 collègues se sont retrouvés le 18 août dans le train depuis Bienne par Soleure – Wiedlisbach – Niederbipp pour Langenthal où l'arrêt pour le café était prévu. Après un arrêt d'une heure, le voyage continuait par le BLS pour Huttwil. Avec une courte marche, nous avons atteint l'hôtel Mohren et nous avons été accueillis par M^{me} Graber et ses collaboratrices dans une salle de fête bien décorée. Paulet Rohrer a salué la joyeuse troupe et s'est montré très heureux du nombre élevé des participants. Il nous a orientés sur la suite du voyage et sur son projet pour le prochain voyage PV qui aura lieu le 17 août 2011. Un délicieux repas nous a été ser-

vi avec promptitude et s'est terminé par un bon dessert et le café. Un grand merci à M^{me} Graber et à ses collaborateurs et collaboratrices. Sur le chemin de la gare, la petite ville d'Huttwil s'est montrée dans toute sa splendeur fleurie. A 13h43, notre train nous a acheminé au travers d'une campagne très diverse, en direction de Lucerne où le bateau à vapeur «Uri» nous attendait. Ce bateau à vapeur est le plus ancien. Il a été construit en 1901 et remis à neuf il y a quelques années pour être remis en service avec succès en 1994. Malgré un ciel couvert, tous les participants de notre groupe ont eu beaucoup de plaisir tout au long de la croisière et ils ont pu admirer les beaux villages et le paysage le long de ce circuit. A 17h45 nous avons à nouveau atteint Lucerne. Afin que l'on puisse utiliser le train direction Berne de 18h, un changement rapide a été néces-



saire. Notre voiture réservée se trouvait comme toujours en tête. Pour les participants handicapés, ce changement fut le point le plus critique de la journée, mais avec l'entraide de tous, tout le monde a pu obtenir une place. Le changement à Berne s'est également déroulé sans problème et toute la troupe s'est retrouvée à Bienne à l'heure prévue. Nous pouvons féliciter Paulet Rohrer très sincèrement pour sa soigneuse organisation et lui dire mille fois merci pour tout son investissement. Paulet, à l'année prochaine!

Ruedi Flüchiger
adaptation: J.-C. Amiet



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottofederazione del personale
delle aziende private di trasporto

ASSISES SUR LE RECRUTEMENT – ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES

Judi 21 octobre 2010 au Kongresshotel à Olten

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. Notre objectif: tous doivent rentrer chez eux avec beaucoup 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
Conférenciers	Collègues et experts hommes et femmes
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/recruteuses – sont en mesure d'élaborer une stratégie de recrutement pour leur section
Public-cible	Présidents et présidentes de section, responsables de recrutement et membres de comités de section intéressés
Inscription	sur www.vpt-online.ch ou à martin.ritschard@vpt-online.ch , tél. 079 782 0977 Martin Ritschard, Kreuzmaadweg 16, 3812 Wilderswil Le programme sera envoyé deux semaines avant la réunion!

1^{ère} 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, la thune & co.

**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

pour toute la journée ou seulement pour le programme de la soirée

jusqu'au 31 août 2010 sous:
www.sev-online.ch ▶ Journée



Tu piges, t'économises!

Les chèques Reka avec 7% de rabais peuvent être commandés auprès du secrétariat syndical.

Un budget de vacances décontracté grâce à l'argent Reka.

reka

Hospitalité à l'état pur

... dans l'hôtel entre lac et ciel!



Notre chef jardinier, Martin Russenberger, et ses collègues ont récolté des magnifiques potirons comme chaque année.

Concours de Potirons

Répondez à la question suivante :
Quel est le poids de tous les potirons réunis ?

Toutes les deux semaines nous tirerons au sort « un bon Brenscino » :
2 nuits pour 2 personnes avec petit déjeuner

Alors allons là, l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !

Les associé(e)s du Syndicat SEV
peuvent compter sur une réduction du 20%

Cordialement, Martin Faes et son team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago

Téléphone 091 786 81 11, fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch, www.brenscino.ch

bienvenue à...



**LA MAISON
DU GRUYÈRE**
FROMAGERIE DE DÉMONSTRATION

DÉCOUVRIR LE GRUYÈRE AOC ET TOUS SES SECRETS !

Fabrications entre 9h00 et 11h00 et entre 12h30 et 14h30
Ouvert tous les jours de 9h00 à 18h00 (19h été)
Le Restaurant - Le Marché Gruérien

LA MAISON DU GRUYÈRE
CH-1663 Pringy-Gruyères
www.lamaisondugruyere.ch

LE GRUYÈRE
SWITZERLAND **AOC**



+ Les Fromages de Suisse.
www.fromagesdesuisse.com



Suisse. Naturellement.

SEV Versicherungen
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

**« La seule institution de prévoyance dirigée par des syndicalistes »
sera présente au 91^e Comptoir Suisse de Lausanne**

du 17 au 26 septembre, halle 1 – stand 187

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

Angle droit

Droit de représentation ou d'assistance : c'est utile de faire appel à un secrétaire syndical

Aux CFF, la protection juridique des employés est soumise au droit public, comme l'illustre le texte ci-dessous. Dans le prochain numéro de contact.sev, nous verrons que dans les ETC, c'est le droit privé qui fixe le cadre de la protection juridique.

Pour le personnel CFF, la protection juridique est basée sur le droit administratif, même si formellement les agents ne sont plus fonctionnaires depuis 1999. Outre la Loi sur le personnel fédéral et la CCT CFF, la base légale pour les questions de recours est toujours la Loi sur la procédure administrative. C'est dire que, même si les sanctions disciplinaires ont disparu du paysage CFF, la procédure reste fortement marquée par certaines « lourdeurs » héritées du passé. Mais est-ce vraiment un désavantage ? Prenons l'exemple de l'un des principaux aspects de la

défense des droits du collaborateur : le droit d'être assisté.

En cas de litige entre l'entreprise et le salarié, les CFF prononcent une décision. Celle-ci aura été obligatoirement précédée d'une phase d'enquête. Un entretien (ou plusieurs) a lieu avec le collaborateur concerné, qui a le droit d'être assisté par une personne de son choix. Il peut s'agir par exemple d'un collègue, d'un membre de la famille ou, plus souvent, d'un secrétaire syndical.

Garantir le respect des droits

En cas d'urgence, le collaborateur peut être entendu sans

être assisté, mais cela doit rester l'exception (p. ex. en cas d'accident, malversations) et un second entretien doit ensuite être organisé au plus vite avec la personne que le collaborateur des CFF a choisi pour être assisté. Cet assistant, aura le soin de se légitimer au moyen d'une procuration datée et signée. Il devient l'interlocuteur et le réceptionnaire des courriers. Lors des entretiens, l'assistant a le droit de demander que des compléments d'explications soient inscrits au procès-verbal.

Nous ne saurions trop conseiller aux collègues concernés de faire systématiquement appel à un assistant pour de tels entretiens. Notre expérience montre que cela permet souvent de calmer les esprits, de mener l'entretien avec plus de sérénité et de garantir le respect des droits de la personne entendue. Cela se révèle très utile au fur et à mesure de l'avancement de la procédure, en tenant compte du fait que les déclarations initiales sont souvent les plus importantes.

L'équipe de la protection juridique


CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

C'est la dernière qui sonne!

Jusqu'au 30 septembre 2010, la VPT organise une campagne de recrutement!

- Pour le recrutement de 4 membres pendant une année = une nuit pour une personne à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de 7 membres pendant une année = une nuit en chambre double pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de 10 membres pendant une année = deux nuits pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.

Si souhaité, les bons pour l'hôtel peuvent être échangés contre des chèques Reka.

Si vous avez des questions concernant cette campagne de recrutement, veuillez vous adresser au responsable du recrutement de la VPT, e-mail : martin.ritschard@vpt-online.ch / téléphone 079 782 09 77.

SEV – INTERNET

Vous pouvez annoncer les manifestations des sections, commissions et autres groupements via notre site internet www.sev-online.ch. Sous l'agenda, vous avez la possibilité de cliquer sur « Insérer événement ». En notant les informations nécessaires sur le formulaire, vos événements paraîtront à la fois dans le journal et sur le site du SEV. De plus, vous trouvez les pdf des trois journaux sur le site, ce qui permet une recherche facile et rapide.

La rédaction

COURS BUDGET : « S'EN SORTIR AVEC SON SALAIRE »

La Fondation Fonds du personnel CFF offre à nouveau un cours aux collaborateurs CFF, sur le thème du budget. Les participants apprennent à connaître l'établissement d'un budget et seront sensibilisés à l'endettement. La participation des conjoints est recommandée. Le cours est gratuit, n'a pas à être autorisé par les supérieurs hiérarchiques, mais ne compte pas comme temps de travail.

Date	Horaires	Lieu	Adresse
5 novembre	13h30 – 16h30	Berne	Bollwerk 4
12 novembre	8h45 – 11h45	St-Gall	Bahnhofplatz 8c
12 novembre	13h30 – 16h30	Bâle	Stadthausgasse 13
16 novembre	13h30 – 16h30	Zurich	Kasernenstrasse 97
19 novembre	13h30 – 16h30	Olten	Restaurant Buffet, Gare d'Olten
22 novembre	13h30 – 16h30	Lausanne	Avenue de la Gare 43
25 novembre	13h30 – 16h30	Berne	Bollwerk 4
26 novembre	13h30 – 16h30	Brigue	Bahnhof Brig
26 novembre	8h45 – 11h45	Zurich	Kasernenstrasse 97

Le délai d'inscription est fixé au 15 octobre 2010. Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires à l'adresse courriel : sozialberatung@sbb.ch. ou au 051 220 37 34.

Si le

051 220 20 20

ne peut pas vous aider

le

031 357 57 57

est là pour vous!



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

www.sev-online.ch
info@sev-online.ch

Ton syndicat fort!

Les distances se mesuraient jadis en heures

Avec le train onze* dans la capitale

Avant qu'il y ait des moyens de transport en commun, la plupart des chemins étaient parcourus à pied. Exemple de Münchenbuchsee à Berne.



Kathrin Bigler

Il y a quatre trains par heure de Münchenbuchsee à Berne. Le RegioExpress fait le trajet en 9 minutes tandis que le S-Bahn le fait en 13 minutes. Des tout juste 10000 habitants de la commune, beaucoup font la navette sur Berne, pour le travail ou leur formation. En fait partie Kathrin Bigler, qui vient de terminer son apprentissage et qui a commencé à travailler hier à ch-direct à Berne.

Dans l'ancien temps, on ne connaissait pas le système de navettes actuel. Devant le bâtiment communal de Münchenbuchsee se trouve une pierre avec l'inscription « II heures de Berne ». De Münchenbuchsee à Berne, il fallait donc compter sur un

temps de parcours de deux heures. Les paysans qui vendaient leurs produits sur le marché de Berne se rendaient dans la capitale avec leur charrette. Même eux n'allaient guère plus vite, car le chemin compte pas mal de montées et descentes, ce qui ralentit la vitesse. Durant les journées du patrimoine, il y a la possibilité d'explorer cette ancienne route (voir encadré).

Celui qui ne prend pas l'autoroute suit alors le chemin utilisé depuis des centaines d'années, qui traverse la forêt jusqu'à Zollikofen. Sur la route nommée « Länggasse », on traverse des champs puis on passe sous l'autoroute jusqu'à Kappelis-

acker dans la commune d'Ittigen. Après avoir traversé le ruisseau Worble, le chemin continue à travers la « Untere Zollgasse » et la « Bolligenstrasse » en passant devant les services psychiatriques universitaires, connus sous le nom de Waldau. Depuis 1491 se trouve ici un hôpital sis à la Bolligenstrasse, appe-

lée anciennement la « Sichenhausstrasse » (la rue de la maison des infirmes). Ensuite on passe par Galgenfeld jusqu'au « Baumgarten » de Berne, où s'est construit une cité il y a quelques années. C'est maintenant la partie la plus difficile et abrupte du chemin, qui passait par la Haspelgasse, avant que la vieille ville soit construite (avant 1603).

Depuis 1256, l'« Untertorbrücke » permet un passage fixe au-dessus de l'Aar. Ce pont est resté longtemps le seul passage, jusqu'à la construction du Neubrücke en 1534/35. Après la traversée de l'Aar, il fallait à nouveau grimper au niveau des « Nydegstalden ». Le marché avait lieu alors sur la rue principale de la ville de Berne, qui se nomme aujourd'hui la Krammgasse. C'était donc une entreprise de longue haleine et pénible d'aller en ville



depuis Münchenbuchsee et on y réfléchissait à deux fois avant d'entreprendre le voyage. Il vaut la peine d'y penser parfois en parcourant les 9 minutes de trajet en train...
pan/Hes

*prendre le train onze signifie aller à pied.

INFO

Les Journées européennes du patrimoine ont lieu cette année pour la 17^e fois en Suisse. Le thème 2010 est « Cycles de vie », c'est pourquoi les activités prévues les 11 et 12 septembre tournent autour d'écoles, églises, hôpitaux, etc. Le chemin décrit ici, de Münchenbuchsee à Berne, peut être parcouru dans le cadre d'une visite guidée (avec commentaires et explications). La durée de la balade sera de 3 heures. Rendez-vous le samedi 11 septembre à 14h 15 à la gare de Münchenbuchsee. Fin de la balade à Berne.

PELLET PIOCHE: JEUNES GENS, VOS DIPLÔMES NE NOUS INTÉRESSENT PAS...



IL Y A 50 ANS

L'autoroute menace le Nyon-Crassier

Le projet définitif de l'autoroute Lausanne-Genève, dans la région d'Eysins, présente de sérieuses difficultés au croisement de l'autoroute avec le chemin de fer Nyon-Crassier. (...) Le Conseil d'Etat propose la suppression du chemin de fer avant l'échéance de la concession; il serait toutefois souhaitable de maintenir la voie entre Nyon et Eysins à titre d'embranchement industriel. Sept communes intéressées se sont déclarées en principe contre cette suppression; Nyon et Signy-Avenex acceptent la suppression à condition que la voie soit remplacée par un autre moyen de transport.

Note de la rédaction: La ligne a été fermée en septembre 1962 et le bus a remplacé le train.

Le Cheminot, 9 septembre 1960.

TRAIN RACLETTE

Un voyage en Valais à bord d'un train historique aura lieu le dimanche 26 septembre. Départ de Payerne à 6 h 44, arrivée au Châble à 10 h 55 (voir horaire complet sur le site Internet de l'association Swisstrain). Dans le cœur du village valaisan, vous pourrez participer à la manifestation « Bagnes, Capitale de la Raclette ». Durant le trajet, une animation musicale ainsi qu'un apéritif vous préparera à l'arrivée en Valais. Sur place, vous pourrez déguster de nombreuses raclettes de la région – ainsi que le vin – dans les nombreux stands présents dans le village. Un défilé de Reines, de caprins, ovins, chiens du St-Bernard, des chevaux et des ânes agrémentera l'après-midi et, en fin de journée, la composition historique vous ramènera à bon port. Une sortie pour toute la famille ! Réservations obligatoires auprès des guichets CFF et BLS.

www.swisstrain.ch

TRAVERSER LE
« SIMPLON »
EN CALE SÈCHE

Les 11 et 12 septembre, à l'occasion de la 17^e édition des Journées européennes du patrimoine (lire l'encadré « Info » ci-contre sur la page 18), le chantier naval de la CGN ouvrira ses portes. Ce sera l'occasion pour les visiteurs de découvrir la face cachée des travaux de sauvegarde des bateaux Belle-Epoque. Une opportunité unique pour découvrir la coque du grand vapeur « Simplon » en cale sèche, un monstre de 78,5 mètres de long, construit en 1915, et d'en savoir plus sur la révision complète de sa machine à vapeur, actuellement en cours.

A la suite de cette visite, une exposition reviendra sur les rénovations générales des vapeurs « Savoie » (1914) et « La Suisse » (1910), réalisées entre 2004 et 2009.

Programme:
www.nike-kultur.ch

TMR et RegionAlps fêtent les 100 ans de la ligne Martigny–Orsières

Toute une région à la fête

Plusieurs événements – dont la publication d'un livre et une pièce de théâtre jouée dans les ateliers TMR d'Orsières – marquent le centième anniversaire de la ligne à voie normale qui relie Martigny aux vallées d'Entremont et de Bagnes.

Le livre de l'historienne Brigitte Kalbermatten « Un siècle au service d'une région » retrace avec rigueur et de manière très documentée les 100 ans du Martigny - Orsières. La préface est signée par Pascal Couchepin, qui a été administrateur de la compagnie aujourd'hui rebaptisée « Saint-Bernard Express ». Dans son ouvrage, Brigitte Kalbermatten publie des témoignages d'anciens habitants de l'Entremont. Témoignages qui avaient été recueillis par le Centre régional d'études des populations alpines. Le témoignage de Louise Pralong, née en 1913, reflète à quel point l'arrivée du train avait secoué les habitants des vallées: « Quand est arrivé le premier train, mon père n'a pas osé aller à la gare, parce que c'était une machine infernale. Alors il

est allé en haut dans les champs pour voir arriver cette machine. Les gens disaient: « Il y a du diabolique, c'est pas possible! »

Le SEV présente

Les années ont passé et les structures et le personnel des entreprises exploitant la ligne se sont adaptés aux exigences du marché. Aujourd'hui, les mécaniciens du « Saint-Bernard Express » sont des employés de la compagnie RegionAlps. Le personnel des gares et des ateliers, ainsi que les conducteurs de bus et camions sont des employés de la compagnie TMR (Transports de Martigny et Régions). Le SEV est présent avec une section VPT dans chacune des deux compagnies.

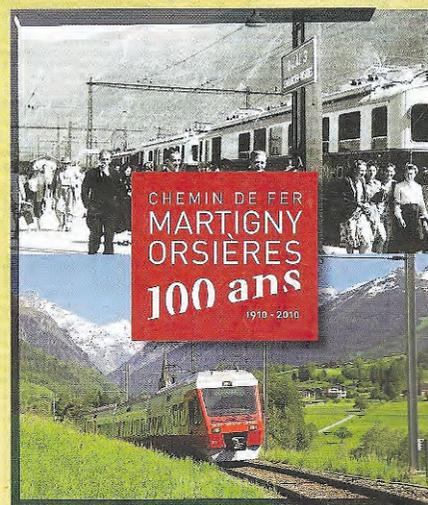
Vendredi 27 août, lors de la journée officielle marquant ce jubilé, les autorités ont relevé le rôle clé du personnel dans l'exploitation pas toujours facile de ce train de montagne. Souhaitons que ces bons mots soient accompagnés par des gestes concrets lors des négociations salariales de cet automne...

Une pièce de théâtre à voir

D'ici là, courez voir la pièce de théâtre dans les ateliers TMR d'Orsières, qui se joue

Le Martigny-Orsières (1910-2010)

Un siècle au service de la région



Brigitte Kalbermatten

Couverture du livre qui retrace avec minutie cent ans d'histoire.

du mercredi au dimanche à 20h30 jusqu'au 19 septembre. Le chamboulement provoqué par l'arrivée du train à Orsières en 1910 avait bouleversé la vie de toute une région. Une atmosphère évoquée avec brio par les quatre comédiens interprètent de la

pièce « Les vapeurs d'Emile ». Une expo photos est également à voir sur les lieux (et les repas servis dans les ateliers valent un large détour). Informations et réservations pour le théâtre sur : www.100ansmo.ch

AC

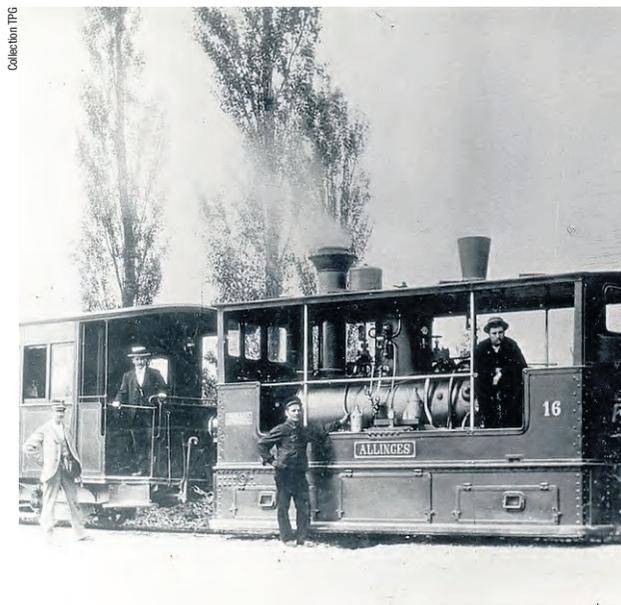
Histoire des transports publics du canton de Genève

Un ouvrage historique inédit

Gilbert Ploujoux, membre SEV et passionné d'histoire, vient de rédiger « Histoire des transports publics dans le canton de Genève ». Une somme de travail publiée en trois volumes par les Editions Tricorné en collaboration avec l'Association genevoise du musée des tramways (AGMT). Contrairement à d'autres ouvrages sur ce genre de sujet, les questions concernant les conditions de travail ont été appro-

fondées par l'auteur qui a tenu à décrire tous les modes de transports publics. Le premier volume paraîtra cet automne. Il est en souscription au prix de CHF 70.- jusqu'au 15 septembre auprès de l'AGMT, case postale 5465, 1211 Genève 11. Passé le délai de souscription, le prix sera de CHF 90.-.

Le prospectus de souscription est disponible sur le site Internet www.agmt.ch



Ce convoi de la Société genevoise des chemins de fer à voie étroite illustre bien le calme de la campagne genevoise entre Bernex et Laconnex à la fin du XIX^e siècle.

Alain Feissli, mécanicien au garage des VMCV et conseiller municipal de la commune de Montreux

Le Lula de la Riviera vaudoise

Alain Feissli, 49 ans, travaille à 50 % aux VMCV et le reste de son temps, il le consacre à la politique (mais aussi un peu pour sa famille et ses amis). Au sein de l'exécutif de la commune de Montreux, il est responsable du dicastère mammoth des finances, de la sécurité publique et des ressources humaines.

lime, quelques machines de serrurerie, la mécanique quoi! » A la question: est-ce que tu as des responsabilités au sein des garages des VMCV? Alain Feissli répond: «A part la responsabilité de bien faire mon boulot, non, je n'ai pas de fonction de chef, en travaillant à 50% ce serait impossible; je réserve mes responsabilités pour la politique et je dois dire que je suis content de pouvoir exercer simplement mon métier manuel, c'est une source d'équilibre pour moi.»

Engagement syndical

« Issu d'une famille très modeste, je suis né à Chardonne, village vigneron de la Riviera vaudoise. J'ai grandi à Chardonne, puis en milieu urbain à Montreux. Tout jeune, j'ai été marqué par la différence criante dans l'inégalité des chances. » Au terme de sa scolarité, Alain Feissli effectue des petits boulots comme nettoyeur. « Puis, comme tout un chacun, j'ai eu le choix de subir ou d'agir. J'ai décidé d'agir. » Il effectue un apprentissage en mécanique générale au MOB (Montreux-Oberland bernois). Entré dans le monde des transports publics, il ne le quittera plus. Son apprentissage terminé, il travaille comme agent de train au chemin de fer Vevey-Les Pléiades. Et dès 1985, il est engagé dans les garages des VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve). « Mon job consiste pour l'essentiel à préparer les agrégats (pièces) pour les véhicules. Je travaille beaucoup à l'établi. Mes outils sont le tour, la fraiseuse, la

Au sein de l'exécutif montreusien, outre la sécurité publique et les ressources humaines – la commune de Montreux emploie 355 employés et verse selon les mois 700 paies avec le personnel auxiliaire –, Alain Feissli a la responsabilité des finances. Il doit gérer un budget annuel de 117 millions de francs. Même en n'ayant effectué qu'un simple apprentissage de mécanicien, l'édile montreusien prouve qu'à force de volonté et de persévérance,

« Je suis un autodidacte. Mais c'est mon engagement syndical qui a été une source d'enseignements majeurs. »

on peut progresser. « Certes, je suis un autodidacte. Mais c'est mon engagement syndical qui a été une source d'enseignements majeurs, notamment sur l'art de la négociation, et surtout sur l'apprentissage et la compréhension des multiples facettes du comportement humain. » Alain Feissli a présidé



A l'image du président brésilien Lula, Alain Feissli a bien su intégrer dans sa vie le bleu de travail de l'ouvrier, l'engagement syndical et l'art de la politique.

feu la section SEV technique VMCV avant qu'elle ne fusionne avec la section SEV exploitation VMCV pour ne former plus qu'une section syndicale pour tout le personnel de l'entreprise. Aujourd'hui, il reste fidèle au SEV, mais comme simple militant. « J'ai beaucoup d'ad-

dicat abat sur le canton de Vaud pour le maintien de la CGN en une seule entité et pour ce qui se fait au niveau fédéral pour la Caisse de pensions CFF. » Le 2 octobre prochain, sa section SEV VMCV célébrera son centième anniversaire. Le comité œuvre pour que ce jubilé soit une réussite. Alain Feissli apprécie le travail de son comité de section. « C'est une équipe stable qui a fait un superbe boulot, notamment lors des négociations de la convention collective de travail. »

Bon vivant

La section du Parti socialiste montreusien a décidé que Alain Feissli sera candidat le printemps prochain pour briguer un nouveau mandat à la municipalité. Après avoir contribué de manière significative à la régionalisation des

services de police de la Riviera vaudoise, Alain Feissli a modernisé le système financier de sa commune. Actuellement, il s'est attelé à la refonte du statut du personnel communal. « Je considère qu'une collectivité publique se doit de rester un employeur moderne et attractif, et donc notamment social au niveau des conditions cadres qu'il offre à ses collaborateurs. » Alain Feissli ne se considère pas un carriériste. « J'entends avant tout servir avec sincérité et loyauté celles et ceux qui me font confiance, au travers d'une sensibilité conditionnée par un vécu. » Lorsqu'il n'est pas accaparé par ses tâches politiques et professionnelles, Alain Feissli savoure tout ce que la vie offre en matière de convivialité. « J'aime passer du temps avec ma famille. J'aime bien cuisiner – et manger – et recevoir mes amis à la maison. Je prends mes vacances en hiver. Je fais chaque année la cuisine pour un camp de ski scolaire. » Qu'il soit en bleu de travail, en habit de cuisinier ou une autorité publique en costard cravate, Alain Feissli avance dans la vie avec son côté force tranquille rassurante. Parce qu'un jour il a décidé d'agir de manière collective plutôt que de subir en individualiste. *Alberto Cherubini*

BIO

Alain Feissli est né le 21 octobre 1961. Marié, père de deux filles adultes (23 et 20 ans), il est depuis cet été grand-père d'un petit Louan dont il a fêté la naissance avec son beau-fils durant le Festival de jazz. Swing, swing. Il est membre du SEV depuis le 1^{er} avril 1983. Il est entré au législatif de la commune de Montreux en 1991, année du 700^e de la Confédération. Six années plus tard, il est élu à l'exécutif. Les citoyennes et citoyens montreusiens lui ont renouvelé leur confiance aux élections de 2001 et de 2006. Il est candidat pour un quatrième mandat; les élections auront lieu le printemps prochain.



Le convivial Alain Feissli, tout à gauche, durant la pause café en compagnie de quelques-uns de ses collègues de l'atelier des VMCV.