

CGN

La section VPT Lac Léman a lancé un ultimatum au Conseil d'Etat vaudois pour sauver le « Vevey ».

Page 2



11.12.2011: gare TGV à Méroux

Fin 2011, le Jura se rapprochera considérablement de Paris! Mais les Jurassiens devront cependant encore patienter avant de pouvoir se rendre à Méroux en train...

Page 8



Jean-François Milani

Il cesse son activité de président de section, mais continue d'écrire pour nous!

Page 20

La première journée commune des trois commissions SEV s'est déroulée à Soleure

L'argent: le nerf de la guerre?

Les commissions des femmes, des jeunes et de la migration ont réuni leurs forces cette année.

Il a été question d'argent durant la journée, dans les neuf ateliers mis sur pied et lors de la conférence d'Andrea Hämmerle le matin. Mais convivia-

lité et divertissements étaient également au programme.

Hes

Dossier pages 10, 11 et 12



Un café était de rigueur pour débiter la journée, qui s'annonçait longue puisque le programme était bien étoffé jusque tard le soir...

SÉANCES D'INFORMATION NÉGOCIATIONS CCT

Mercredi 6 octobre
Lausanne, Buffet de la Gare,
Grand salon, de 11 h à 20 h

Mardi 12 octobre
Bienne, IW, dès 15 h

Vendredi 15 octobre
Yverdon, salle Login, Rio,
de 9 h à 16 h 30

Mardi 26 octobre
Delémont, gare, de 9 h 30 à 15 h

Revendications salariales 2011 aux CFF

+ 2,9 pourcent

La communauté de négociations des associations du personnel a transmis cette semaine ses revendications salariales pour 2011 aux CFF. Celles-ci se divisent en deux parties, qui entraîneraient au total une augmentation de salaire de 2,9 pourcent:

- Augmentation générale du salaire de 1,5 pourcent avec une adaptation conforme aux plages de salaire;

- Application complète des adaptations de salaire selon le système salarial (ce qui correspond à 1,4 pourcent du salaire).

Cette requête s'appuie sur la CCT existante; la communauté de négociations y a intégré l'environnement économique, la situation sur le marché du travail et la situation des CFF.

SEV

ÉDITO

SALAIRE = APPRÉCIATION DE LA VALEUR

« Le nouveau système salarial des CFF m'apparaît comme le cheval de Troie », a déclaré un délégué lors de la dernière conférence CCT, car les éléments essentiels du système ne sont pas encore négociés. Et il y est surtout question de la valeur du travail. Les CFF disent qu'ils paient trop pour les fonctions les plus basses, comparé aux autres entreprises et pas assez pour les fonctions supérieures. Ils prennent le marché comme référence. Celui qui pense maintenant que le marché dit exactement combien on doit payer pour quoi se méprend terriblement. Les valeurs du marché résultent des comparaisons entre différentes grandes entreprises sans tenir compte des conditions de travail et de la politique salariale menée. Nous sommes d'accord avec les CFF pour dire que les valeurs du marché ne sont pas des montants fixes et qu'il y a de grosses différences au sein même du marché. Certaines entreprises paient davantage que d'autres, pour le même travail. Les CFF se trouvent donc devant de gros défis. Pour les surmonter, ils n'ont pas seulement besoin de beaucoup d'argent, mais aussi de personnel motivé. Un nouveau système salarial qui déprécie de nombreux collaborateurs est indubitablement une fausse approche. Les CFF ne peuvent pas s'abriter derrière le principe de marché, mais doivent continuer à remplir leur devoir en tant qu'employeur social, ce qui revient à conserver des salaires au-dessus de la moyenne dans certains domaines. Pas en raison du marché, mais parce qu'ils veulent que ce soit ainsi.

Manuel Avallone,
vice-président SEV

EN VITESSE

ARC JURASSIEN

Les nombreuses manifestations organisées par les CFF les 25 et 26 septembre à l'occasion des 150 ans de chemins de fer dans l'Arc jurassien ont remporté un grand succès. Durant cette grande opération de séduction, les CFF ont présenté au public quelques-uns de leurs principaux projets. Ainsi, dans le hall de la gare de La Chaux-de-Fonds, l'ex-régie fédérale a exposé de manière didactique le projet TransRun, la liaison ferroviaire qui reliera dès 2020 Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds en 14 minutes (contre 29 minutes aujourd'hui). Le coût de ce projet est évalué aujourd'hui à 850 millions de francs.

SEV ASSURANCES

Comme chaque année, SEV Assurances a tenu son stand durant le Comptoir de Lausanne. Une opération marketing toujours très prisée



par le personnel des transports publics qui apprécie la politique de proximité conduite par la seule compagnie helvétique d'assurances 100% dans les mains d'un syndicat.

TESSIN :
COLLABORATION
SEV-CGIL

Le SEV et le syndicat italien CGIL ont signé le 24 septembre un accord de collaboration qui stipule que les membres du SEV peuvent bénéficier des prestations de la CGIL et vice versa. Les frontaliers – toujours plus nombreux à travailler dans les transports publics tessinois – seront les principaux bénéficiaires de cet accord qui vise en premier lieu à lutter contre toute forme de dumping.

VALAIS

RegionAlps, en collaboration avec l'Etat du Valais, a lancé le RegioBike. Ce vélo pliable est à disposition des clients de la compagnie valaisanne.

Assemblée extraordinaire du personnel de la section VPT Lac Léman du 28 septembre 2010

Les employés de la CGN prêts

Les employés de la CGN demandent au Conseil d'Etat vaudois de retirer son projet de scission de la compagnie.

En date du 26 août, le SEV a envoyé un courrier au Conseil d'Etat vaudois en précisant que le personnel n'acceptera pas la politique du fait accompli et qu'il entend bien participer activement

aux discussions sur l'avenir de la CGN. A ce jour, le SEV n'a reçu aucune réponse, pas même un accusé de réception. Le personnel a manifesté pacifiquement à plusieurs reprises devant le

Grand Conseil. Le SEV a notamment rédigé un rapport d'expertise détaillé sur la situation de la CGN. Enfin, 44 050 signatures ont été récoltées auprès de la population pour la présentation de l'EMPD et contre la scission de l'entreprise.

Malheureusement, à ce jour, force est de constater que le Conseil d'Etat n'a pas fait de pas en notre direction. Pire encore, malgré une opposition de plus en plus large (experts, communes, députés, partis politiques, Centre patronal vaudois, etc.), le Conseil d'Etat maintient sa volonté de scinder la compagnie et de créer une fondation pour la flotte historique.

Nous savons que l'EMPD CGN est prêt. Objectivement, rien n'empêche sa présentation au Grand Conseil. Au contraire, les députés la réclament depuis des mois (motion, résolution, etc.). Pourtant le Conseil d'Etat



Dès le vendredi 1^{er} octobre, le « Vevey » restera à quai. Jusqu'à quand ?

Conférence CCT CFF

On insiste pour des salaires corrects

Quelque 120 délégués ont participé à la Conférence CCT CFF qui s'est déroulée le mardi 14 septembre à Berne. Une fois de plus, la refonte du système salarial a été au centre des débats.

Un nouveau tour de négociations de la CCT CFF a eu lieu en septembre. Sur pression du SEV, les CFF avaient préalablement, au début août, laissé tomber l'introduction d'une solution par branches (c'est-à-dire des salaires plus bas pour la vente et le nettoyage). Pour sa part, le SEV avait admis le remplacement des 29 échelons de fonction actuels par 15 profils d'exigences et accepté aussi que le système salarial comporte des éléments liés aux prestations, dès lors que la loi l'impose aux CFF.

La démarche des CFF devient plus claire

Cette fois-ci, les CFF ont présenté leur conception du système salarial de manière plus détaillée, en s'appuyant pour la première fois sur des chiffres. On a dû constater que le niveau actuel des salaires serait abaissé massivement, les échelons de fonction inférieurs étant encore plus affectés que les échelons supérieurs. En outre, les CFF n'ont toujours pas tenu compte, dans ce système, de revendications importantes du SEV.

La délégation SEV a informé la Conférence CCT en détail sur l'état des négociations; celle-ci a manifesté de la stupéfaction devant la dévalorisation du travail envisagée par les CFF.

Il ne peut être question de dévaloriser notre travail !

Les 120 délégués présents ont pris connaissance avec beaucoup de scepticisme des idées

des CFF et déclarent vouloir s'en tenir aux critères suivants pour le système salarial:

- pas de dévalorisation du travail, donc pas de baisse des salaires;
- pas de redistribution du bas vers le haut;
- maintien du pouvoir d'achat;
- des progressions salariales en fonction de l'expérience qui soient chiffrables.

Le chemin sera encore long. Les délégués espèrent toujours que ceux qui négocient du côté CFF sauront faire preuve de bon sens et qu'ils feront des concessions. Ils ont toutefois aussi montré qu'ils sont prêts à s'engager pour imposer leurs exigences justifiées.

Séances d'information SEV en Suisse romande

Le SEV organise des séances d'information à l'intention des collègues, venez-y, vous pourrez y poser vos questions

et y donner votre point de vue, à l'heure de votre choix:

• **Mercredi 6 octobre à Lausanne**, Buffet de la Gare, Grand Salon, de 11 h à 20 h;

Mardi 12 octobre à Biemme, Atelier industriel, dès 15 h;

Vendredi 15 octobre à Yverdon-les-Bains, salle Login, Rio, de 9 h à 16 h 30;

Mardi 26 octobre à Delémont, gare, de 9 h 30 à 15 h.

PROCHAINES CONFÉRENCES

Les prochaines Conférences CCT CFF auront lieu à Berne, hôtel Ador, le mercredi 10 novembre dès 14 h 15 et le vendredi 10 décembre dès 10 h, toujours à Berne, mais cette fois-ci au Centre de conférences Unia.

à faire la grève

préfère user du chantage à l'EMPD: « On présentera l'EMPD quand les structures seront changées... » Et après de telles manières de faire, le Conseil d'Etat ose encore évoquer la nécessité d'avoir de la confiance entre les

acteurs. Au vu des éléments ci-dessus, le personnel de la CGN, réuni en assemblée générale extraordinaire le 28 septembre 2010, a adopté la résolution ci-dessous.

OB/AC

RÉSOLUTION

Le personnel demande au Conseil d'Etat de présenter l'EMPD CGN (exposé des motifs et projet de décret sollicitant auprès du Grand Conseil les crédits nécessaires à la rénovation du Vevey et du chantier naval) d'ici au 30 novembre 2010. Il demande au Conseil d'Etat de se prononcer publiquement pour le maintien d'une entité juridique unique et, ainsi, de renoncer à la scission de la compagnie CGN. Enfin, il demande la garantie à moyen terme d'une offre de prestations de transport

lacustre suffisante et digne de la région lémanique. Sans réponse et acte concret de la part du Conseil d'Etat au 30 novembre 2010, ou en cas de réponse négative aux présentes requêtes, le personnel mandate le comité de section SEV Lac Léman de mettre en œuvre toutes les mesures syndicales nécessaires à l'atteinte de ces objectifs.

Lausanne, le 28 septembre, résolution adoptée par 79 employés de la CGN réunis sur le bateau « Vevey ».

Sections MBC et Travys : visite à Berne

Un aperçu de la politique fédérale



Des membres des sections Travys et MBC, accompagnés de leur secrétaire syndical Daniel Trolliet, ont visité le Palais fédéral quelques heures avant les élections au Conseil fédéral...

Eric Voruz et Josiane Aubert, tous deux conseillers nationaux vaudois socialistes, ont débuté la semaine de session par un repas avec des membres SEV de deux sections vaudoises, venus à Berne visiter le Palais fédéral. Eric Voruz leur a par la suite expli-

qué le fonctionnement de la chambre basse et des commissions et ils ont assisté à la séance du Conseil national dans les tribunes, ce qui a été l'occasion d'entendre Moritz Leuenberger une dernière fois...

Hes

Révision de la loi sur l'assurance-chômage

Rejetée par les régions en crise

Les citoyennes et citoyens ont certes accepté la révision de la loi sur l'assurance-chômage, mais avec de grandes réserves, étant donné que la baisse des prestations versées aux chômeuses et chômeurs qu'elle entraînera surviendra en pleine crise.

Un appel au secours a été lancé par les régions particulièrement touchées par le chômage. Le fait que toute une partie du pays, là où ce dernier est élevé, ait dit « non » à cette révision doit aussi faire réfléchir le Conseil fédéral. Ce dernier devra, lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, veiller à ce que l'on ne réduise les prestations qu'une fois la crise dépassée avec certitude et qu'une fois

que le marché de l'emploi aura clairement repris. L'USS exige en outre que, pour le moment, les régions particulièrement touchées par la crise puissent continuer à verser des indemnités journalières durant six mois de plus que le reste de la Suisse.

De plus, l'USS renforcera sa pression en faveur d'un financement plus juste de cette assurance. Les gens ne comprennent plus pourquoi les hauts et les très hauts revenus sont exemptés de l'obligation de cotiser sur leur totalité. Même si la menace brandie par le Conseil fédéral – une hausse généralisée de 2,5 % des cotisations à l'assurance-chômage en cas de « non » – a fait peur à une majorité des citoyen(ne)s, il faut désormais qu'à l'avenir, le financement de cette dernière devienne concrètement plus juste.

USS

Comité SEV

Le personnel est le bien le plus important des CFF

Le comité SEV a traité de très nombreuses affaires courantes durant sa dernière séance.

Le Conseil fédéral a lancé la consultation sur « les objectifs stratégiques assignés aux CFF » à mi-août. Le SEV a été consulté et a donc bien volontiers saisi cette opportunité, malgré le court délai à disposition, puisque ces « objectifs » ont de grandes conséquences.

Pour le SEV, « le personnel est le bien le plus important des CFF ». En partant de cette affirmation, il demande à ce que les CFF soient évalués (également) sur la satisfaction de leur personnel. Sur cette base-là, les sondages auprès du personnel doivent être remis à l'ordre du jour. La suppression d'éléments es-

sentiels du partenariat social, comme par exemple le droit de participation sur toutes les questions de la politique du personnel, ne peut pas être acceptée par le SEV. Le syndicat demande également une plus forte prise en considération des directives écologiques et éthiques.

Continuer les efforts dans l'aviation

Le projet en matière de recrutement des employés de l'aviation est en place depuis une année. Les objectifs ne sont pas encore atteints et le projet doit être poursuivi.

Des cotisations de membres variables selon le salaire

La motion de la VPT demandant l'examen de cotisations dépendantes du salaire a été acceptée. Un petit groupe de travail analysera les effets que cela pourrait avoir.

Les négociations se poursuivent Avec Toco, les CFF souhaitent faire baisser les salaires. Les salaires les plus bas et la progression selon l'expérience sont deux sujets qui arriveront sur la table lors de la prochaine ronde de négociations. Le président Giorgio Tuti a souligné, de façon claire et non équivoque, l'importance de ces négociations.

Autres affaires courantes

Le SEV a également :

- accepté la révision du règlement interne de la LPV ;
- ratifié la CCT des « Zentralbahn », celle des TPC (Transports publics du Chablais) et celle du BLS ;
- a pris connaissance de la mobilisation contre les mesures d'économie dans les transports publics. *pan/Hes*

COURRIER DES LECTEURS

LE PENDULAIRE... LE RETRAITÉ: IL Y EN A UN DE TROP !

■ Pour Monsieur Christian Lässer (directeur d'un laboratoire CFF et professeur à l'Uni de St-Gall), le retraité n'est pas du tout le bienvenu dans les transports publics, aux heures des pendulaires! (Le Matin, 8.9.2010). Les heures de pointe + le mercredi et les loisirs des jeunes + le vendredi et sa surcharge de mobilité + samedi / dimanche, mon petit vieux démerde-toi lundi, mardi et jeudi pour ta mobilité de loisirs.

Bob en a mare de « ceusses » qui entretiennent la flamme : du vieux qui encombre, qui coûte (frais de la santé et autres séjours en EMS), j'en passe et des meilleurs. Entre être le témoin de quelques abus de mobilité, et « vomir » (sur ce sujet) contre l'ensemble de la catégorie sociale des blanchis du harnais, pour le soussigné : il y a un canyon !!!

Bob 1943 (Robert Burkhard),
méc. retraité, GE

Tarifs CFF: choisir le bon camp

Après divers effets d'annonce, de tentatives de jouer avec les heures de pointe et d'allers et retours avec le surveillant des prix, les tarifs CFF et des autres transports publics ont été augmentés finalement de 5,9% en moyenne, au lieu des 6,4% souhaités par l'entreprise. Cette adaptation a provoqué les remous habituels, par exemple du côté de la protection des consommateurs. Mais cette fois, les réactions vont aussi dans l'autre sens, elles prennent de l'ampleur, se prolongent et posent des questions fondamentales. Inévitablement, la politique devra trancher, elle qui pensait qu'elle n'aurait plus à s'occuper de cette « basse besogne ».

Il est normal que les entreprises de transports décident de leurs tarifs et qu'elles les adaptent de temps en temps. A deux conditions supérieures: d'une part, l'intégration impérative dans le système tarifaire national des transports publics (les 19 communautés tarifaires, abonnement demi-tarif, AG, etc.), d'autre part, l'exigence de maintenir et d'améliorer la capacité concurrentielle des transports publics par rapport à la voiture privée. Il s'agit de respecter la volonté du peuple de transfert progressif du trafic, confirmée à plusieurs reprises.

Bien sûr, les quelque 150 entreprises défendent des intérêts propres (tourisme, pendulaires intervilles, agglomérations). Au niveau de l'Union des transports

publics, les divergences naturelles se règlent le mieux possible « à la Suisse ». Etant entendu qu'elles ne doivent jamais prendre le pas sur les deux principes supérieurs. Or, du côté des CFF, à travers un certain nombre de déclarations récentes, il semble que l'on veuille privilégier des intérêts propres au détriment du système national.

Le premier exemple est l'idée persistante des CFF de vouloir pénaliser les voyageurs autres que pendulaires qui auraient l'outrecuidance d'emprunter des trains circulant durant les heures de pointe. A la limite, on peut concevoir, à côté des titres de transport « généralistes », des billets occasionnels à prix réduit valables dans les trains du soir, par exemple. Mais inverser la donne en

généralisant la contrainte « dès 9 heures », c'est pénaliser gravement tout le trafic public de loisirs, en particulier les régions de montagne (et le trafic international?). En s'obstinant dans

cette voie, les CFF cassent ce qui fait l'efficacité du « système suisse » et scient la branche sur laquelle est

basée une bonne part de leur développement. En fait, le nœud du problème se situe

d'abord au niveau du Conseil fédéral. Sous la pression du Département des finances, il a coupé à de multiples reprises dans les crédits d'entretien et il s'accroche à un mode de financement des infrastructures totalement dépassé par le développement du trafic que lui-même souhaitait par ailleurs.

En 2007 déjà, le surveillant des prix lui avait demandé de concrétiser clairement ce qu'il entendait par la formule des « gains mesurés » imposée aux CFF. Apparemment, ceux-ci n'osant pas attaquer de front leur propriétaire, jouent la provocation par l'intermédiaire de professeurs mandatés pour dénoncer les prix soi-disant bien trop bas des communautés tarifaires et le comportement scandaleux des rentiers qui osent voyager avant 9 h le matin (Basler Zeitung du 9. 10), alors que d'autres demandent de porter de 4850 à 10 000 francs par an le prix des abonnements généraux, « pour ne pas subventionner les managers qui abandonnent la voiture entre Berne et Zurich ». Avec de telles élucubrations, les CFF n'améliorent guère leur image! D'autant moins que cette polémique sur les tarifs montre l'opacité et l'arbitraire qu'ils ont eux-mêmes développés en la matière au cours de ces dernières années. Ils ont quelques mois pour corriger le tir: en 2011, avec les changements annoncés au sein du Conseil fédéral, le débat sur le financement des transports va terriblement se réactiver. Et finalement le peuple tranchera. Il serait bon que les CFF soient dans le bon camp.

Michel Béguelin



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottofederazione 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 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 Perritaz

INFORMATION AUX CADRES CFF SUR LE BURNOUT

Le SEV invite les cadres des CFF à participer à une information qui aura lieu le

mercredi 6 octobre de 16 h 30 à 18 h 30 à la Salle des Vignerons, Buffet de la Gare CFF à Lausanne

« Burnout – facteurs de risques et moyens de prévention »

avec Anny Wahlen, psychologue du travail, Institut de médecine du travail, Pampigny.

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

SEV

Votation générale au sein de la section VPT MBC

Soutien massif au comité

Les membres de la section vaudoise ont accepté haut la main la proposition de modifier l'article de la convention collective de travail qui règle la question de l'indemnisation des repas du personnel en service irrégulier.

Mardi 15 septembre, neuf membres du comité élargi de la section VPT MBC (Transports de la région de Bière - Morges - Cossonay) se sont réunis à Apples pour dépouiller les bulletins de la votation générale. Le 25 août dernier, depuis le secrétariat central SEV de Berne, 74 bulletins ont été envoyés par courrier postal au domicile de tous les membres actifs de la section; 41 bulletins ont été retournés au comité de section. Et c'est avec 38 oui, 2 non et 1 nul que les membres ont accepté la modification de l'article 3.1, annexe 6, de la convention collective de travail. Le texte de cet article dit que l'indemnité de 20 francs pour les repas est accordée au personnel effectuant des tours de service ir-

INCIVILITÉS EN RECRUESCENCE DANS LE TRAIN ET SUR LES BUS

Lors de la séance du comité élargi de la section VPT MBC du 15 septembre, outre le dépouillement de la votation générale sur la modification de l'article de la CCT traitant des indemnités de repas, le président André De Giuli a ouvert la discussion sur les préoccupations des membres au sein des divers secteurs de l'entreprise. Les employés du BAM constatent une recrudescence des actes d'incivilité et parfois de violence à l'encontre du personnel de la ligne de chemin de fer. « Il y a des clients qui nous cherchent, certains trains devraient être accompagnés par des Protectas, comme pour les bus pyjama. » Des incivilités ont également lieu dans les bus scolaires. Le président André De Giuli s'est engagé à demander à la direction de l'entreprise une application stricte de l'article 59 de la loi sur le transport des voyageurs qui stipule que toute agression ou incivilité commise à l'encontre du personnel des transports publics est poursuivie d'office.

AC



André De Giuli.

réguliers si le repas principal « est pris lors d'une interruption de service, hors du lieu de service ou de domicile, entre 11 h et 13 h, respectivement 18 h et 20 h ».

Le nouvel article apporte la précision suivante: « On entend par lieu de service: Bière pour le service de la traction; le réseau urbain des TPM pour les chauffeurs de bus affectés au service de ligne » (le service de la traction concerne

les employés de la ligne de chemin de fer Bière - Apple - Morges (BAM) et le réseau urbain TPM concerne les conducteurs de bus des Transports publics morgiens; BAM et TPM étant deux sociétés du groupe MBC).

Jour de congé supplémentaire

La précision sur ce qu'« on entend par lieu de service » a été rendue nécessaire suite à des bisbilles internes. Certaines voix réclamant le versement de l'indemnité de repas pour tout service s'effectuant durant les heures de repas. Le secrétaire syndical SEV Daniel Trolliet a participé aux négociations de la convention collective de travail. Il reconnaît qu'il aurait fallu tout de suite préciser dans la CCT qui a vraiment droit à ces indemnités de repas. Résultat des courses, la direction de l'entreprise et le comité de section se sont remis cet été autour de la table de négociations. Les deux délégations se sont mises d'accord sur le nouveau libellé de l'article. A la clé de cet accord, le comité de section a obtenu de l'entreprise, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010, un jour supplémentaire de congé pour tout le personnel d'exploitation soumis à des tours de service irréguliers. « Ce nouvel acquis ne mettra pas en péril la confection des tours de service, ni les négociations salariales 2011 qu'on entame fin septembre avec la direction », conclut Daniel Trolliet.

Alberto Cherubini

Les cent ans de la section VMCV

Un siècle de grands progrès

Samedi 2 octobre, au dépôt VMCV de Clarens, la section SEV VMCV fêtera son siècle d'existence.

Sous la houlette de son président Enzo Verme, le comité de la section SEV VMCV s'active pour que la journée du 2 octobre soit une réussite. « Nous voulons rendre hommage à tous ceux qui se sont battus au sein de notre entreprise pour en améliorer les conditions de travail, c'est par rapport à l'engagement de nos aînés que nous voulons que la fête soit belle. Mais aussi par rapport à nos membres qui nous soutiennent tout au long de l'année », commente le président Verme.

Livret

Pour ce centenaire, le comité a décidé d'éditer un livret. Dix membres actifs – dont les cinq membres du comité – évoquent leur travail et leur rapport avec le syndicat; cela donne dix angles d'approche qui illustrent les préoccupations quotidiennes des employés VMCV. Le livret retrace les cent ans d'histoire de la section. On y apprend que les VMCV ont été la première compagnie suisse et la deuxième d'Europe à être dotée de tramways électriques. Ce n'est qu'en 1957 que les tramways ont cessé de circuler sur la Riviera vaudoise. Fernand Gilliéron, 87 ans, membre SEV depuis 65 an-



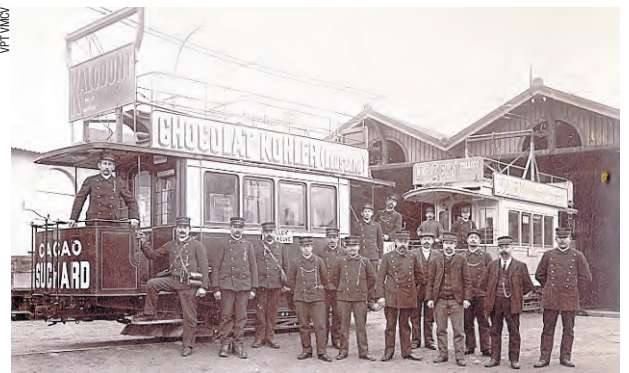
Fernand Gilliéron est membre SEV depuis 65 ans. C'est le membre de la section VPT VMCV qui totalise le plus grand nombre d'années d'affiliation à notre syndicat. Samedi 2 octobre, il sera présent à Clarens pour le centième de sa section.

nées, a conduit des tramways au début de son activité aux VMCV. Son témoignage figure dans le livret du centième avec la reproduction de sa fiche de paie de mars 1948. « Je travaillais 54 heures par semaine et gagnais 440 francs nets par mois. Je suis reconnaissant au SEV qui nous a permis d'améliorer au fil des décennies nos salaires et nos conditions de travail. »

A dix jours près

C'est le 12 octobre 1910 que la section a été fondée, devenant membre de l'URET (Union romande des employés de tramways), une association syndicale qui intégrera le SEV en 1920. Cent ans plus tard, à dix jours près – le 2 octobre 2010 – la section VPT VMCV rend hommage à ses fondateurs. Que la fête soit belle.

AC



Ils étaient tous moustachus les premiers membres de la section VPT VMCV. Mais derrière leurs uniformes et leurs moustaches austères, se cachait des esprits révolutionnaires qui ont joué un rôle actif durant la grève générale de 1918.

INFO

Une décision démocratique

Dans l'édition du jeudi 9 septembre du journal « 24 Heures », un article signé Lise Bourgeois affirme que « le représentant morgien du Syndicat des transports SEV auquel est affiliée une partie des chauffeurs a été d'accord de réécrire l'article 3.1 de l'annexe 6 de la CCT parce qu'il prêtait à interprétation ». Dommage que la journaliste n'ait pas demandé l'avis du SEV. Notre syndicat aurait pu lui rappeler que sa rédaction reçoit le *contact.sev*. Et que dans le numéro de notre journal qui a paru le 2 septembre, en page 14, il y a le compte-rendu de l'assemblée extraordinaire du 19 août de la section VPT MBC où on peut lire que « l'assemblée a donné

mandat au comité de section de renégocier rapidement l'annexe 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 le résultat de la négociation ». Donc ce n'est pas une personne seule qui a été d'accord de réécrire le fameux article, mais c'est une décision prise par une assemblée générale et validée par un vote de tous les membres actifs de la section. Et la décision de ce vote a été connue lors du dépouillement du mardi 15 septembre dont il est question dans l'article ci-contre.

AC



» La mobilisation a engendré une augmentation de nos effectifs, un renforcement du réseau de militants et un rajeunissement des troupes. «

Julien Eggenberger, président SSP Vaud-Etat

Entretien avec un syndicaliste vaudois ayant négocié le nouveau système salarial de l'Etat de Vaud

« Nous avons pu obtenir des améliorations du système »

Les CFF nous ont présenté le projet Toco, système salarial réalisé par GFO, qui a déjà travaillé pour plusieurs services publics et qui était déjà à l'origine de SALSA, projet abandonné il y a quelques années. Les fonctionnaires vaudois, soumis à un système salarial du même genre, ont réagi et se sont mobilisés en masse en 2008-2009. Ce qui leur a permis d'obtenir quelques aménagements en leur faveur.

contact.sev: Julien Eggenberger, vous avez vécu la lutte vaudoise contre le système salarial intitulé DECFO-SYSREM. Quelles sont les principales leçons à en tirer ?

Julien Eggenberger: Premièrement, on peut affirmer que la mobilisation des employés a payé. On a obtenu des retours en ar-

rière de la part du Conseil d'Etat, en faveur des fonctionnaires vaudois. Par contre, actuellement, on se rend compte que ce système est encore pire que ce qu'on pensait...

C'est-à-dire ?

Les conditions statutaires des collaborateurs dans l'administration ont été individualisées et chacun est donc plus vulnérable. Les assistants sociaux par exemple ont un intitulé de fonction différent selon l'endroit où ils travaillent. Ils ont été scindés en plusieurs groupes car la logique de ce système n'est pas fondée sur les métiers. Cela rend les collaborateurs moins mobilisables car le système a cassé les éléments qui caractérisaient une profession. Autre exemple: quelqu'un qui est engagé aujourd'hui comme employé de commerce ne peut pas savoir combien il va gagner. Le système est moins transparent. Ce qui est défavorable aux femmes, qui sont souvent prétéritées par ce genre de système.

Le système est très flexible. Exactement! Tous sont logés à une autre enseigne, ce qui

empêche la mobilisation des troupes.

A court terme, les effets ne sont pas flagrants, puisque les gens sont restés à leur poste, avec une garantie des acquis ou une augmentation de salaire. C'est à long terme que les effets vont se faire ressentir. Les engagements vont se faire à moins bon niveau et on ne maîtrisera pas les critères, puisque ceux-ci sont opaques.

De nombreux employés font recours, n'est-ce pas ?

Oui, effectivement. Il y a énormément de dossiers de recours depuis l'introduction de ce système. Nous avons maintenant obtenu la mise en place d'une commission de réévaluation des fonctions, qui débutera son travail en janvier 2011. Nous n'avions pas du tout pu négocier la classification des fonctions (DECFO).

C'est uniquement la partie SYSREM (nouvelles grilles salariales) qui avait pu plus ou moins être discutée.

Que reprochiez-vous exactement au système ?

Son opacité, son illisibilité et le fait qu'il valorise surtout les critères « managériaux » au détriment de la formation et de la composante « métier ». On ne

BIO

Julien Eggenberger a 30 ans et il est professeur dans un collège de la région lausannoise. Il est président de la section Vaud-Etat du SSP (Syndicat des services publics) et a participé aux discussions liées à l'introduction d'un nouveau système salarial, DECFO-SYSREM, mis en place par l'Etat de Vaud. Ce système a été élaboré par les consultants de GFO, également à l'origine de Toco, le système salarial prévu pour les employés CFF. Cette introduction dans le canton de Vaud ne s'est pas faite sans réaction de la part des syndicats, puisqu'une importante mobilisation, par des manifestations et des grèves, a permis d'obtenir plusieurs succès.

QUELQUES ÉTAPES (PARMI D'AUTRES) DE LA LUTTE VAUDOISE



Julien Eggenberger devant le bureau dédié aux recours DECFO-SYSREM.

■ 31 janvier 2008: journée de grève. Plus de 10 000 grévistes décomptés dans les différents secteurs de la fonction publique et entre 15 000 et 18 000 manifestants dans les rues de Lausanne en fin de journée. L'ampleur de la mobilisation a contraint le Conseil d'Etat à décider de revoir sa copie!

■ 30 octobre 2008: entre 400 et 500 personnes ont débrayé dans les Hospices CHUV pour s'opposer à la signature de l'accord DECFO/SYSREM et demander la poursuite des négociations;

■ 11 novembre 2008: la mobilisation de très grande ampleur a créé la première brèche dans le « mur » de la Convention du 3 novembre signée par le Conseil d'Etat et la Fédération des sociétés de fonctionnaires (FSF). L'ouverture de négociations annoncée par le Conseil d'Etat est donc une première victoire de la mobilisation exemplaire des salariés. Le Conseil d'Etat a reculé.

Le système a été mis en application au 1^{er} décembre 2008 avec plusieurs modifications favorables aux employés mais sans la bénédiction du SSP et du syndicat Sud. Actuellement, plus de 10% des employés ont fait recours au tribunal. 2700 dossiers par an sont traités par le Tribunal des prud'hommes au lieu de 50 habituellement. Un bureau a même été ouvert spécialement pour cela (photo ci-dessus).

INTERVIEW



La manifestation du 31 janvier 2008 à Lausanne clôturait une journée de grève dans la fonction publique.

nous a pas transmis les critères. Nous recevions le total des points par fonction mais jamais le détail. Le système comporte 18 niveaux de salaire. Les instituteurs et les fonctions de type HES dans le secteur de la santé étaient très proches auparavant et dans ce système, ils se retrouvaient à deux niveaux différents. Pourquoi? On n'en savait rien, mais on a découvert par la suite que c'était parce qu'on estimait que les infirmiers n'avaient pas autant d'autonomie de décision que les instituteurs. Ce que nous contestons. Ces explications faisaient défaut pour beaucoup de fonctions.

Comment avez-vous réussi à mobiliser les employés?

Nous avons organisé des dizaines et des dizaines d'assemblées pour mobiliser les gens. Il faut dire qu'ils étaient déjà fâchés à la base, par des années de plans d'économies et de restructurations. Nous avons mis en place un forum internet qui listait tous les événements qui avaient lieu partout dans le canton. Ce qui a fait effet « boule de neige ». Et il faut dire qu'à chaque mobilisation, on a obtenu quelque chose!

Qu'avez-vous obtenu exactement?

Le canton a mis 80 millions pour le transfert au lieu des

20 millions prévus. Dans les secteurs les mieux mobilisés, on a obtenu un repositionnement des fonctions et des promotions presque automatiques après un certain nombre d'années de pratique. Nous avons obtenu un règlement sur la manière dont on reconnaît l'expérience et une commission de recours indépendante. La durée de progression, prévue d'abord sur 30 ans (avec l'ancien système: 20 ans) a été ramenée à 26 ans. Le salaire minimum a été augmenté et le recours est gratuit.

Les employés gagnent davantage en début de carrière et da-

vantage en fin de carrière, par rapport au système précédent. Où est le problème?

La progression se fait plus lentement. On a beau avoir plus au départ et à l'arrivée, sur toute la carrière, on a souvent 10% de moins! Cela pénalise d'autant plus les femmes, qui ont souvent des carrières plus courtes.

Que pouvez-vous conseiller aux employés CFF?

Je leur conseillerais de se mobiliser. Tant qu'on continue à négocier, on peut obtenir des améliorations.

Propos recueillis par
Henriette Schaffter

COMMENTAIRE

Quelle est la situation aux CFF?

Les déclarations dans l'interview ci-contre se réfèrent aux circonstances et aux faits vaudois. L'entreprise ayant développé le système salarial pour le canton de Vaud est la même que celle qui développe Toco: GFO.

Depuis avril 2010, le SEV mène des négociations avec les CFF à ce propos. Il en est ressorti quelques problèmes: le manque de transparence et la difficulté de pouvoir comprendre le système. Les négociations afin d'avoir une systématique sont en cours. Le SEV a d'ailleurs exigé que le système soit transparent et compréhensible. Il faut surtout que l'évolution salariale soit prévisible et calculable. Le système prévu par les CFF prévoit 15 profils d'exigences en remplacement des 29 échelons de fonction actuels. Le SEV a d'ores et déjà accepté ce changement ainsi que celui qui prévoit que le nouveau système contienne des éléments liés aux prestations, ce d'autant plus que les CFF y sont contraints au niveau légal. L'introduction par contre de solutions par branche a été abandonnée, sur pression du SEV. Le nouveau système prévoit un allongement de la progression selon l'expérience (actuellement garantie sur 12 ans) et une plus grande ressemblance avec les systèmes de l'économie privée. Selon les chiffres obtenus très récemment, le niveau salarial devrait être grandement abaissé, surtout dans les fonctions les plus basses. Comme on voit, il y a encore de gros « morceaux » qui restent à négocier lors de la prochaine ronde. Une des questions importantes est celle de la valeur du travail: quelle doit être la valeur du travail réalisé jusqu'à présent dans le nouveau système salarial? Comment se passera la progression salariale à l'avenir et combien de temps durera-t-elle? Quels sont les effets des évaluations du personnel sur la progression salariale?

Manuel Avallone

Pour Guillaume Pépy, président de la SNCF, nous avons ici « le plus beau bébé du monde... ». Paroles d'un père !

Dans 15 mois, le TGV Rhin-Rhône roulera

Dès le 11 décembre 2011, la gare Belfort - Montbéliard TGV, à un jet de pierre du Jura, mettra Paris à 2h20 de trajet et offrira une trentaine de TGV chaque jour.

La LGV (ligne à grande vitesse) Rhin-Rhône est la 7^e ligne ferroviaire pour TGV réalisée en France, mais la première dont le point de départ n'est pas Paris. Fruit d'un combat régional de trente ans, mené à l'origine par l'ancien ministre Jean-Pierre Chevènement, sa réalisation se met en place sous le regard bienveillant tant français que suisse des régions avoisinantes. Un colloque vient de réunir une impressionnante palette d'acteurs politiques et économiques franco-suisse, à l'invitation de Pierre Moscovici, ancien ministre et député du Doubs. Pour l'occasion, Guillaume Pépy a fait le déplacement à moins de 500 jours de l'ouverture de la branche Est de la ligne (140

km) et a visité le chantier de la future gare Belfort - Montbéliard TGV.

Pour le président de la SNCF, « le TGV et sa gare, ici à Méroux, sont des signaux forts pour les habitants de la région, qui pourront profiter de la grande vitesse ferroviaire symbolisée depuis 30 ans par la fabrication des motrices TGV à Belfort, mais la grande vitesse n'a pas le prix du Corail ! » Sophistication, rapidité et confort pour tous restent le slogan TGV. Dès la mise en service le 11 décembre 2011, le nombre de sièges offerts en gare Belfort - Montbéliard TGV sera de 12000 par jour ou un million par an. La politique de la SNCF est de les vendre tous. Interrogé par nos soins, Guillaume Pépy n'exclut pas que d'autres opérateurs puissent s'intéresser à ce marché.

En plus des huit relations aller-retour avec Paris, d'autres destinations sont au programme. La nouvelle gare TGV sera située au cœur de deux grands axes de desserte; le premier nord-sud, reliera Paris à Mulhouse et Zurich;



Des huiles françaises dans la gare TGV Belfort - Montbéliard en construction. De gauche à droite: Pierre Moscovici, Marie-Guite Dufay et Guillaume Pépy.

le second Paris-province, rapprochera l'Alsace et le Nord Franche-Comté de Lyon et du réseau TGV Méditerranée. Le succès du trafic TGV va en s'accroissant, aujourd'hui circulent 800 TGV par jour contre 500 il y a 10 ans.

Bienne-Belfort, ouverture retardée

Une grande partie de la future clientèle devrait venir de Suisse grâce à la réhabilitation de la ligne ferroviaire Bienne-Delémont-Belfort. De nouvelles dispositions françaises (passages à niveaux en dénivelés) font augmenter la facture de 65 à 130 millions d'euros ! Madame Marie-Guite Dufay, présidente de la région de Franche-Comté, en appelle à l'Etat. David Asséo, délégué aux transports du canton du Jura, craint que les travaux ne se terminent avec plus d'une année de retard et que la première connexion n'intervienne qu'en 2013 ! Yves Ackermann, président du conseil général du Territoire de Belfort, veut connaître les tarifs pour les utilisateurs, l'avenir de la ligne classique Belfort-Paris, les autres cadences horaires, etc. La région entre dans une nouvelle ère, un changement d'échelle (le temps de parcours Belfort-Paris est encore celui de 1936), de rapprochement avec l'Europe. Pour Pierre Moscovici, « il ne suffit

pas d'avoir son TGV, il faut réussir le TGV », la pierre angulaire étant la gare à égale distance de 15 km de Belfort ou Montbéliard.

Une gare écolo

Lancé en juin 2009, le chantier de construction de la nouvelle gare tourne actuellement à plein régime (100 ouvriers), le gros œuvre sera achevé en fin d'année. La gare Belfort - Montbéliard TGV est conçue pour s'intégrer dans son environnement et utiliser de façon optimale les énergies renouvelables. La majeure partie du

applications: le toit et sa station solaire produira 40% des besoins en eau chaude; récupération des eaux de pluie; « puits canadien » pour réguler la température été/hiver; pompes à chaleur pour compléter les besoins en énergie thermique, chauffage, ventilation.

Mobilité plurielle

Tous les modes de transports convergeant vers le TGV s'articulent autour de l'interface de la gare dans un espace de 6 ha pensé dès la conception du site. Cheminements piétons notamment pour la fu-

» David Asséo, délégué aux transports du canton du Jura, craint que les travaux ne se terminent avec plus d'une année de retard et que la première connexion n'intervienne qu'en 2013. »

bâtiment est composée d'une assise en béton et d'une superstructure en poutres lamellé-collé et une grande verrière est posée sur le quai central. L'habillage sera en aluminium et le site, y compris le parking, est doté de systèmes énergétiques innovants et s'inscrit pleinement dans la volonté de la SNCF de construire des gares dites « génération écomobile ». Première gare française dont le chauffage sera assuré par la géothermie puisée à 100 m de profondeur sous le futur parvis des bus et taxis. Autres

ture ligne TER Belfort-Delle, vélos, bus, taxis, voitures particulières, dans un ordre hiérarchique inversé et incarnant une nouvelle forme d'harmonie entre plusieurs modes de transports. Une gare moderne, une vitrine, un pôle de convergence avec vie, espaces vente, accueils des visiteurs, bornes d'informations, etc... et non plus une gare betterave.

La prochaine visite de Guillaume Pépy, président de la SNCF, sera pour le jour « J » moins 365, à la mi-décembre. Jean-François Milani



Dans un peu plus d'une année, la gare TGV de Belfort sera terminée.

VPT tl

5 minutes s.v.p

Une pétition interne aux tl a déjà récolté 340 signatures. Cette pétition demande d'instaurer 5 minutes de battement minimum au terminus de chaque ligne.

Une assemblée générale extraordinaire de la section VPT tl a eu lieu le 21 septembre à la Maison du Peuple à Lausanne. A l'unanimité, la cinquantaine de membres présents a adopté une résolution demandant à la direction des tl l'ouverture de négociations pour instaurer 5 minutes de remise à l'heure au terminus de chaque ligne. Cette résolution vient en appui de la pétition que le comité de section fait circuler depuis quelques semaines au sein des Transports publics de la région lausannoise (tl).

Aménagement du temps de travail (ATT)

La même résolution déclare que la section renonce à demander à la direction de l'entreprise un ATT 5 bis, c'est-à-dire une refonte des horaires de travail des conducteurs pour la douzaine de semaines qui reste avant le changement d'horaire de la mi-décembre. Par contre, la section concentrera ses efforts sur la mise en place du nouveau système de temps de travail qui entrera en vigueur dès la mi-décembre (ATT 2). Ce nouveau système prévoit que les bonifications ATT seront créditées aux conducteurs et elles pourront être compensées soit en temps, soit en indemnités financières; le conducteur choisira une fois par année le mode de valorisation de ses bonifications.

Syndrome de la machine à café

En fait, l'assemblée extraordinaire du 21 septembre avait été convoquée par le comité de section pour répondre au grand mécontentement de nombreux conducteurs de bus et trolleybus sur la mise en place de l'ATT 5 (aménagement du temps de travail

pour la cinquième période de l'année, soit pour la douzaine de semaines qui reste avant le changement d'horaire de la mi-décembre). Cet ATT 5 contient énormément de mauvais tours de service avec de trop grandes pauses et de trop grandes amplitudes de temps de travail. Face au courroux des conducteurs, la direction de l'entreprise s'est excusée, mais n'a pas voulu entendre parler d'une refonte de ces horaires, soit d'un ATT 5 bis comme le demandait le comité de section. Le président Johan Pain a estimé que la présence de «seulement» 50 membres à cette assemblée générale extraordinaire n'était pas suffisante pour exiger de la direction un ATT 5 bis. Il souligna également que le refus de la commission du personnel de soutenir la demande du SEV et de participer concrètement à la mobilisation n'a certainement pas facilité les choses. Un intéressant débat a débouché sur le constat que bien souvent dans les locaux de service, autour de la machine à café, de nombreux conducteurs se plaignent de leurs horaires de travail, mais lorsque le moment est venu de retrousser les manches et de s'engager avec le syndicat dans une action collective pour faire valoir leurs droits, leur nombre fond comme neige au soleil.

«Soit tu te tais, soit tu t'engages»

«Chez nous aussi existe le syndrome de la machine à café», ont déclaré deux collègues conducteurs du comité de section VPT TPG (Transports publics genevois) venus à Lausanne parler de leur engagement syndical. «Plutôt que de faire des assemblées syndicales en ville, nous investissons les locaux de service, nous discutons avec nos collègues autour de la machine à café, et lorsqu'ils se plaignent de leurs conditions de travail et que nous décidons de mettre sur pied une action syndicale pour y remédier et si ces mêmes collègues rechignent à se mobiliser, on leur dit: soit tu te tais, soit tu t'engages!»

AC

Suppression des chefs de train du RER zurichoïse

La résistance s'organise

Lundi 20 septembre, à la Maison du peuple de Zurich, 95 chefs de train RER (ZuS) ont constitué un comité d'action; ils ont voté une résolution «pour le maintien des chefs de train RER» et décidé d'autres mesures de lutte contre le nouveau concept absurde de sécurité de la Communauté de transport zurichoïse (ZVV).

La priorité est en ce moment à la pétition lancée par le SEV et la sous-fédération du personnel des trains (ZPV), laquelle exige que le ZVV revienne sur son nouveau concept de sécurité et qu'il maintienne l'accompagnement actuel des trains dès 21 heures, si nécessaire en combinaison avec un nouveau concept. Concrètement, les ZuS devraient, plus qu'actuellement, être appuyés par du personnel de sécurité dans les trains de nuit en fin de semaine. Dans ce domaine, les CFF et le ZVV n'ont pas fait ce qu'ils devaient jusqu'ici!

C'est pourquoi supprimer maintenant les ZuS reviendrait à jeter l'enfant avec l'eau du bain car ils ont remarquablement fait leurs preuves du lundi au jeudi. Les week-ends aussi, la menace que représentent les personnes excitées ou prises de boisson n'est de loin pas aussi dramatique que ce que le ZVV essaie de mettre en évidence depuis quelque temps, en tous cas pas au



Forte mobilisation du SEV à Zurich.

point que les ZuS ne pourraient pas accomplir leurs tâches dans ces trains.

Repenser le supplément de nuit

Lors de l'assemblée du 20 septembre, les ZuS ont fait remarquer que le plus grand potentiel de conflits provient des suppléments de nuit. Celui qui voyage par exemple dans un train de nuit du RER de Elgg à Aarau doit, en plus de son billet, s'acquitter de trois suppléments – un pour chaque communauté tarifaire empruntée (Thurbo, ZVV, Communauté tarifaire argovienne). Les ZuS qui ont le «bonheur» de devoir encaisser ces suppléments ont déjà proposé par le passé de les intégrer dans le prix des billets, comme c'est le cas à Bâle. Mais le ZVV a fait la sourde oreille jusqu'ici.

Le service à la clientèle disparaîtrait avec la suppression des ZuS!

Les ZuS et le SEV veulent rendre attentifs les responsables politiques et l'opinion publique au fait que le ZVV, avec son slogan «plus de sécurité», cherche à dissimuler que la suppression des ZuS a pour conséquence d'abolir aussi le service à la clientèle en soirée: renseignements d'horaire, aide aux gens à trouver leur chemin ou une autre ligne RER (aussi pour les touristes), assistance aux handicapés et aux mamans avec poussettes pour monter ou descendre, petites tâches de mise en ordre et de propreté, etc. Ne serait-ce que pour cela, le service de sécurité prévu ne peut pas remplacer le service à la clientèle actuel car il ne serait pas présent sur tous les trains, l'accompagnement systématique devant aussi être supprimé. C'est pourtant grâce à lui que tous les clients et les clientes du rail savent aujourd'hui qu'ils et elles n'auront pas à voyager dans un train sans personnel à bord – et qu'ils doivent toujours s'attendre à un contrôle de leur titre de transport. C'est aussi grâce à cela que la proportion des resquilleurs a diminué depuis l'introduction des ZuS il y a sept ans.

Markus Fischer/SA



Vive émotion au sein des chefs de trains zurichoïse.



» La Confédération a repris pour 60 milliards de fonds toxiques de l'UBS, sans l'avis du peuple, ni du Parlement. C'est trois fois le coût des NLFA! «

Andrea Hämmerle, conseiller national PS des Grisons

Journée nationale du 18 septembre à Soleure

Le fric, la thune & Co.

Pour la première fois, les trois commissions du SEV organisaient conjointement une journée nationale. Cette rencontre a réuni une centaine de personnes à Soleure, autour du thème de l'argent, le samedi 18 septembre. Divers ateliers ont eu lieu dans l'après-midi. Résumé de la journée.

Notre sensibilité face à l'argent a changé suite à la crise de 2008. On a beaucoup parlé des bonus et des hauts salaires durant ces deux dernières années. La révision de la LACI (acceptée le week-end dernier) épargne une fois de plus les très hauts salaires, dont la cotisation est plafonnée. Certains patrons gagnent plus de mille fois plus que le plus petit salaire au sein de l'entreprise. Ces inégalités ont été soulignées

par Giorgio Tuti, président du SEV, lors de son mot de bienvenue à la première journée commune des commissions.

Il a appelé les participants à soutenir l'initiative 1:12 des jeunes socialistes, qui demande qu'on régleme sur les plus hauts salaires et qu'un patron ne puisse gagner que 12 fois le salaire le plus bas de son entreprise. Donc, par mois, plus ou moins le salaire annuel de

son collaborateur le moins bien payé. Une autre initiative devrait être mise en route d'ici la fin de l'année: celle pour un salaire minimum inscrit dans la loi. «Pour que chacun puisse vivre dignement avec son salaire», a souligné Giorgio Tuti.

Notre président a également mis en garde contre la volonté des CFF d'enlever de la valeur au travail avec le nouveau système salarial pré-

vu. Côté «gros sous», on attend également la décision du Parlement sur la caisse de pensions CFF, pour laquelle il ne s'agit que de solder une dette existante. Côté Parlement, on attend également des solutions pour le financement des transports publics et l'entretien du réseau existant.

Ce que coûte le monde

Andreas Hämmerle, conseiller national socialiste grison, était invité à s'exprimer à la tribune. «Je suis proche personnellement et politiquement des cheminots», a-t-il déclaré en introduction. Pourquoi? «Je trouve que la mobilité est une des choses les plus fascinantes qui soit. Et je suis né dans une voiture! Depuis, j'aime tout ce qui a des roues. Cependant, malgré le fait d'être né dans une voiture, je suis plutôt fan de trains. Pour moi, le train est le moyen de transport le plus important créé par l'hu-

manité. Côté «gros sous», on attend également la décision du Parlement sur la caisse de pensions CFF, pour laquelle il ne s'agit que de solder une dette existante. Côté Parlement, on attend également des solutions pour le financement des transports publics et l'entretien du réseau existant. que coûte la guerre en Afghanistan par année, les 800 milliards que coûte la guerre en Irak, également par année. Et les 11 milliards qu'il faudrait, par année, pour que tous les habitants de la planète aient accès à l'eau potable! Au niveau suisse également, il a mis en évidence ce genre de proportions surprenantes: 20 milliards pour les NLFA (sur 20 ans) et 60 milliards de fonds toxiques repris à l'UBS. Trois milliards de paiements directs à l'agriculture et six milliards à l'UBS! Sans l'avis du Parlement ni du peuple!

Au niveau de la politique des transports, il a souligné que la Suisse reste un exemple en la matière en Europe, mais qu'il subsiste deux points négatifs: la taxe poids lourds est trop basse et le concept est limité dans le temps. Il faut augmenter la taxe et rendre le système pérenne. Selon lui, à long terme, il faut que les moyens pour l'entretien du réseau viennent du même pot

» Avec un transfert des moyens, on obtient un transfert du trafic. «

Andrea Hämmerle

manité. Il peut transporter beaucoup de monde, il fait office de lien social et est écologique. »

Andreas Hämmerle s'est penché ensuite sur un article paru dans le Tages Anzeiger début septembre, qui s'intitulait «Voilà ce que coûte le monde». Il a cité quelques chiffres, dont les 350 milliards

que la construction, c'est-à-dire le fonds FTP. Il constate en effet qu'on reçoit plus facilement de l'argent pour de nouveaux projets permettant aux politiques de couper des rubans, que pour l'entretien, qui n'est pas très facile à «vendre» médiatiquement et politiquement.

Henriette Schaffter

LA CCT CFF: TOUT TOURNE AUTOUR DU NOUVEAU SYSTÈME SALARIAL

Toco: qu'est-ce que c'est compliqué...

L'atelier sur le nouveau système salarial était animé par Philipp Hadorn. Il y est revenu sur les choix des CFF et les revendications du SEV, sur les choses acquises par le syndicat et celles pour lesquelles il faudra encore se battre.

On a pu sentir une certaine inquiétude chez les participants et un certain flou dans leurs esprits. Le système est compliqué et il est difficile pour quelqu'un de non-expert de comprendre l'enjeu et les risques pour le personnel.

Une jeune collaboratrice CFF a demandé à Philipp Hadorn ce qu'il pensait du système Toco, ce à quoi il a répondu: «On est encore loin d'avoir un bon système. Il y a du travail mais je suis confiant.» Ce qui caractérise Toco pour l'instant, et qui dérange le syndicat, c'est la redistribution du bas vers le haut, la diminution de la part salariale liée aux exigences et conditions de travail du poste et, entre autres, au lieu d'une progression sur 12 ans comme ça devrait être le cas actuellement, une progression sur un nombre plus important d'années. Les travaux pénibles, à l'extérieur et par n'importe quelles conditions météorologiques, seraient par exemple pénalisés par ce nouveau système, où l'on privilégie les compétences de conduite et décisionnelles.

Infrarouge sur les CCT

Les CCT, un modèle en voie d'extinction? Tel était le sujet du débat organisé par Manuel Avallone et Giorgio Tuti samedi après-midi. Une mise en scène intéressante, où notre vice-président jouait le rôle du journaliste-animateur et notre président le rôle d'un professeur de la HEC de Saint-Gall, spécialiste ès CCT. Les participants à l'atelier ont formé deux groupes, un pro-CCT et l'autre anti-CCT.

Le professeur Tuti a tout d'abord posé le décor en dressant l'historique des conventions collectives de travail en Suisse, puis la question suivante a été posée aux participants: «La CCT est un outil qui a fait ses preuves, mais est-ce vraiment encore nécessaire? Les réglementations ne sont-elles pas trop strictes pour permettre aux entreprises de s'adapter au monde actuel?»

Les arguments des pro-CCT et des opposants ont permis d'animer la discussion. En fin d'atelier, Giorgio Tuti a repris son rôle de président du syndicat et a conclu par: «La CCT bien sûr, c'est essentiel. On doit viser maintenant des CCT pour toutes les branches et faire qu'une majorité de personnes soient protégées, ce qui n'est pas encore le cas puisque seuls 50% des travailleurs sont soumis à une CCT actuellement.»

Hes

DOSSIER



Neuf ateliers différents étaient proposés aux participants: celui sur les CCT était animé par Giorgio Tuti et Manuel Avallone.

Olivier Barraud a expliqué comment négocier et Isabel Martinez a fait le point sur la situation des femmes suite à la crise

« Savoir négocier » et « les femmes et la crise »

La crise a davantage d'effets sur les femmes que sur les hommes. Pensons aux salaires les plus bas et aux formes de travail atypiques. Cela montre bien combien il est important, pour un syndicat, de bien négocier les conditions de travail des travailleuses et travailleurs.

Malgré un enthousiasme débordant, Olivier Barraud, secrétaire syndical, garde les pieds sur terre: « Négocier n'est ni un art, ni une science exacte. » C'est plutôt un long exercice de patience, où se mêlent différents éléments. Négocier, ça peut être laborieux et fastidieux: il faut défendre au mieux les revendications des salariés, être prêt à faire des concessions, savoir revenir à la charge et prévoir des mesures de lutte. Négocier, ça signifie connaître très

bien les enjeux et étudier auparavant les meilleures stratégies possibles. Sans une préparation sérieuse et soignée, il est difficile de faire une bonne négociation, car les différences sont nombreuses dans le monde et le marché du travail. Les femmes le savent bien, elles qui subissent davantage la crise que les hommes. Au-delà des statistiques, illustrées par Isabel Martinez, reste le problème de fond: les femmes sont encore et toujours discriminées.

Non seulement au niveau salarial (l'équation travail identique = salaire identique ne fonctionne pas) mais aussi au niveau du type de travail, qui accentue encore la précarité. Si on pense que le travail non rémunéré est en grande majorité réalisé par les femmes et qu'une grossesse empêche souvent la femme de revenir sur le marché du travail, on se rend compte du prix qu'elles paient. L'absence d'une politique de la famille et le retard en matière

de partage de travail au sein des foyers – la distribution des tâches et des responsabilités est aussi une sorte de négociation! – contribuent à accentuer la discrimination. Certes les hommes subissent aussi la crise, puisqu'elle pèse sur les conditions de travail et fait pression sur les bas salaires. Et ces derniers sont confrontés aux revendications des femmes qui veulent, au nom de l'émancipation, également une place au soleil.

Arrêt sur images



C'était où? A l'Altes Spital de Soleure.



Avec qui? Des membres des commissions et le personnel SEV.



C'était sympa? Oui, convivial!



La journée a commencé par l'inscription aux ateliers auprès du personnel SEV et autres membres du comité d'organisation. Ici Barbara Amsler, Jérôme Hayoz et Béatrice Ben Amara.



Sans doute le plus récréatif des ateliers: une initiation à la méthode Feldenkrais.



La rappeur Greis, connu partout en Suisse, a animé une partie de la soirée.



Le groupe de jazz « x-elle », également en concert en soirée à l'Altes Spital.



Le groupe latino Chica Torpedo.



Flurin Caviezel lors de l'apéro.

Atelier sur la façon de se comporter face aux supérieurs hiérarchiques

Comment le dire à mon chef?

Lorsque le chef demande au dernier moment qui peut travailler le dimanche suivant, on peut dire non. Mais beaucoup n'osent pas. Barbara Spalinger et Ruth Marx, coach en communication, ont montré comment se comporter dans de tels cas.

« J'ai dit à un ami que je venais et je n'ai qu'une parole! » déclare un collaborateur à sa cheffe, Barbara Spalinger, dans un jeu de rôle. Il cite d'autres raisons pour lesquelles il ne peut pas remplacer son collègue le dimanche qui suit, sans se jus-

tifier, jusqu'à ce que Ruth Marx coupe court à l'exercice: « Avec toi, la cheffe n'y arrivera pas! » Barbara Spalinger est un peu déçue, car elle aurait volontiers joué le jeu jusqu'au bout et touché la sphère émotionnelle, du genre « Tu ne peux pas me faire ça! » Le collaborateur lui aurait alors expliqué qu'il ne fallait pas le prendre personnellement, mais que ça tombait simplement très mal cette fois-ci et qu'il était bien sûr prêt à remplacer une autre fois (offre de compromis). Il aurait également pu poser la question à la cheffe pour savoir si elle avait déjà demandé à d'autres collègues.

D'autres petits conseils de Ruth Marx: quand on veut convaincre, il faut faire atten-

tion à son langage corporel. Se tenir droit, ne pas avoir la tête baissée (ne pas se faire petit) et regarder l'autre dans les yeux. Éviter l'autodénigrement (« Je n'ai pas étudié, mais... »); « Vous savez ça certainement mieux que moi... », les excuses, les atténuations du style « peut-être » ou « je crois », ou des demandes d'approbation (« ...n'est-ce pas? »). « Chez nous, si on dit deux fois non, le chef dit qu'on ne joue pas le jeu et qu'on ne tient donc pas forcément à rester dans l'équipe », fait remarquer un collègue. « Aux CFF, on ne se fait pas virer pour une telle chose », relativise Spalinger. « Les collaborateurs devraient davantage oser, même si c'est désagréable sur le moment! »

Fi/Hes

MOI ET MON ARGENT

L'administrateur des finances SEV Ruedi Hediger a expliqué comment on peut garder la maîtrise de son budget.

Il faut distinguer 4 catégories:

- frais fixes: loyer, caisse-maladie, impôts, mobilité;
 - frais variables: ménage, nourriture (les repas pris à l'extérieur ou tout prêts sont coûteux), les vêtements et soins du corps (les produits de marque coûtent cher), dentiste (les contrôles réguliers valent la peine), médecin, communication et électronique, abonnements journaliers, assurances complémentaires (nécessaires?), formation;
 - argent de poche: loisirs, sorties, vacances, cigarettes, alcool, etc.
 - économies (3^e pilier par ex.).
- Truc important: si le revenu baisse, on doit également baisser ses dépenses! Fi/Hes

INFO CCT CFF

Convention collective de travail CFF : assemblées d'information. Venez poser vos questions et donner votre point de vue

Mercredi 6 octobre à Lausanne, Buffet de la Gare, Grand salon, de 11 h à 20 h

Mardi 12 octobre à Bienne, Atelier industriel, dès 15 h

Vendredi 15 octobre à Yverdon, salle Login, Rio, 9 h à 16 h 30

Mardi 26 octobre à Delémont, gare, 9 h 30 à 15 h

SEV Conférences CCT CFF

Mercredi 10 novembre
Dès 14 h 15
Berne
Hôtel Ador

■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo

Pour cette conférence d'une demi-journée, les délégués recevront la convocation à la mi-octobre.

Secrétariat central SEV

Vendredi 10 décembre
10 h 15 à 17 h
Berne
Centre de conférences Unia

■ Conférence CCT CFF et CCT CFF Cargo

Pour cette conférence d'un jour, les délégués recevront la convocation à la mi-novembre.

Secrétariat central SEV

Sous-fédération VPT

27 et 28 octobre
10 h
Unterseen,
Hôtel Goldey

■ Comité central
Séance d'automne

Tous les membres du comité recevront l'ordre du jour et les documents à la maison.

*Le président central
Kurt Nussbaumer*

Commission féminine

Mercredi 6 octobre
Dès 18 h
Lausanne
Café du Milan

■ Rencontre des femmes romandes SEV

Vous êtes cordialement invitées à participer à cette rencontre informelle.

Danièle Dachauer

Sections

Mardi 5 octobre
19 h 30
Genève
Brasserie des Cheminots

■ SBV Région Ouest
Assemblée générale d'automne

Un repas suivra cette assemblée. Inscription nécessaire auprès du président Alain Uldry par mémo U143741 ou au 024 441 85 70 ou sur les listes d'inscription affichées dans les locaux de service. Venez nombreux!

Le comité

Sections

Délai d'inscription

■ VPT tl
Assemblée romande VPT

Pour les collègues qui souhaitent participer à cette journée, prière de s'inscrire jusqu'au 9 octobre auprès de votre président Johan Pain via mail : gatuch@sunrise.ch

L'assemblée romande VPT aura lieu le samedi 13 novembre à Marly. Pour les membres de la section VPT tl, rendez-vous dans le hall principal de la gare CFF de Lausanne à 8 h 10.

Le comité

Mardi 19 octobre
20 h 15
Nyon
Café-restaurant Orange-Mécanique

■ VPT NStCM / TPN
Assemblée générale

Assemblée générale principalement consacrée au résultat de la convention collective de travail.

Les retraités sont les bienvenus.

*Pour le comité:
Frédéric Caille, secrétaire*

Mercredi 20 octobre
17 h à 20 h
Zurich
Salle de réunion Limmat
Gare centrale

■ VPT Services ferroviaires

L'invitation avec l'ordre du jour a déjà été envoyée à tous les membres. Pour des raisons d'organisation, on prie d'annoncer sa participation (en particulier pour assurer le service de traduction). Les nouveaux membres qui n'auraient pas reçu l'invitation sont priés de se mettre en contact avec le président de section Calogero Ferruccio Noto, téléphone 079 461 05 37, c.f.noto@bluewin.ch

Vendredi 22 octobre
16 h
Berne
Hôtel Bern

■ ZPV Berne
Assemblée générale d'automne

Toutes et tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale d'automne. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

Le comité

Lundi 8 novembre
9 h 45
Brigue-Glis
Restaurant Riverside

■ ZPV Région Ouest
Assemblée générale

Les points forts de cette assemblée seront les thèmes syndicaux des agents de trains et le travail de la CoPe. **Manuel Avallone**, vice-président SEV et **Andreas Menet**, président central ZPV nous informeront des actualités. Les collègues pensionnés ainsi que les collègues en formation sont également cordialement invités. Dès 9 h 15 un café et croissant vous seront offerts par la section ZPV Brigue. Je vous prie de vous inscrire auprès de votre section ZPV ou auprès de la section organisatrice ZPV-Brigue, Michael Cathrein, tél. 079 479 05 92 ou par e-mail : schmeichel@gmx.ch en respectant la date limite du 31 octobre 2010. Je me réjouis de vous saluer très nombreux à Brigue.

*Peter Bourban,
président ZPV Brigue*

DÈCÈS

Rose Destraz, veuve de Marcel, Lausanne, décédée le 10 septembre dans sa 93^e année. Membre PV Vaud.

Margrith Ogi-Gnägi, veuve de Georges, Bienne, décédée le 11 septembre dans sa 89^e année. Membre PV Biel-Bienne.

René Roulin, visiteur pensionné, Genève, décédé le 29 août dans sa 78^e année. Membre PV Genève.

Yvonne Rudaz, veuve de Gilbert, Sierre, décédée le 8 septembre dans sa 86^e année. Membre PV Valais.

Frédéric Stauffer, Cd auto pensionné, La Sagne, décédé le 17 septembre dans sa 88^e année. Membre PV Neuchâtel.

René Sutter, maître artisan pensionné, Nidau, décédé le 19 septembre dans sa 59^e année. Membre PV Biel-Bienne.

André Vionnet, chef de section pensionné, Lausanne, décédé le 13 septembre dans sa 76^e année. Membre PV Vaud.

Pensionnés

**Mardi
5 octobre**

Genève
14 h 30
UOG
Place des
Grottes 3

■ **PV Genève**
Assemblée d'automne

La répartition des départements au sein du Conseil fédéral, c'est fait. Qu'est-ce qu'il nous reste? L'assemblée de section, bien sûr. Elle aura lieu mardi 5 octobre 2010 à 14h30 à notre local habituel, l'Université Ouvrière de Genève, place des Grottes 3. Notre président central Ricardo Loretan sera présent et un dirigeant de l'Oeuvre Suisse d'Entraide Ouvrière OSEO nous présentera son histoire et ses activités. Nous nous réjouissons de vous accueillir.

Votre comité

**Mardi
12 octobre**

■ **Retraités TL & Métro**
Dîner de chasse

Possibilité d'inscriptions pour collègues retraités et amis auprès du président Roland Bergamnn, tél. 021 624 64 14 ou du secrétaire Marc Gay-Crosier, tél. 021 634 89 51 ou Natel 079 666 48 04

L'Association des retraités TL et Métro organise le mardi 12 octobre son dîner de chasse. Il aura lieu au Relais Bayard à Susten (VS). Rendez-vous à 9 h 15 au Parc du Vélodrome à Lausanne. Apéritif à la Cave Fin Bec à Sion. Menu: Bolets sautés à la sauce crème légère et gougjons de cerf sautés; Escalope de chevreuil à la sauce aux raisins servis sur grand ravioli à la courge et chou de Bruxelles au lard. Dessert: Baies des bois gratinées sur biscuits à la cuillère et leur glace pistache; café. Prix 90 francs par personne, car, apéritif, menu et café compris. Départ pour le retour aux environs de 16 h, arrivée à Lausanne vers 18 h.

Le Comité

**Judi
14 octobre**

Bienne
Départ
9 h 54
Voie 10

■ **PV Biel-Bienne**
Randonnée d'automne

Balade facile le long de l'Emme de Emmenmatt en direction de Ramsei avec un arrêt pour le repas de midi au Restaurant Neumühle. Bienne dép. 9 h 54. Retour 16 h 45. Coût pour le repas de midi: 20 francs. Le dessert et le café sont offerts par la section. Chaque participant s'occupe de son titre de transport! Inscription jusqu'au 8 octobre chez Paul Rohrer, chemin du Montoz 11, 2504 Biel/Bienne, tél. 032 341 87 29.

Le comité

**Mercredi
27 octobre**

14 h
Lausanne
Buffet
de la Gare
Salle des
Cantons

■ **PV Vaud**
Assemblée générale
d'automne

Après une ouverture en musique et une partie statutaire, nous aurons le plaisir de remettre la médaille d'or du SEV à nos nouveaux membres quarantennaires et, en deuxième partie, nous recevrons un invité. Venez nombreux soutenir votre comité.

*Pour le comité, le président:
Daniel Turin*

Loisirs

**Samedi
30 octobre**

Lucerne

■ **USSC - Badminton**
Tournoi d'automne

Le traditionnel tournoi des cheminots aura lieu le 30 octobre à Lucerne, et il s'adresse à tous ceux qui jouent avec plaisir au badminton, également les débutants. Une contribution de 15 fr. pour les membres SEV et 20 fr. pour les non-membres sera demandée. Les enfants jusqu'à 12 ans joueront gratuitement. Inscription jusqu'au 15 octobre. Plus d'infos sous www.ussc.ch.

Alberto Petrillo, responsable

ZPV

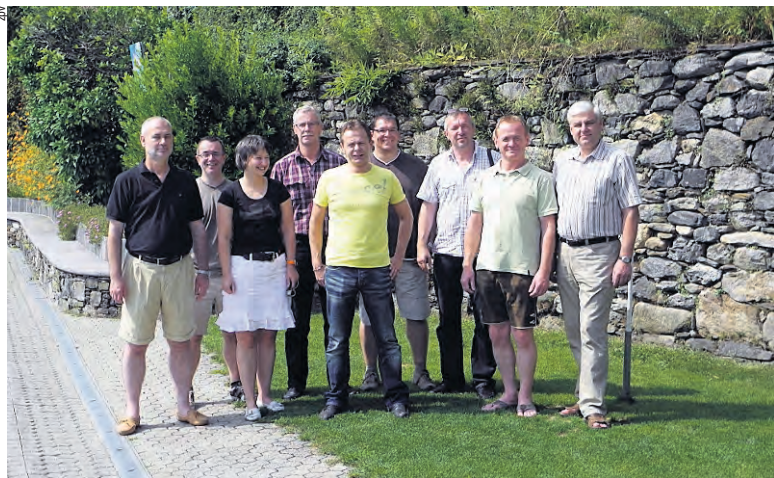
Rencontre des trois pays

La rencontre des trois pays de cette année a été organisée par le bureau de la ZPV. Ce sont Andreas Menet, Pascal Fiscalini, René Furrer et Janine Truttmann qui représentaient la sous-fédération à cette occasion.

Les invités venus d'Allemagne et d'Autriche ont été accueillis au Tessin. Cette rencontre fut l'occasion d'échanger idées et expériences avec des collègues de nos deux pays voisins. On a pu remarquer que les problèmes des cheminots, plus particulièrement du personnel des trains, sont partout les mêmes.

L'excellent accueil et les bons repas du Parkhotel Brenscino de Brissago ont été appréciés et ont contribué au succès de cette rencontre. De même que le soleil qui a permis à tous de profiter pleinement de l'excursion au Jardin botanique sur l'«Isola di Brissago».

ZPV



Les chefs de train d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse se sont rencontrés au Tessin.

ZPV Bienne

ZPV Bienne fête ses 125 ans

1885: une année particulière pour le personnel des trains de Bienne. C'est en effet cette année-là qu'ils ont fondé l'association du personnel des trains.

Le but de cette association était de représenter les employés devant l'employeur et de défendre leurs droits, voire de les améliorer. L'histoire nous montre que cela n'a guère changé aujourd'hui, 125 ans plus tard.

Cet anniversaire de la section a été célébré le 4 septembre à Bienne. Les membres actifs et pensionnés se

sont retrouvés, accompagnés de leur famille, à Bienne ou Soleure. A partir de Soleure, ils ont rejoint Büren an der Aare avec le train à vapeur. De retour à Soleure, après un excellent apéro dans le train, les participants ont marché jusqu'au couvent des capucins (Kapuzinerkloster). Arrivés à destination, ils ont pu manger et se divertir, grâce au bon travail du



comité d'organisation. La présidente a remercié tous les participants pour cette journée qui restera gravée dans les mémoires.

ZPV Bienne

Assemblée des mécaniciens CFF de la Division Voyageurs des dépôts de Genève et Lausanne

Devoir travailler au pied levé durant les jours de congé doit être récompensé

Les mécaniciens de l'Arc lémanique maintiennent leurs revendications envers les CFF : pallier au sous-effectif chronique et être indemnisés pour les tours de services qu'ils effectuent alors qu'ils sont censés prendre leurs jours de congé.

« Un jour d'août, alors que j'étais en congé, mon téléphone a sonné à 4 h 30 du matin. On me demandait d'aller travailler le soir même ! » – « J'ai un collègue qui, durant la même année, a dû travailler sur 17 jours de congé ! » Ces deux doléances – parmi tant d'autres – ont été entendues le mercredi 22 septembre, à l'auditoire de l'UOG à Genève.

Travail sur appel

Les mécaniciens affiliés au SEV ou au VSLF des dépôts de Genève et Lausanne s'étaient donné rendez-vous pour, précisément, trouver une issue au lancinant problème des compensations pour travail effectué au pied levé durant des jours

planifiés de congé. Ceci à cause du sous-effectif qui mine les deux dépôts. Sous-

» Le problème du sous-effectif contraint les mécaniciens à devoir travailler alors qu'ils avaient planifié de prendre congé. »

effectif qui est dû au fait que les CFF n'ont pas su conjurer augmentation des prestations avec augmentation

du personnel. Par ailleurs, les salaires des jeunes mécaniciens ne sont pas attractifs (environ 4800 fr. par mois). De plus, il y a eu une dégradation de la qualité de certains horaires de travail. Bref, le problème du sous-effectif contraint les mécaniciens à devoir travailler alors qu'ils avaient planifié de prendre congé.

Depuis plusieurs mois, les mécaniciens des deux dépôts demandent que ce travail sur appel cesse ou, du moins, soit récompensé en temps ou en argent. Surtout que les 115 jours de congé prescrits par la convention collective de travail n'ont pas pu être accordés à tous les collaborateurs, ce qui représente une infraction à cette même convention collective.

Mesures de lutte envisagées

Le 8 septembre, le secrétaire syndical du SEV Jean-Pierre Etique avait écrit une lettre aux responsables des ressources humaines des mécaniciens.

» Si une compensation ne sera pas octroyée par les CFF, des mesures de lutte seront prises. »

ciens de la Division Voyageurs CFF pour leur rappeler les revendications des mécaniciens des dépôts de Genève et Lausanne. Cette lettre est restée sans réponse.

À l'unanimité, les mécaniciens réunis en assemblée extraordinaire le mercredi 22 septembre à l'UOG de Genève demandent que le syndicat renvoie une lettre à l'échelon supérieur des CFF, directement à la direction centrale du personnel, afin d'obtenir une compensation pour le travail effectué durant leurs jours de congé planifiés. Si une compensation ne sera pas octroyée par les CFF, l'assemblée a décidé de recourir à des mesures de lutte. AC

« Cela fait depuis l'Euro 2008 que nous sommes dans le rouge vif »

Marc-André Pilloud préside la section LPV Vaud-Bas-Valais. Il dénonce le lancinant problème de sous-effectifs au sein des dépôts des mécaniciens de la Division Voyageurs de Genève et Lausanne.

Les dépôts de Genève et Lausanne ont-ils le même problème de sous-effectifs ?

A Genève, depuis quelques semaines, le problème est momentanément moins aigu puisqu'une volée de huit aspirants mécaniciens vient de terminer sa formation. A Lausanne, nous avons une volée d'aspirants qui terminera sa formation plus tard.

Alors, tout va bien ?

Pas du tout ! Ces nouveaux mécaniciens remplacent les départs à la retraite et ils seront absorbés par les nouvelles prestations qu'offriront les CFF au changement d'horaire de la mi-décembre. Selon les chiffres des CFF, entre Lausanne et Genève, nous

avons un sureffectif de 6,6 agents, ce qui est en complète contradiction avec la balance du mois d'octobre où tous les jours nous sommes largement en négatif. Et il ne faut pas oublier que notre dépôt de Lausanne doit porter main-forte en cas de carence de mécaniciens aux sous-dépôts de Payerne, Vallorbe, Vevey, St-Maurice et Fribourg. Par ailleurs, sur tout le territoire suisse, 37 mécaniciens de la Division Voyageurs vont être nommés chefs, c'est-à-dire qu'ils quitteront les cabines de locomotives pour aller travailler dans des bureaux. Ces perspectives sont guères réjouissantes. Dans un proche avenir, il manquera mille mécanos aux CFF !

Et maintenant, que va-t-il se passer ?

Nous allons envoyer cette lettre à la direction générale. Et si d'ici la mi-octobre nous n'obtenons pas de réponse, nous demanderons à nos collègues de ne plus accepter de travailler sur leurs jours de congé.

Cela veut dire que des trains ne circuleront pas ?

C'est possible, sinon, nos supé-

rieurs iront chercher des mécaniciens dans les dépôts de Berne ou de Brigue comme cela s'est déjà fait. Nous avons connu des situations aberrantes où les CFF ont payé le taxi à des mécaniciens du dépôt de Berne pour aller prendre le service à Genève...

Comment cela se fait-il qu'il y ait une telle carence de personnel ?

La divisionnalisation, la compression des coûts, les effectifs n'ont pas suivi l'augmentation des prestations, que sais-je... Toujours est-il que cela fait depuis l'Euro 2008 que nous sommes dans le rouge vif.

Maintenant que vous avez un nouveau responsable, les choses pourraient changer, non ?

Effectivement, depuis le 1^{er} septembre, nous avons en la personne de Michel Druey un nouveau chef des mécaniciens de la Division Voyageurs pour la région Ouest. Je souhaite qu'il sache renouer le dialogue avec toutes les parties et qu'il fasse bouger les choses dans le bon sens.

Propos recueillis par
Alberto Cherubini



La table présidentielle de l'assemblée du 22 septembre à Genève. De gauche à droite : Jérôme Koelle, président de la section LPV Genève ; Marc-André Pilloud, président de la section LPV Vaud-Bas-Valais ; Jean-Pierre Etique et Jürg Hurni, secrétaires syndicaux SEV ; André Alder, président VSLF Romandie.

Remplacement pour les vieilles Ee 3/3 des CFF

Les Ee 922 arrivent en force

Pour remplacer les locomotives de manœuvre Ee 3/3 ayant un entraînement à bielles et vieilles de 40 à 70 ans, la division Voyageurs des CFF a commandé chez Stadler Rail, en décembre 2007, après un appel d'offres international, 21 locomotives de manœuvre Ee 922 (disposition d'essieux Bo') pour un montant de 44,2 millions de CHF. La première Ee 922 a été livrée au début du mois de juillet 2009; le 1^{er} août 2010, 11 machines étaient en service, et les 10 restantes suivront jusqu'au 31 décembre 2010.

Réactions positives

Les Ee 922 peuvent être alimentées en 15 kV 16,7 Hz ou en 25 kV 50 Hz, la puissance maximale à la jante est de 750 kW, la vitesse maximale est limitée à 40 km/h pour la manœuvre, elle atteint 100 km/h pour les déplacements en ligne haut-le-pied ou avec une faible charge. La masse atteint 40 t (44 t avec un ballast). Une Ee 922 peut démarrer, avec un effort de 120 kN, un train de 700 dans une rampe 6‰. La marche en unité multiple jusqu'à trois Ee 922 est possible. Une télé-

commande depuis un poste mobile était prévue dans le cahier des charges, mais elle ne sera pas installée pour



Avec la nouvelle locomotive de manœuvre Ee 922 les CFF disposent d'un outil de travail moderne, rationnel et économique.

l'instant. Le transformateur permet d'alimenter, uniquement sous 1000 V 16,7 Hz, une ligne de train avec 400 A en marche et 800 A à l'arrêt. Un convertisseur statique à quatre cadrans alimente les deux moteurs de traction asynchrones sous une fréquence variable. Un frein électrique à récupération réduit les coûts de l'énergie et d'exploitation.

Pour Jean-Louis Scherz, porte-parole des CFF: « La réaction du personnel vis-à-vis des nouvelles locomotives

de manœuvre a été très positive. Au début, nos collaborateurs étaient préoccupés par la stabilité de marche d'un véhicule à deux essieux et par la commande à l'aide d'une petite poignée. Ces préoccupations ont maintenant disparu. Le personnel apprécie la vue d'ensemble ergonomique, la maniabilité de la commande, ainsi que la cabine climatisée. » Un éclairage du sol, à l'aide de diodes électroluminescentes au niveau de l'attelage, améliore les conditions de travail. La division P ne prévoit pas, pour l'instant, de commander un lot complémentaire d'Ee 922.

Perspectives d'exportation

Les CFF ont fait œuvre de pionnier en ayant commandé le développement d'une nouvelle machine de manœuvre électrique et apportent ainsi aussi une contribution à l'environnement, là où les mouvements de manœuvre se déroulent essentiellement sur des voies électrifiées. Cette nouvelle locomotive de manœuvre électrique offre à Stadler Rail des perspectives d'exportation dans un nouveau créneau d'activité.

Roland Kallmann

Pour en savoir plus (article en allemand): Schweizer Eisenbahn-Revue 12/2009, p. 613-620.

Sous-fédération LPV

Séance du comité central

Lors de sa séance de septembre, le comité central a débattu, sur un plan général, du problème des postes non pourvus dans les comités de section, une situation qui reste préoccupante. Sur un plan régional, le Tessin a des problèmes avec les prestations Cisalpino. Lucerne relève des difficultés avec la philosophie de sécurité sur les cheminements de service et avec les CPL sans formation à la conduite. A Genève, il y a de l'insécurité pour appliquer les gestes du métier au départ d'une halte. Les prescriptions de circulation causent de grands soucis aux collaborateurs des RhB car leur interprétation change sans cesse. Au Zentralbahn, tous attendent avec impatience la mise en service du nouveau tunnel pour Engelberg. Des postes de travail seront transférés, il y aura de nouvelles prestations de traction et une instruction pour le tunnel. Au BLS, les mesures liées à la conjoncture ne sont maintenues que sur une base volontaire. Le dépôt de Frutigen sera supprimé et les postes de mécaniciens seront

rapatriés à Spiez. En ce qui concerne la réorganisation de la LPV, la nouvelle distribution des charges est en bonne voie. L'exposé du président sur la stratégie OP-ZF a déclenché de vives discussions. Les trois profils pour le classement des postes doivent encore être examinés avec attention, en vérifiant aussi si tous ceux qui conduisent des véhicules moteurs sont intégrés. Les prestations de conduite par dépôt subsistent aussi des modifications qui ne font pas le bonheur de chacun. A Cargo, on se demande ce que la création de la filiale internationale amènera comme modifications. Globalement, on peut dire qu'il y aura à nouveau des changements de locs à la frontière. Invitée, Daniela Lehmann nous a expliqué ce qui a été fait, ce qui est en cours et ce qui doit encore être fait pour que le montant minimum de 1,148 milliard, qu'on nous doit depuis longtemps pour l'assainissement (partiel) de la Caisse de pensions CFF, ait une chance devant le Parlement fédéral.

J. Bader

CFF CARGO COMMANDE DES LOCOMOTIVES HYBRIDES: LES EEM 933 REMPLACERONT LES BM 4/4 ET LES EE 3/3

CFF Cargo a commandé chez Stadler Winterthur, en juillet 2010, 30 locomotives hybrides Eem 933 pour assurer le service de desserte et de manœuvre. L'Eem 933 est un développement complémentaire de la série Ee 922. L'investissement s'élèvera à près de 88 millions de CHF. Un véhicule hybride est plus économique sur le cycle complet de vie qu'une machine diesel pure. Six soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offre international et c'est Stadler Winterthur qui fit l'offre la plus économique sur les plans de l'investissement, de l'exploitation et de l'entretien. L'Eem 933 est en fait une Ee 922 de puissance double (1500 kW au lieu de 750 kW) pourvue d'un moteur diesel auxiliaire de 360 kW permettant d'assurer la desserte terminale en traction thermique avec un plein effort de traction, mais à vitesse réduite. Il n'y aura pas de ligne de train. La livraison des 30 Eem 933 aura lieu de 2012 à 2013. Cela permettra à CFF Cargo de réduire la diversité de ses véhicules moteurs affectés à la manœuvre en remplaçant les Bm 4/4, datant des années 1960, et des Ee 3/3, encore plus anciennes. Des options complémentaires pourront être levées ultérieurement. Les véhicules hybrides (ou bimoto) ne sont pas une nouveauté aux CFF: il y a eu, entre autres, les tracteurs ambimoteurs Tem III et les locomotives Eem 6/6.

La commande de CFF Cargo permettra à Stadler Winterthur d'augmenter ses chances d'exporter ses locomotives Eem 933.

RK

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 14 octobre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 7 octobre à 10 h.

Angle droit

Qui paie le second loyer?

Un cas de protection juridique traité par l'équipe juridique du SEV. Nous relatons ici tous les styles de dossiers auxquels peuvent faire face nos secrétaires.

Un collègue a été muté pour des raisons organisationnelles liées à l'entreprise. Il s'est adressé à nous, avec différentes questions qui n'avaient pas encore trouvé de réponse.

Un des points d'achoppement est de savoir qui prend en charge le second loyer lors d'une mutation.

Du côté du service du personnel des CFF, on lui a affirmé que, selon la CCT, annexe 3, seul le loyer mensuel d'une chambre pour un maximum de 450 fr. est payé et fait office de dédomma-

gement. Il n'y a aucun droit à un double loyer. Selon eux, la CCT a été mal interprétée, car ce sont 450 fr. maximum qui sont versés. Et cela découle déjà du bon vouloir des CFF.

Un droit à un paiement de double loyer n'existe que lorsqu'on doit changer de lieu de travail très rapidement et qu'on n'a pas le temps de donner sa dédite à temps, puisqu'on ne peut pas résilier un contrat de bail du jour au lendemain.

Le SEV est intervenu suite à cette réponse. Aussi bien le montant que les raisons ne sont pas décrites dans la CCT (voir encadré).

De la teneur de cette annexe 3, chiffre 3 et alinéa 4

de la CCT, on ne peut pas déduire et interpréter la même chose que le service du personnel. Dans le passage important, il n'y a aucune indication qui dit que l'habitation actuelle doit être dédite et abandonnée et qu'on doit s'inscrire ensuite dans la nouvelle commune de domicile. Il n'y a pas non plus d'indication comme quoi il s'agirait d'une chambre ou d'un appartement et on ne parle en aucun cas d'un montant maximal.

La décision des CFF après explications des circonstances au centre de compétences des ressources humaines « Partenariat social et droit du travail » ainsi qu'après de « Compensation et

Benefits », a été positive : l'indemnisation pour un double loyer a été reconnue. Durant une année, les CFF ont payé le loyer de l'appartement le meilleur marché de notre collègue.

S'il devait subir à nouveau une mutation pour raisons organisationnelles liées à

l'entreprise, il pourrait à nouveau faire appel à cette prestation.

Les coûts de déménagement sont par contre pris en charge uniquement lors d'un déménagement définitif.

L'équipe de la protection juridique

INFO

CCT CFF, annexe 3, chiffre 3 Changement de lieu de domicile ou de lieu de travail

- 1) Les critères liés au collaborateur qui peuvent entrer en ligne de compte pour l'affectation au nouveau lieu de travail sont à définir dans le cadre de la participation dans l'entreprise.
- 2) Si l'offre des transports publics s'avère défavorable, la personne concernée peut prétendre à des adaptations de l'horaire ordinaire de travail jusqu'au moment du changement de domicile, mais au maximum durant une année.
- 3) Jusqu'au changement de domicile, la moitié du temps de trajet supplémentaire est comptée comme temps de travail, mais au maximum durant une année.
- 4) En cas de frais de double location résultant d'un transfert à court terme à un autre lieu de travail, les CFF prennent à leur charge le loyer le meilleur marché durant une année au maximum.

Section VPT Services ferroviaires - La perle rare pour renforcer le comité de la section des Services ferroviaires se fait attendre !

Recherche Romand désespérément

Durant cet été, près de quarante salariés d'elvetino ont rejoint les rangs de la section des Services ferroviaires suite aux campagnes de recrutement. Environ vingt membres SEV sont à présent des Romands et la plupart habitent Genève.

Logiquement, l'assemblée régionale qui s'est tenue à la mi-septembre dans la ville du bout du lac devait réunir une bonne partie de ces collègues, ainsi l'espoir légitime de compléter le comité de cette section VPT était réaliste. Contre toute attente, l'appel n'a pas été entendu ! Domage. Mais il en faut plus que ça pour démoraliser le dynamique président Ferruccio Noto qui annonce vouloir renouveler ses actions pour le recrutement dans le terrain et tenter à nouveau de réunir ses troupes.

Regula Bieri, du secrétariat

régional de Zurich et Jean-François Milani, du Jura, président de la branche Rail VPT, avaient fait le déplacement à Genève afin d'encourager les membres SEV d'elvetino dans leur action syndicale. Il faut un Romand pour représenter le personnel d'elvetino. Le collègue Bapary Alauddin, originaire du Bangladesh, pourrait servir d'antenne à Genève. Le temps de la réflexion commence.

Les travailleurs du domaine de la restauration ont de lourdes contraintes horaires, ce qui n'est pas facile pour dégager du temps en faveur de l'activité syndicale. La forte diversité des cultures et de langues de cette communauté de travailleurs n'arrange rien. Mais le travail du SEV est reconnu et bien des améliorations et actions sociales sont déjà des succès à mettre au compte de cette section VPT. Beaucoup de petites choses ponctuent le quotidien du personnel d'elvetino, de nouveaux problèmes naissent. Par exem-

ple, les couloirs centraux des voitures sont de plus en plus encombrés de valises et autres objets. L'impossibilité de traverser, de voyager devient l'impossibilité de travailler et de faire un chiffre d'affaire ! Autre chose, les chariots minibar sont équipés de batteries (25 kg) et ceci permet de tirer environ 40/45 cafés. Pour chacun, cela nécessite

un temps de 1,35 minute à 2 minutes. Quand la batterie est éteinte, la batterie de rechange est souvent à l'autre bout du train et remonter celui-ci prend 12 minutes, temps non-productif !

La bataille du rail de la section des Services ferroviaires n'est pas près de s'arrêter. Mais chaque jour suffit sa peine. *jfm*

Prochain rendez-vous de la section : assemblée générale le 20 octobre, 17 h, salle Limmat, gare de Zurich.



De gauche à droite: Regula Bieri, Jean-François Milani, Bapary Alauddin et Ferruccio Noto.

Elvis Degrussa nous propose une longue randonnée au-dessus du nouveau tunnel de base du Gothard

L'automne au bord des lacs de montagne

Elvis Degrussa, chauffeur aux « Autolinee Bleniesi », nous propose un classique des classiques parmi les excursions de l'Arc alpin : la traversée de la région du Lukmanier à la hauteur de la Léventine.



Elvis Degrussa.

9 kilomètres de sentiers nous permettent de grimper de 600 mètres et de rejoindre ainsi le « passo del Sole ».

Depuis la région du Lukmanier, nous pouvons rejoindre la « conca di Piora » (cuvette de Piora) par deux « passos », celui « dell'Uomo », dont le sentier part de l'hôtel de Lukmanier, à côté du lac artificiel, ou celui « del Sole », qui part de plus bas, d'Acquacalda. Du nord, le col est accessible par car postal de Disentis et du sud par les « autolinee bleniesi ».

L'itinéraire proposé part d'Acquacalda, quelques kilomètres au sud de l'hôtel, siège du « centro ecologico », où l'on peut faire des séjours et activités en communion avec la nature. A environ 1800 mètres d'altitude, six ki-

Il s'agit d'une randonnée qui demande certains efforts et qui requiert donc un minimum de préparation et d'observation des conditions météorologiques. La vue dont on peut jouir à l'arrivée récompense cependant amplement ces efforts.

La « conca di Piora » nous accueille avec ses nombreux petits lacs, entre lesquels on perçoit un peu la « dolomia saccharoide » qui affleure, la roche friable devenue célèbre en raison des cheveux blancs qu'elle a donné aux ingénieurs d'Alptransit. Le tunnel de base du Gothard, qui sera tout bientôt terminé et inauguré, passe en fait à un kilo-



En se baladant dans cette région, on ne pourra pas oublier que, à un kilomètre et demi au-dessous, c'est le nouveau tunnel de base du Gothard, qui sera tout bientôt inauguré.

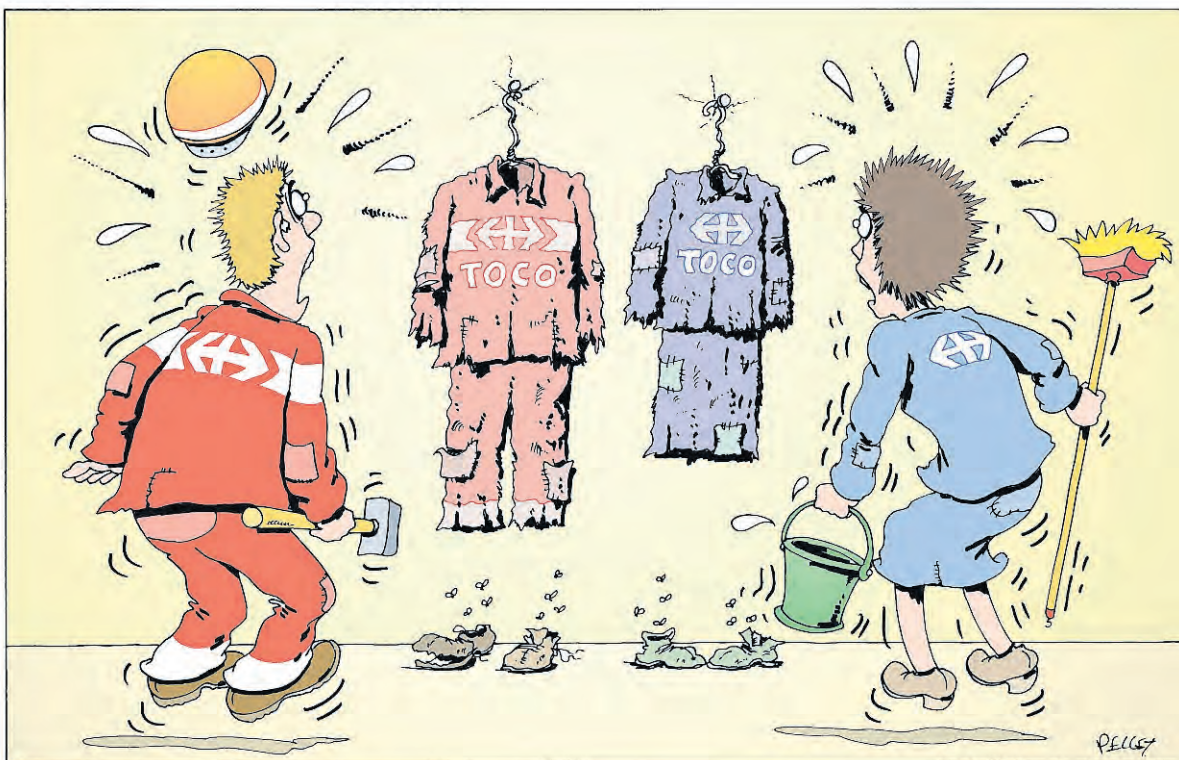
mètre et demi sous nos pieds...

Les 9 kilomètres de descente sur des sentiers à pente douce nous emmènent ensuite au bord du lac Ritom, au bout duquel nous pour-

rons prendre le funiculaire un peu raide et rejoindre ainsi le fond de la vallée. Evidemment seulement après un arrêt dans une des auberges de montagne jalonnant le parcours, pour y goûter le

fameux fromage de cette région. Le funiculaire vous amènera ensuite à la centrale hydraulique des CFF. De là, le car postal vous amènera à Airolo, d'où l'on peut repartir en train. *Gi/Hes*

PELLET PIOCHE: LES FONCTIONS LES PLUS BASSES DES CFF VONT-ELLES ÊTRE DÉVALORISÉES ?



IL Y A 50 ANS

La première femme à siéger dans un Grand Conseil

Raymonde Schweizer est la première députée suisse. Elle vient de faire son entrée au Parlement du canton de Neuchâtel. C'est une militante syndicaliste éprouvée qui a joué un rôle en vue dans le groupe du corps enseignant neuchâtelois de la VPOD. Elle a collaboré également aux publications de l'Union syndicale suisse. L'accession de Raymonde Schweizer au Grand Conseil neuchâtelois réjouira tout autant la Commission féminine de l'USS. Car elle témoigne de l'effritement d'une tendance assez forte dans notre pays à la discrimination plus ou moins avouée des femmes sur tous les plans. Ne nous leurrons pas cependant, une hirondelle ne fait pas le printemps. Mais elle annonce sa venue, en l'occurrence également.

Le Cheminot, vendredi 30 septembre 1960.

Ce voyage intéressant et agréable vous permettra de découvrir les plus importants vestiges de la culture égyptienne. Vous verrez Le Caire, immense métropole et son bazar «Khan El Khalili»

ainsi que les colossales pyramides de Guizeh. Vous pourrez goûter au plaisir de contempler les paysages du fleuve depuis le pont supérieur de votre bateau-croisière 5 étoiles.

P R O G R A M M E

1^{er} jour; jeudi 3 mars 2011: Suisse - Le Caire

En début d'après-midi, vol de ligne de Genève au Caire. Deux nuitées dans un hôtel sis sur les rives du Nil ou à proximité des pyramides.

2^e jour: Les pyramides - le Musée égyptien - le bazar de Khan el Khalili

Visite du Sphinx et des pyramides de Gizeh. Vous visiterez ensuite le Musée égyptien. Pour conclure la visite du Caire, vous vous rendrez au bazar Khan-el-Khalili.

3^e jour: Memphis et Saqqarah - voyage en train à Louxor

Voyage à Memphis. Visite du Sphinx d'albâtre et de la colossale statue de Ramsès II. Le voyage se poursuit à destination de Saqqarah où la première pyramide de l'histoire a été érigée. Le train vous mènera durant la nuit du Caire à Louxor.

4^e jour: Embarquement à Louxor

Arrivée du train le matin à Louxor. Transfert au port et embarquement sur le bateau-croisière 5 étoiles. Journée libre à Louxor.

5^e jour: Thèbes

Visite de la nécropole de Thèbes: la vallée des Rois, des Reines, le temple d'Hatchepsout, Deir el-Bahri et les colosses de Memnon. Vous aurez l'occasion de visiter quelques tombes.

6^e jour: Karnak et promenade sur le Nil

Visite des grandioses temples de Karnak, la célèbre et spectaculaire Allée des Sphinx et le Lac Sacré. Vous visiterez aussi le temple de Luxor, sis au milieu de la ville en bordure du Nil. Votre bateau poursuivra ensuite sa route en direction du Sud.

7^e jour: Edfu - Kom Ombo - Assouan

Visite du temple d'Horus à Edfou. Vous continuerez ensuite à remonter le Nil pour atteindre Kom Ombo. Visite du temple qui domine le Nil, dédié aux deux divinités Sobek et Haroéris.

8^e jour: Assouan - Lac Nasser

Visite du barrage du Lac Nasser. Vous embarquerez ensuite sur un canot à moteur qui vous conduira à l'île Agilkia où vous verrez le temple de Philae. En felouque ou en bateau à moteur, vous vous rendrez au jardin botanique sis sur l'île de Lord Kitchener.

9^e jour: Abu Simbel et voyage sur le Nil

Le matin, excursion facultative en car au temple majestueux d'Abu Simbel. Votre bateau entamera ensuite sa descente du Nil, ce qui vous permettra de contempler les rives particulièrement belles du Nil en Haute-Egypte.

10^e jour: Esna - Louxor

Contemplez une fois encore, du haut de votre pont ensoleillé, les merveilleuses rives du Nil!

11^e jour, dimanche 13 mars 2011: Louxor - Suisse

Débarquement et vol de retour à Genève, via Le Caire. Arrivée vers midi.

GARANTIE DE VOYAGE



Inscription «Egypte et croisière sur le Nil»

3 au 13 mars 2011 (11 jours)

Chambre et cabine individuelle désirées, supplément CHF 350.-

Excursion facultative à Abu Simbel désiré, CHF 125.-

Je suis membre du SEV

Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS section

J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

Compris: Vols de ligne Egyptair Genève-Le Caire et Louxor-Le Caire-Genève en classe économique • Taxes d'aéroport et de sécurité • Logement en hôtel **** au Caire en chambres à deux lits • Croisière sur le Nil en bateau ***** • Pension complète sur le bateau, demi-pension au Caire • Voyage en voiture-lits du Caire à Louxor en cabine à deux lits, dîner à bord du train • Tous les transferts et toutes les excursions en car climatisé • Toutes les visites selon le programme • Visa pour l'Egypte • Guides locaux parlant français • Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Genève **Non compris:** Supplément pour chambre individuelle à l'hôtel et pour cabine individuelle dans le train et sur le bateau, CHF 350.- • Excursion facultative en car à Abu Simbel, CHF 125.- • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 61.- • Pourboires, p.ex. pour l'équipage du bateau, environ CHF 50.- par personne.

Le charismatique et désormais ancien président de la section CJ, Jean-François Milani, en connaît un rayon sur le SEV

« Il était temps de mettre la pédale douce »

Tâche très difficile que celle de résumer et de présenter, en un seule page, Jean-François Milani, conducteur de trains CJ, syndicaliste, rédacteur, assureur et j'en passe. Le Franc-Montagnard, resté Delémontain de cœur, a multiplié les activités tout au long des années passées au SEV. Même s'il a désormais quitté la présidence de la section des CJ, il continuera à se mobiliser pour la cause syndicale, notamment au sein du comité central de la VPT, en tant que président de la branche Rail.

Son premier engagement syndical date de ses 16 ans, au début de son apprentissage comme électricien radio-TV. Il suit son père à la FTMH et pratique « un syndicalisme axé sur le contact et les loisirs ». C'était une évidence pour lui d'être syndiqué. Après quelques jobs de toutes sortes, il arrive aux CJ en 1981, à Tramelan et passe au SEV. Il suit alors les assemblées de section et devient membre du comité durant

deux périodes. Les séances qui traînent en longueur ne sont pas son truc et il arrête, mais reste toujours prêt à se mobiliser et manifester pour des causes qu'il affectionne.

Il fonde une famille, avec son épouse Véronique, à l'âge de 23 ans. Avec 3 enfants en bas âge, il préfère se consacrer à sa famille mais ne résiste pas très longtemps à l'appel de la cause syndicale et politique et commence à organiser des stands d'action à Tramelan. Dès 1983, il suit des cours à la Centrale d'éducation ouvrière, dont Vasco Pedrina est l'animateur. En 1988, il déménage au Bémont (JU). Et se mobilise pour le prolongement des CJ sur Delémont. « J'ai senti qu'il fallait qu'on s'implique. C'était notre entreprise et on voulait donc sa consolidation et son développement », explique-t-il. Pour faire passer ce projet, il doit s'impliquer davantage dans la section. Il rentre donc au comité en 1988. La votation par le peuple a lieu en 1992 et les Juras siens refusent. Il en garde un bon souvenir tout de même, puisqu'il avait réussi à obtenir une bonne mobilisation des employés et à organiser des actions originales. Quand on parle chemins de fer et CJ, Jean-François Milani souligne que c'est le service public qui l'intéresse : service utile, avec de bons horaires et l'emploi que ça implique. Le côté folklorique – touristique ? – l'intéresse moins.

Un peu plus de 12 ans de présidence

En 1998, il succède à Olivier Luder à la présidence du comité. Il a rapidement la chance d'aller au comité fédératif et au comité central de la VPT. « C'est un atout pour la section car on est ainsi au courant de ce qui se passe au niveau national. De plus notre section a été du coup à l'origine de nombreuses interventions ! » Il faut dire que Jean-François Milani n'a pas souvent participé à une assemblée sans monter à la tribune !

De ses années de présidence, il lui reste énormément de souvenirs. Un des plus marquants : le



Jean-François Milani à la tribune lors du Congrès 2009: spectacle assuré!

100^{ème} de la section et l'organisation de l'Assemblée romande VPT à Saignelégier la même année, en 2007. Au début de cette année-là également, la mise en vigueur de la CCT, dont l'accouchement s'est fait dans la douleur, après 4 voire 5 ans de négociations, en collaboration avec le secrétaire syndical Vincent Brodard. En 2007 encore, le comité central VPT se réunit à Saignelégier et Vincent Brodard laisse la place à Jean-Pierre Etique.

Après cette année extrêmement décisive, Jean-François se déclare prêt à remettre son mandat et à accompagner le nouveau président durant les premiers temps. Il faut pourtant attendre jusqu'au printemps 2010 pour qu'une personne se déclare enfin prête à reprendre le flambeau. En attendant, Jean-François Milani ne s'est pas tourné les pouces. Ce n'est pas vraiment son genre ! Il est parti « au combat avec les adhésions » en 2009 et a réussi à convaincre 24 employés d'entrer au syndicat. Début 2010, sans successeur à Milani, c'est la fusion, la dissolution ou la mise sous tutelle qui attend la section. Alain Gigon, surveillant chef d'équipe à la Division Voies et bâtiments des CJ, s'est finalement proposé et a repris la présidence. Son élection officielle devrait avoir lieu lors de l'assemblée d'au-

tomme de la section. « Je continuerai à faire le lien entre la base, la section et la sous-fédération », souligne Milani.

Le statut CJ est meilleur qu'auparavant, c'est bon pour l'entreprise et pour les engagements. On a obtenu des choses importantes, mais voir ça et penser que certains sont encore insensibles, c'est désolant. A noter qu'une bonne partie du travail syndical du président (séances, contacts divers, etc.) est effectué sur les jours de congé et empiète passablement sur la vie privée.

Le goût de combattre

C'est Antoine Cochet, secrétaire syndical SEV, qui lui a donné le goût de la lutte syndicale. Jean-François Milani aime les actions originales et ne s'en prive pas. Dans la séquence souvenirs, il cite l'irruption, par 16 collègues, dans une séance du Conseil d'administration CJ à Tramelan. « On avait fait un peu les fous », dit-il, tout sourire, « cela donne une image dynamique du syndicat, le SEV en ressort grandi ». « Il faut faire cela de temps en temps mais ça ne doit pas être trop régulier ni notre seul moyen d'action », ajoute-t-il.

Concernant sa vision syndicale, elle change peu à peu. « Avant, on luttait pour le bien de tous car les conditions étaient misérables. Maintenant on fait pour le

bien de nos membres. Les autres, qui ne veulent pas participer et se syndiquer, se la coulent douce pour l'instant. » Il parle bien sûr des non-syndiqués qui profitent pleinement des succès du syndicat sans y participer, ne serait-ce que financièrement. La cotisation CCT n'est, pour Jean-François Milani, pas suffisante.

Au niveau jurassien, il a présidé quelques années l'Union syndicale jurassienne et a réussi récemment, via la procédure de consultation, à faire inscrire une clause de protection dans la future Loi jurassienne sur les transports publics, pour l'attribution du trafic régional aux seules entreprises ayant signé une CCT. « C'est aussi ça la défense de l'entreprise et la garantie du statut des salariés », commente-t-il. La Loi TP Jura a été acceptée en première lecture le 22 septembre 2010.

Et après ? Les vacances au soleil ?

Jean-François Milani souhaite passer plus de temps en famille (il est grand-papa depuis une année) mais restera correspondant pour *contact.sev* et continuera à écrire de temps à autre pour le journal *Le Franc-Montagnard*. Il écrit depuis les années 80 pour le journal syndical et a donc collaboré au *Cheminot*, à *Travail & Transport*, à l'Événement syndical et maintenant à *contact.sev*. Il nous tient toujours au courant notamment de la ligne Bienne-Belfort, sujet qui lui tient à cœur. Il a même eu l'occasion d'interviewer Raymond Forni alors qu'il était président de l'Assemblée nationale française.

Il reste également conseiller en assurances SEV, membre de la commission paritaire CJ-Symova et préside actuellement la commission consultative des transports. Au niveau purement syndical, il est un des 5 représentants du comité central VPT Rail et président de cette branche. C'est le seul Romand du rail. Son mandat arrivera à sa fin en 2012 mais il espère bien continuer. Vous n'avez donc pas fini d'entendre parler de lui... *Hes*

BIO

Jean-François Milani est né en 1959 à Delémont. Il est marié à Véronique et a trois enfants adultes, dont deux adoptés en Inde. Il est grand-papa depuis une année. Il a pris goût à la lecture autre que politique et syndicale il y a peu. Le cinéma, les concerts de musique baroque avec son épouse, les promenades avec le chien, les voyages culturels et gastronomiques sont ses loisirs favoris, même s'il a passé la majeure partie de son temps libre, depuis 12 ans, à prendre des contacts, peaufiner les actions de la section et réunir ses troupes pour le combat syndical.