

Votation du 28 novembre

André Daguet nous explique pourquoi il dira deux fois non le 28 novembre au renvoi des étrangers.

Pages 6-7



Les 4 saisons du petit train rouge

Les Chemins de fer du Jura sont une nouvelle fois au centre d'un documentaire de Claude Schauli. Ce film passera sur la TSR la veille de Noël et à la Saint-Sylvestre.

Page 19



Franz Schmied

Rencontre avec le chef d'équipe des neuf «opérateurs de tunnel» au Lötschberg.

Page 20

Les compagnies navigant sur les lacs suisses ne logent pas toutes à la même enseigne

Où va la navigation ?

En Suisse, on peine à débloquer les moyens nécessaires pour assurer un avenir à la navigation sur les lacs. Cette branche appartient pourtant clairement au service public.

La Confédération s'est désengagée de la branche navigation et laisse désormais les cantons et communes dé-

cidier du soutien financier comme ils le souhaitent. D'où une multitude de situations différentes aux quatre coins du pays.

Sur les lacs de Neuchâtel et Morat, l'Office fédéral des transports vient de déposer plainte contre la LNM pour des infractions à la loi sur la durée du travail. Certains employés travaillent en effet 14 à 15 heures par jour en saison, ce qui est bien sûr totalement interdit. C'est évidemment la course aux recettes à tout prix, vu les baisses de soutien public, qui engendre de pareils abus au détriment du personnel.

Au bord du Léman (et sur le Léman), les mesures de lutte des employés de la CGN pour la rénovation du bateau à vapeur «Vevey» et contre la division de l'entreprise, envisagée par le Conseil d'Etat vaudois, prennent désormais une nouvelle tournure. Le comité SEV a en effet donné le feu vert à une grève d'aver-tissement qui pourra être suivie, si nécessaire, par une grève à durée illimitée.

Hes

Pages 2, 10-11 et 12



Les employés CGN faisaient déjà grise mine en septembre 2009. Ils avaient manifesté à travers la ville de Lausanne pour demander un soutien au Parlement vaudois.

ÉDITO

LE NOMBRE FAIT LA FORCE

C'est l'automne, la saison des négociations salariales. Ceci vaut également pour les ETC. On peut dire d'une manière générale que les salaires dans cette branche ne sont pas si mauvais, contrairement à d'autres secteurs économiques de notre pays. Cela a été expliqué une fois de plus au congrès de l'USS, lors du lancement de l'initiative sur le salaire minimum. Cette initiative est nécessaire car, trop souvent encore, des salaires ne sont pas protégés par une convention collective. Dans les transports publics, les CCT ou les conventions d'entreprise ont bien progressé ces dernières années. Mais il y a encore des exceptions. Par exemple, aucun de nos partenaires sociaux de la communauté des transports publics zurichois Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) est doté d'une CCT. A force d'opiniâtreté, le SEV est sur le point de réaliser une percée au sein de deux ETC zurichois membre de cette communauté. Des négociations débuteront en février avec la direction du SZU (Sihlthal - Zürich - Uetliberg) afin de mettre sur pied une convention d'entreprise. De son côté, le conseil d'administration du Forchbahn décidera, en mai 2011, s'il souhaite doter son entreprise d'une CCT. Nous ne craignons pas un refus. Au Forchbahn, le taux de syndicalisation s'élève à plus de 90%. Il donne indiscutablement un droit à la négociation ! Partout où le taux de syndicalisation est élevé, nous pouvons représenter les employés efficacement, puisqu'à la table des négociations, les arguments échangés gagnent en force de persuasion selon le nombre de membres du syndicat. Le SEV est bien présent et cela grâce aux sections. Elles montrent jour après jour qu'ensemble nous sommes forts.

Barbara Spalinger,
vice-présidente SEV

Le comité SEV a traité d'affaires importantes lors de sa séance d'octobre

Grève d'avertissement sur le lac Léman: feu vert du SEV

Le comité SEV a accepté l'idée d'une grève d'avertissement du personnel de la CGN, si celle-ci devait être nécessaire. Une grève de durée illimitée pourrait également être envisagée en cas d'insuccès de la première.

95% des collaboratrices et collaborateurs de la CGN, la compagnie de navigation sur le lac Léman, sont syndiqués. La section VPT Lac Léman lutte depuis mi-2009 pour la rénovation de la flotte et depuis quelques mois contre la division de la société. Le Conseil d'Etat vaudois souhaite en effet avoir d'un côté une entreprise qui gère le trafic quotidien avec des bateaux modernes et d'un autre côté une fondation qui s'occupe des bateaux historiques. Au-delà du fait que l'exploit-

tation devrait continuer à être assumée par une seule entité, les collaboratrices et collaborateurs craignent le démantèlement de la flotte historique et par conséquent la perte de nombreuses places de travail.

Large opposition contre la division de la société

Ce ne sont pas seulement les syndicats qui s'opposent à la séparation trafic normal-traffic historique, mais aussi l'entreprise, les organisations réunissant les employeurs, les associations touristiques et de nombreux politiques de tous bords.

Le canton a reçu un ultimatum

Lors d'une assemblée générale extraordinaire, les membres SEV ont décidé de demander publiquement à l'Etat de Vaud qu'il prenne la décision de rénover le bateau à vapeur «Vevey» et de ne pas diviser la CGN d'ici à fin novembre. Sinon, les em-

ployés menacent de prendre d'autres mesures de lutte. Car ils ont déjà beaucoup entrepris dans cette lutte, notamment la pétition signée par plus de 44 000 personnes cet été.

Grève contre les suppressions de personnel en cours

Entre-temps, les conséquences de cette politique

sont déjà perceptibles: l'horaire 2011 contient d'ores et déjà moins de prestations. Il est également fait pression sur les collaborateurs pour qu'ils prennent leur retraite de façon anticipée. Le nombre de collaborateurs recule déjà. Pour le comité SEV, il est clair que, dans cette situation, il faut continuer à faire pression si le Conseil d'Etat

vaudois ne donne toujours pas de signe d'ouverture. C'est donc à l'unanimité que le comité a donné le feu vert à la section VPT Lac Léman pour des mesures de lutte supplémentaires, c'est-à-dire une grève d'avertissement et, si celle-ci ne suffit pas, une grève à durée illimitée.

Peter Moor/Hes

INFO

Le comité a également:

- décidé de recommander, tout comme l'USS, le **non à l'initiative sur le renvoi, le non au contre-projet et le oui à l'initiative pour des impôts équitables** pour les votations du 28 novembre prochain;
- formé le groupe de travail chargé d'étudier la question de cotisations de membre en fonction du

salaires. Les membres: l'administrateur des finances SEV Ruedi Hediger, Kurt Nussbaumer, VPT, Kurt Wyss, TS, Heinz Schneider, RPV, et Josef Bühler, PV. Une représentante de la commission féminine se joindra à ce groupe, comme cela a été décidé ultérieurement par le comité. Pour rappel, c'est l'assemblée des délégués

- VPT qui avait présenté cette motion au SEV;
- pris connaissance de l'invitation des CFF à une discussion sur les contrats liés au droit des obligations. Le Conseil fédéral a obligé les CFF à intégrer les associations de personnel mais toutefois sans participation à la décision;
- avancé dans son étude du «modèle SEV». pmo/Hes

Le Tribunal arbitral condamne les CFF pour avoir enfreint la convention collective de travail

Trop d'heures sup et pas assez de mécanos

Les collaborateurs CFF qui travaillent plus que la limite prévue dans la convention collective de travail doivent être indemnisés. Le jugement du Tribunal arbitral, auquel avaient fait appel les syndicats VSLF et SEV, confirme également que les CFF ont engagé trop peu de mécaniciens de locomotive pour couvrir l'ensemble des prestations-horaires.

Sur la base d'une semaine de travail de 41 heures, la convention collective de travail (CCT) des CFF fixe une durée annuelle du travail de 2050 heures. A la fin de l'année, cette durée ne doit pas être dépassée de plus de 75 heures. Et c'est pourtant ce qui se passe depuis des années pour bon nombre de mécaniciens de locomotive. Les CFF n'ont pourtant accordé aucune bonification en temps pour ce travail supplémentaire, ni engagé plus de personnel pour dimi-

nuer la charge de travail des collaborateurs.

Après des années de discussions entre les CFF et les syndicats, le VSLF, puis le SEV, ont fait appel au Tribunal arbitral, comme le prévoit la CCT dans de tels cas. Les pourparlers ont eu lieu à la fin du mois d'octobre et le jugement rendu est clair: les CFF n'ont pas respecté la CCT. Ils doivent maintenant procéder aux adaptations nécessaires à la fin de l'année afin que le travail fourni au-delà de la limite des 75 heures soit considéré comme heures supplémentaires.

Ce jugement confirme surtout un reproche que les syndicats font depuis des années à l'encontre des CFF, d'avoir engagé trop peu de mécaniciens de locomotive. Ou, autrement dit, les CFF donnent depuis des années trop de travail à leurs mécaniciens (donc trop peu de temps libre).

Le jugement du Tribunal arbitral s'applique à l'ensemble des CFF (mais pas à CFF Cargo qui a sa propre CCT). Que ce soit pour le trafic Voyageurs ou l'Infrastructure, les CFF doi-

vent procéder à des adaptations afin que le dépassement de la durée annuelle du travail soit traité correctement, s'il ne peut être évité. SEV



Ce jugement confirme surtout un reproche que les syndicats font depuis des années à l'encontre des CFF, d'avoir engagé trop peu de mécaniciens de locomotive.

Situation à la filiale des marchandises des CFF SA

CFF Cargo est en bonne voie

L'histoire de CFF Cargo est empreinte de nouvelles stratégies, de profondes réorganisations et de réorientations. Avec la séparation des affaires internationales, les CFF espèrent que Cargo atteigne les objectifs fixés qui sont pour le moins ambitieux. Si l'on fait la rétrospective de CFF Cargo et si l'on considère l'avenir de CFF Cargo International, tout espoir est permis.

Les soucis avec CFF Cargo, respectivement de l'ancienne division G remontent loin dans l'histoire des CFF. Les dix dernières années ont été marquées par de nombreux troubles dans la stratégie de l'entreprise, avec pour conséquence des changements importants pour le personnel.

CFF Cargo International

Les structures de la nouvelle entreprise sont maintenant définies: dans l'organisation simplifiée, les postes-clés sont déjà pourvus et les autres places de travail sont en train de l'être également. La production sera acquise auprès des CFF. Le personnel doit postuler pour les nouvelles places. Le choix définitif aura lieu dans la deuxième moitié de novembre. Les postes sont mis au concours à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise par le biais d'une bourse de l'emploi. La mise en place du siège de l'entreprise à Olten est en cours de planification. On cherchera des solutions individuelles pour les cas particuliers et les difficultés liées au réengagement de certaines personnes. Une CCT pour les collègues de la nouvelle entreprise est maintenant assurée et le plan de négociations est en cours de préparation.

Pour le personnel qui était déjà sous le joug de la CCT, les conditions d'engagement actuelles sont garanties jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle CCT, au vu du délai

légal de 12 mois. Mais les conditions d'engagement pour le personnel venant de l'extérieur ne sont pas encore claires.

CFF Cargo sans le domaine international

Tous les domaines de CFF Cargo sont touchés par l'externalisation des affaires internationales. Après clarification des synergies et de l'occupation définitive des postes à Cargo International, de profonds changements dans le trafic par wagons complets et l'Overhead sont prévus pour l'année prochaine.

Philipp Hadorn
Secrétaire syndical SEV
Responsable du team CFF Cargo



Tous les domaines de CFF Cargo sont touchés par l'externalisation des affaires internationales.

CHRONOLOGIE CFF CARGO

2001 Déménagement du siège principal à Bâle et développement de la filiale allemande de Cargo.

2002 Annonce de la suppression de 120 postes.

2003 Achat de la zone marchandises de la gare allemande de Bâle.

Annonce de l'assainissement du trafic par wagons complets (WLV) qui est déficitaire avec suppression de 550 postes, chiffre réduit plus tard à 350 postes.

Annonce de la réduction de 120

à 44 gares-team. Introduction de la manœuvre avec commande à distance. Essai-pilote avec Cargo Italie.

2004 Reprise du secteur marchandises de l'ancienne entreprise de trafic régional du Mittelland RM. Obtention d'une grande part des mises au concours d'Hupac à l'étranger. Obtention de l'adjudication de l'exploitation du réseau postal de Suisse. Fort développement des prestations en Allemagne et en Italie.

2005 Restructuration du WLV

avec annonce d'une suppression de 560 postes. Annonce d'une suppression de 180 postes dans l'Overhead. Première suppression de la subvention.

2006 Annonce de la remise des AI de Bienne.

Annonce d'une suppression de 220 postes dans le domaine du matériel roulant. Développement du réseau international des wagons complets. Fondation de Sibelit avec B Cargo, SNCF Fret et CFL.

2007 Création des domaines INT (International), CH (Suisse),

ICH (Maintenance). Annonce qu'Alstom reprend les AI de Bienne, mais annulation en décembre. Annonce de la suppression de 70 postes aux AI de Bellinzzone.

2008 Suppression de la subvention sur le prix des sillons. Annonce de la suppression de 401 postes.

2009 Fondation de l'alliance Xrail.

2010 Autonomie de Cargo International. Annonce de la suppression de 150 postes.

En annonçant la fondation d'une nouvelle entreprise Cargo International qui exclut la

protection d'une CCT, les CFF ont compromis la mise en route de leur projet de réorganisation de CFF Cargo. Grâce à l'intervention du SEV, il a été possible de conclure un accord qui assure



Philipp Hadorn.

la négociation d'une CCT. Dommage que pour obtenir cette concession des CFF, il a fallu suspendre les négociations de la CCT CFF/CFF Cargo et lancer une pétition. L'indignation des plus de 1300 collaboratrices et collaborateurs qui ont signé en peu de temps cette pétition a permis d'exercer la pression nécessaire pour faire accepter cet accord aux CFF. Depuis lors, le processus est lent. L'échange d'informations en relation avec Cargo International est régulier et transparent, malgré cela le partenariat social a été fortement ébranlé des deux côtés. Les CFF

doivent encore promettre que jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle CCT, toutes les fonctions actuellement soumises à la convention collective, mais également les nouveaux engagements, pourront bénéficier des dispositions de la CCT CFF Cargo actuelle jusqu'à la fin du délai de protection. Une discussion à ce sujet aura lieu dans quelques semaines. Le SEV espère une nouvelle concession des CFF. Il serait assez malvenu pour la direction de l'entreprise de mettre en jeu encore une fois le partenariat social avant le démarrage des activités de

Cargo International. Dans ce contexte, ou plus tard lors de l'accompagnement du processus CCT, nos collègues devront peut-être montrer leur détermination pour le maintien de leurs conditions de travail. Le SEV n'est pas prêt à infliger une nouvelle détérioration à ses membres. Avec les turbulences dans la structure, l'organisation et la direction de la nouvelle entreprise, les conditions de travail au moins devraient apporter un minimum de sécurité, car cela est la base incontournable pour un bon résultat.

COMMENTAIRE

Philipp Hadorn

Trains miniatures et grande leçon

En 2009, l'entreprise atteint l'âge respectable de 150 ans. En d'autres circonstances, un siècle et demi de tradition familiale aurait donné lieu à toutes sortes de fêtes et célébrations jubilaires, dépassant les brèves Journées Märklin de septembre. C'est qu'en février la société à responsabilité limitée avait dû se déclarer insolvable, aveu logiquement suivi en mars par la nomination d'un administrateur de tutelle.

Cette triste procédure marque l'inéluctable aboutissement d'une succession de situations fâcheuses et de décisions inopportunes, composant un feuillet exemplaire de mauvaise gouvernance, dont le personnel fait régulièrement autant les frais que les actionnaires. Les difficultés ont commencé au tournant du siècle: le train électrique n'est plus le jouet dont rêvent les garçons – et leur père le plus souvent – qui remplacent le transformateur par la console. Et puis la concurrence s'en mêle, jetant sur le marché des produits qui n'atteignent ni le prix ni la qualité de la célèbre marque allemande lancée en 1859. L'inquiétude monte chez les cadres et le



personnel de Märklin, l'un des trois principaux employeurs de Göppingen, ville industrielle proche de Stuttgart. Tous pressentent la nécessité vitale de trouver un soutien extérieur, ce que refusent obstinément la plupart des 32 membres de la famille qui ont leur mot à dire. Finalement, trop tard sans doute, le dernier trio de résistants se rendent à l'évidence: il faut vendre. Kingsbridge Capital, une société d'investissement britannique, adossée à la banque Goldmann Sachs, reprend la société Märklin.

Comme on pouvait le redouter, elle en précipite le déclin, notamment en prélevant des honoraires exorbitants pour des consultants extérieurs et pour ses propres prestations de gestionnaire.

Partiellement transférée en Hongrie, la production est en outre sous-traitée en Chine, où se développe une concurrence particulièrement dangereuse. Les effectifs diminuent de plusieurs centaines au siège de Göppingen, dans une moindre mesure à Győr; les deux sites n'occupent plus ensemble qu'un millier de personnes, dont 470 bénéficient en Allemagne d'un poste garanti jusqu'en 2014.

La société de gérance nommée en mars 2009 ne tarde pas à inverser le courant. Finie la mondialisation mal assumée, évacués les financiers managers qui ne savent pas faire tourner un train électrique, actualisés le Musée Märklin, le site Internet et le catalogue. Retour à l'Europe, aux fidèles distributeurs et aux amateurs de belle miniature. Les résultats ne se font pas attendre: les «Frères Märklin & Cie GmbH» renouent avec les chiffres noirs, dégagant dès le premier semestre 2010, pour la première fois depuis des années, un bénéfice avant impôts et intérêts de 1,8 million d'euros.

Pour autant, la société n'est pas définitivement sortie d'affaire. La prochaine assemblée des créanciers s'annonce plutôt rude. Mais le bon cap semble résolument repris. Pour Noël 2010, on compte sur d'aussi bonnes affaires qu'en décembre dernier et, côté investissements, on figole les plans en vue d'une extension de la fabrique hongroise.

Le tout prend l'allure d'une «success story» significative, pour tout dire d'une fable, qu'un La Fontaine contemporain de la bonne gouvernance pourrait intituler: la voie, la miniature et le travail bien fait. Leçon: l'analyse lucide de la situation, la connaissance du produit et de sa clientèle, la concentration sur sa spécialité et l'approche attentive du marché de – relative – proximité font plus que force mercatique et que rage financière.

Yvette Jaggi

Les CFF admettent que l'indemnité de piquet doit être réglée avec les syndicats

Indemnité de piquet

Les CFF ont renoncé d'exclure les syndicats des négociations sur l'indemnité de piquet, évitant ainsi une nouvelle intervention du Tribunal arbitral.

En 2009, les modifications de l'ordonnance sur la durée du travail avaient nécessité une révision de la directive sur le service de piquet. Les CFF ont négocié cette question avec la commission du personnel (CoPe). C'est juste de discuter avec la CoPe sur la manière d'appliquer la directive, mais le droit de codécision pour fixer le montant des indemnités de piquet est une affaire qui doit se régler entre partenaires sociaux. Le SEV a donc en toute logique

réagit, menaçant les CFF de recourir auprès du Tribunal arbitral et de l'Office fédéral des transports. Cette intervention de notre syndicat avait abouti à un accord, avec les CFF, mais...

Accord bafoué

... mais, en 2010, les CFF ont défini une nouvelle catégorie «moyenne» de piquet, en allant même jusqu'à lui attribuer le montant de l'indemnité. Une affaire qui aurait dû être négociée par les partenaires sociaux. Le SEV s'est tout de suite adressé au tribunal arbitral. Les CFF ont réagi de manière surprenante, en tentant de bloquer la procédure. L'ex-régie fédérale prétextait que cette affaire d'indemnité de piquet était liée aux négociations pour le re-

nouvellement de la CCT. Il n'en fallait pas plus pour que le SEV menace de recourir au tribunal administratif. Les CFF ont fait marche arrière et ont proposé au SEV de renégocier un accord. «Si les parties ont trouvé un consensus, il est évident que nous n'allions pas nous adresser au tribunal administratif», a commenté Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV.

Respecter le rôle de chacun

Maintenant les choses sont claires: les questions relatives à l'indemnité de piquet doivent être négociées d'abord avec les partenaires sociaux, tandis que la commission du personnel est l'interlocutrice pour les questions d'application, elle n'a aucune compétence financière. pmo/ac

AGRESSIONS : CONTRÔLES RENFORCÉS

Tout le monde a en tête la violente agression dont a été victime un collègue agent de train le dimanche 24 octobre au petit matin à Morges. Ce train N° 2900 qui part de Lausanne à 4 h 20 à destination de Genève est un train à haut risque. Le SEV a – à diverses reprises – signalé aux CFF quels sont les trains à hauts risques qui devraient systématiquement être accompagnés par deux contrôleurs et par des agents de la police ferroviaire. Trois jours après l'agression, le SEV, par le biais de ses secrétaires syndicaux Jean-Pierre Etique et Jürg Hurni, a écrit à la direction de la division voyageurs. Dans la lettre, les syndicalistes exigent

que cet accompagnement renforcé soit effectué dans tous les trains à hauts risques. Moins d'une semaine après avoir expédié la missive, le SEV recevait la réponse des CFF. Réponse positive, puisque les CFF se sont engagés à faire accompagner les samedis et dimanches matin ce fameux train 2900 par deux agents de la police ferroviaire ou par des agents Securitas. Malgré tout, le SEV est partiellement satisfait de cette réponse. Comme le souligne Jürg Hurni, «il faudrait que les CFF s'engagent à faire accompagner par la police ferroviaire TOUS les trains à risques».

AC

Le canton du Jura a accepté une loi qui permettra de planifier et développer les transports

Feu vert en faveur des transports publics

Le Parlement jurassien vient d'accepter par 49 voix et sans opposition la Loi cantonale sur les transports publics. Cette dernière prévoit de garantir des prestations de transports publics suffisantes dans le canton. Le Jura est le dernier canton à disposer d'une telle loi.

Une participation des communes à la planification des transports publics, tant du point de vue financier (3% de recettes en plus) que décisionnel est instituée. Une Conférence des transports publics dans laquelle siègeront les autorités communales aura pour mandat d'améliorer l'accessibilité interne et externe, de favoriser le trans-

fert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics, et de valoriser l'attractivité économique et touristique du Jura.

Au cours de la dernière décennie, les transports publics jurassiens ont connu de réjouissants développements, notamment en termes d'horaire et avec une mise en place d'une communauté tarifaire, avec en corollaire une forte progression de leur fréquentation, par exemple plus de 75% sur l'axe ferroviaire Bienne-Delémont-Delle et près de 100% sur le seul segment Bienne-Delémont (voyageurs-km).

Un petit plus pour les salariés

Le Jura dispose ainsi d'une base légale pour planifier et financer le domaine des transports publics. L'art. 23 de la loi règle les conditions d'octroi aux entreprises (prestations, indemnités). Une

clause venant des syndicats, notamment de la section VPT du Jura (CJ), prévoit que les entreprises fournissant des prestations « s'engagent à respecter la convention collective de la branche, à défaut les conditions de travail en usage dans la région, ainsi que la législation sur l'égalité entre femmes et hommes », ce qui est déjà le cas pour les CJ, CFF et CarPostal.

Une paix du travail à maintenir

Vu l'attribution des concessions fédérales pour le transport des voyageurs, en principe pour des périodes de 10 ans, la mise en concurrence des entreprises de transports concessionnaires va fortement s'accroître à l'avenir, tant au niveau national que régional (libre accès au réseau ferroviaire). Cette concurrence doit s'exercer dans le respect de la paix du travail.

Jean-François Millari



Toutes les entreprises de transport devront respecter la CCT de la branche ou au minimum les conditions de travail en usage dans le canton du Jura.

Informations sur les négociations CCT dans les villes romandes

Deux secrétaires syndicaux à Delémont

Hes
Jean-Pierre Etique et Daniel Trolliet dans les locaux Cargo à la gare de Delémont.



Les secrétaires syndicaux SEV sont allés à la rencontre des membres, afin de leur expliquer notamment les revendications concernant le système salarial Toco.

Mardi 26 octobre, deux secrétaires syndicaux étaient à Delémont. Jean-Pierre Etique et Daniel Trolliet ont résumé la situation aux collègues delémontains.

Jean-Pierre Etique a cité plusieurs points: les promotions, actuellement automatiques, devraient être négociées, avec Toco, chaque

année, la progression se ferait sur une plus longue période, les gens de la base perdraient 5% de revenu tandis que les cadres supérieurs gagneraient 5% de plus (!). 22 000 personnes, sur un total de 27 000 collaborateurs, verraient leur salaire diminuer.

Un premier pas a d'ores et déjà été réalisé au travers de

la remise de la pétition, qui a obtenu un franc succès. D'autres actions pourraient être menées par la suite, pour obtenir des conditions acceptables. C'est pourquoi Jean-Pierre Etique a demandé aux collaborateurs de la gare de Delémont de se mobiliser en cas de besoin.

Les employés ont relevé le

fait qu'il y avait un vrai problème d'heures supplémentaires. « Le travail est toujours le même et le personnel diminue. Le climat se dégrade d'année en année. Il y a également un vrai souci de relève », a souligné un collaborateur présent.



» L'initiative sur le renvoi ne va pas seulement à l'encontre du droit international, mais elle est aussi discriminatoire envers les étrangères et les étrangers qui vivent et travaillent en Suisse. «

André Daguët, conseiller national

L'initiative sur le renvoi et le contre-projet sont tous deux politiquement incorrects

« Il faut donner un signal clair contre cette initiative xénophobe »

L'UDC utilise l'initiative « pour le renvoi des étrangers criminels » comme tremplin pour sa campagne politique. En brandissant le terme de « criminalité étrangère », elle cherche à effrayer la population et présente une solution un peu trop facile et totalement inappropriée : le renvoi !

BIO

André Daguët est né en 1947 à Lausanne. Après avoir fait ses écoles à Berne et à Engelberg, il a étudié la sociologie et la politologie à l'Université de Berne. Il a été assistant en droit public de l'Université de Berne, dès 1980 secrétaire central d'Amnesty International Suisse, de 1986 à 1996 secrétaire général du PS suisse. A fin 1996 il est devenu membre de la direction de la FTMH, et ensuite vice-président, ce syndicat ayant fusionné au 1^{er} janvier 2005 avec le SIB, la FCTA et unia pour former le nouveau syndicat Unia. Il a pris sa retraite l'année passée. Depuis 2003 il siège au Conseil national en tant que membre du PS Berne. Il est membre du Conseil d'administration de la maison d'édition de Work, le journal d'Unia. Jusqu'à son départ à la retraite il était le président fondateur de Movendo, l'institut de formation des syndicats. André Daguët a toujours été un fervent défenseur des syndicats dans la politique et s'engage avant tout pour un Etat social fort, un service public de qualité et une meilleure protection des travailleurs contre le licenciement et la discrimination. André Daguët n'est pas marié et il vit à Berne.

contact.sev : André Daguët, tu rejettes l'initiative sur le renvoi. Peux-tu nous citer quelques arguments contre l'initiative ?

André Daguët : L'initiative sur le renvoi ne va pas seulement à l'encontre du droit international, mais elle est aussi discriminatoire envers les étrangères et les étrangers qui vivent et travaillent en Suisse. Elle se garde bien de dire que l'expulsion des étrangers criminels est possible aujourd'hui déjà selon le droit des étrangers en vigueur et que dans la pratique, il y est déjà fait très souvent recours. L'initiative va à l'encontre de la Constitution et n'est pas applicable sous la forme présentée car elle n'est pas conforme aux dispositions du droit international. Le Parlement aurait dû la déclarer irrecevable mais les partis bourgeois n'y étaient pas disposés. Cette initiative cadre parfaitement dans le programme politique de l'UDC : elle est xénophobe, principalement à l'encontre des ressortissants de pays ne faisant pas partie de l'UE. L'UDC thématise une fois de plus la question des étrangers pour en tirer avantage dans son programme électoral. C'est pourquoi il est très important de s'opposer avec force à cette initiative.

Tu ne rejettes pas seulement

l'initiative mais aussi le contre-projet du Parlement. Ce contre-projet n'est-il pas un bon compromis ?

S'il s'agissait d'un bon compromis, je le soutiendrais ! Mais le contre-projet est un compromis extrêmement mauvais ; il reprend le contenu de l'initiative de l'UDC mais avec une différence fondamentale : il reconnaît qu'avant d'effectuer un renvoi, il faut s'assurer pour chaque cas particulier que les principes de base de la Constitution

» Il est politiquement inacceptable d'exciter les gens avec le thème de la criminalité. «

et du droit international soient respectés. Dans l'initiative de l'UDC, les expulsions se font automatiquement, sans autre forme de procès, même si elles vont à l'encontre du droit international. Le contre-projet est cependant très proche de l'initiative.

Mais le problème des étrangers criminels existe vraiment, ou tu penses le contraire ?

Il y a bien sûr des problèmes avec la criminalité, que les coupables soient suisses ou étrangers. Mais il est politiquement inacceptable d'exciter les gens avec le thème de la criminalité des étrangers. L'initiative tout comme le contre-pro-

jet taisent tous deux que le droit des étrangers en vigueur actuellement permet aussi d'expulser les étrangers criminels. Si je regarde ce qui est pratiqué dans les cantons, je constate que chaque année, beaucoup d'étrangers sont effectivement expulsés après avoir purgé leur peine. Dans le rapport de la commission fédérale pour les questions de migration qui a été publié à la mi-octobre, on peut lire, contrairement à ce que prétendent les dé-

gers, mais d'une manière inadmissible.

Il y a également des opposants à l'initiative qui se prononcent pour un oui au contre-projet afin que l'initiative soit rejetée.

Le contre-projet a en effet été élaboré avant tout parce que le Parlement pensait que l'initiative avait de bonnes chances de passer auprès du peuple. Mais un véritable contre-projet devrait soutenir le point de vue de la gauche. Et cela n'est pas le cas. Premièrement le contre-projet ne touche pas seulement les grands criminels comme le prétendent ses défenseurs, mais aussi les étrangers ayant déjà eu des condamnations pour des petits délits dont les peines additionnées totalisent plus de deux ans en l'espace de dix ans. Et le pire : cela peut aussi toucher des étrangères et des étrangers de la deuxième ou troisième génération qui vivent et travaillent en Suisse, qui sont donc nés et ont grandi ici. C'est pour cela que je rejette ce contre-projet avec véhémence. Le droit en vigueur fait une différence claire entre les étrangers qui sont établis en Suisse et ceux qui ont un autre statut de séjour. La protection contre l'expulsion est plus élevée pour les personnes avec un permis de séjour, c'est la moindre des choses.

INTERVIEW



André Daguet dans son bureau du secrétariat central d'Unia.

Cela n'est pas le cas dans le contre-projet, encore moins avec l'initiative. Toute mesure politique est dépassée. Pour moi en tant que socialiste, cela est inacceptable!

En réponse aux objections de la gauche, on dit que le contre-projet ancrerait la politique d'intégration active dans la Constitution, c'est pourquoi les personnes de gauche devraient aussi soutenir ce contre-projet. Cet article sur l'intégration dont on parle tout le temps et qui doit être ancré dans la Constitution est seulement une manière d'apâter la gauche. Cet article est en soi superflu, car l'intégration active est déjà clairement ancrée dans la nouvelle Loi sur les étrangers qui est en vigueur depuis 2008. La qualité de notre politique d'intégration

dépend de notre volonté politique et pas de la loi. Le fait est que l'UDC et une grande partie des bourgeois ne s'intéressent pas à

» Le Parlement aurait dû déclarer que l'initiative était irrecevable, mais les partis bourgeois n'y étaient pas disposés. «

une politique d'intégration active car cela engendrerait des coûts, ce qui entraverait la politique d'économie de la droite.

Si quelqu'un vote non à l'initiative et au contre-projet comme tu le recommandes, que lui conseilles-tu de répondre à la question concernant la préférence à donner à l'une ou à l'autre ?

Je recommande de voter deux fois Non à l'initiative

et au contre-projet. Mais si les deux passent, je recommande de donner la préférence au contre-projet. Au moins, ce dernier exige le

respect des principes fondamentaux de la Constitution et du droit international. L'alternative pour la question de la préférence serait de ne choisir aucun des deux. Mais je trouve que ce n'est pas une bonne idée car l'initiative de l'UDC va plus loin que le contre-projet, puisqu'elle fait fi des principes fondamentaux de la Constitution et du droit international.

Interview: Peter Anliker

LES TEXTES SOUMIS AU VOTE

• **Initiative:** les étrangers sont privés de leur titre de séjour, indépendamment de leur statut, et de tous leurs droits à séjourner en Suisse, s'ils ont été condamnés par un jugement entré en force pour meurtre, viol, ou tout autre délit sexuel grave, pour un acte de violence d'une autre nature tel que le brigandage, la traite d'êtres humains, le trafic de drogue ou l'effraction; ou s'ils ont perçu abusivement des prestations des assurances sociales ou de l'aide sociale.

• **Contre-projet:** Le droit de séjour est retiré lorsque la personne en cause a été condamnée pour une infraction passible d'une peine privative de liberté d'un an au moins ou

si elle a été condamnée pour une autre infraction à une peine privative de liberté de deux ans au moins. En cas d'escroquerie, la durée déterminante est de 18 mois au moins. Plus de 30 infractions graves sont passibles d'une peine d'un an ou plus. Il est prévu que la lésion corporelle grave vienne elle aussi s'ajouter à ces infractions. Le contre-projet prévoit également le retrait du droit de séjour lorsqu'un étranger récidiviste a été condamné par un jugement entré en force à plusieurs peines plus courtes (peines privatives de liberté ou peines pécuniaires) s'élevant au total à 720 jours ou 720 jours-amende au moins en l'espace de dix ans.

pan

Le congrès de l'Union syndicale suisse (USS) a eu lieu les 5 et 6 novembre à Berne

Initiative pour des salaires minimaux et AVS+

Des salaires décents pour tous, une retraite solide également pour les bas salaires, égalité de traitement pour hommes et femmes, baisse du temps de travail pour mieux concilier vie de famille et vie professionnelle. Le programme élaboré par le congrès de l'USS ne manque pas d'ambition.

L'USS veut une retraite sans soucis financiers pour tous, y compris pour les catégories salariales qui sont au bas de l'échelle. Le programme qui a été lancé à Berne s'appelle AVSplus. « La Constitution exige que tous puissent maintenir de manière appropriée le niveau de vie antérieur à la retraite, a rappelé le président de l'USS Paul Rechsteiner. C'est vrai pour un revenu mensuel de 10000 francs et plus, mais de loin pas pour la majorité qui gagne entre 4000 et 7000 francs. Pour cette raison, la rente doit s'élever à 80% pour les salaires de moins de 5000 francs et à 70% pour les revenus jusqu'à 7000 francs. »

Un projet bien fondé

Le comité de l'USS devra mettre au point le projet AVSplus d'ici 2012. L'AVS-plus doit être complé- mentaire à celle de base et au 2°

pilier. Elle doit être alimentée par des contributions des employeurs et des employés. Sa gestion devra être confiée à l'AVS. Paul Rechsteiner est convaincu du bien-fondé de ce projet. « Je suis convaincu que les gens seraient d'accord de payer pour une assurance de ce type. En fin de compte, il s'agit d'effectuer des prélèvements très modestes sur les salaires qui faciliteraient de manière considérable la vie durant la retraite. »

Salaires minimum

La Suisse est l'un des pays les plus riches du monde, pourtant elle produit des centaines de milliers de working poor. Une situation scandaleuse contre laquelle l'USS est décidée à se battre. Elle lancera en janvier 2011 son initiative sur les salaires minimums. Ainsi en a décidé le congrès. Jamais plus de salaires au-dessous de 22 francs de l'heure (4000 francs par mois pour 42 heures de travail hebdomadaire et 3800 francs par mois pour la semaine de 40 heures). Le but de l'initiative est d'inscrire dans la Constitution le principe du salaire minimum.

Protection contre les licenciements

Le congrès de l'USS a également manifesté sa volonté de se battre contre les licenciements des personnes qui sont actives sur le plan syndical. Sur ce thème, un délégué du SEV – le Bernois Beat Jurt – est monté à la tribune pour



Les deux vice-présidents Giorgio Tuti et Vania Alleva et le président de l'USS Paul Rechsteiner.

défendre la légitimité du travail syndical. « Le travail est une valeur trop souvent méprisée. Les syndicalistes qui s'engagent pour défendre les travailleurs et le droit du travail doivent être protégés. »

Egalité

Les femmes continuent à être discriminées du point de vue salarial. En lançant la campagne pour commémorer le 20^e anniversaire de la grève des femmes qui sera fêtée le 14 juin 2011, les déléguées et délégués du congrès USS ont soutenu les revendications de la commission féminine. Une de ces revendications demande d'allonger le congé maternité de 14 à 18 semaines et d'introduire un congé paternité de 8 semaines. Nani Moras, déléguée du SEV, a rappelé aux congressistes combien la condition de la femme au foyer est injuste et mal prise en compte par la société. « Le travail domestique est réparti de manière inégale entre hommes et femmes. Et le recours au travail à temps partiel pénalise avant tout les femmes. » Les déléguées et délégués demandent une application rapide de l'égalité hommes-femmes « et non dans une prochaine vie » comme l'a déclaré à la tribune du congrès une autre déléguée du SEV.

Françoise Gehring

GIORGIO TUTI VICE-PRÉSIDENT DE L'USS

Paul Rechsteiner a été confirmé à la présidence de l'USS. Vania Alleva (Unia) et Giorgio Tuti (SEV) ont été élus à la vice-présidence.

Le comité directeur de l'Union syndicale suisse est complété par : Renzo Ambrozetti (Unia), Alain Carrupt (Syndicat de la communication), Stefan Giger (SSP/VPOD), Daniele Lenzin (Comedia), Katharina Prelic (SSP/VPOD) et Andreas Rieger (Unia).

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 Gianoli, 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.-

Announces: 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 25 novembre. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 18 novembre à 10h.

SOUTIEN DES DÉLÉGUÉS AUX CONTRÔLEURS ZURICHOIS

Lors du congrès, quatre contrôleurs du RER zurichois sont montés à la tribune. Ils ont expliqué aux délégués le pourquoi de leur lutte syndicale. Les managers du RER zurichois ont décidé de se séparer d'eux et de les remplacer par des contrôles sporadiques. Ils sont plus de 200 qui risquent de perdre leur place de travail dans les prochains mois. Ils ont lancé une pétition pour protester contre cette décision, pétition

qui fait un tabac. Vivement applaudis par les congressistes, les contrôleurs ont déclaré que « les usagers sont très satisfaits de nos prestations, parce que nous sommes proches de leurs besoins. Nous ne nous limitons pas seulement au contrôle des billets, mais nous garantissons aussi leur sécurité, particulièrement lors des trajets nocturnes. » Les congressistes ont accordé leur soutien en signant massivement la pétition. *frg*

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.



» La navigation et les chemins de fer ont les horaires, les billets et la clientèle en commun. Le financement est par contre différencié. «

Konrad Eberle, président de l'AESN

Quel est le rôle de la navigation en Suisse ?

Le transport lacustre est un service public comme les autres

Les lacs, et par conséquent la navigation, font partie de l'image que l'on se fait de la Suisse, notamment à l'étranger. Mais les compagnies de navigation peinent pour la plupart à survivre sans le soutien des pouvoirs publics. Les conditions météorologiques ont une énorme influence sur la marche des affaires, ce qui rend l'entreprise d'autant plus vulnérable. Il y a certes autant de situations différentes qu'il y a de lacs dans notre pays, mais le soutien de la navigation est une question qui se pose au niveau national. Faut-il maintenir une navigation efficace et bon marché, accessible à tous ? Quel est son rôle exact ? De la réponse dépendra l'avenir de certaines compagnies.

Les entreprises de navigation ont pu compter sur certains apports des pouvoirs publics depuis le début de la Première Guerre mondiale, avec beaucoup de nuances et sous les formes les plus diverses (aides aux investissements, indemnisations de trajets, indemnisations de trajets touristiques et garanties de déficit). Lorsque la situation des ménages des pouvoirs publics est tendue, cela a une grande influence sur la navigation suisse, puisque les politiques n'hésitent pas à couper dans les aides qui lui sont destinées.

Soutien fédéral quasi inexistant

Lors de la dernière révision de la loi fédérale sur les che-

mins de fer en 1996, la navigation a été marginalisée et seules les lignes qui fournissent des prestations publiques au sens juridique du terme peuvent désormais obtenir du soutien. Il y a quatre lignes en Suisse qui répondent à ces critères : Lucerne-Vitznau-Beckenried, Cudrefin-Portalban, Lausanne-Evian et Romanshorn-Friedrichshafen. Toutes les autres sont considérées comme des lignes purement touristiques au niveau fédéral. Tous les moyens de transports étaient, dans l'ancien système, considérés comme une unité et les déficits étaient couverts par les pouvoirs publics. Depuis 1996, les différents moyens de transport

sont pris indépendamment les uns des autres et la navigation n'a plus le soutien de la Confédération. La branche navigation doit donc chercher d'autres solutions pour s'en sortir, ce qui implique souvent un report de charges sur les villes et cantons.

Or, pour Konrad Eberle, président de l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN), qui compte 16 compagnies de navigation, nombreux sont les points communs avec les services publics de transport tels que les CFF : la clientèle, les horaires et les prix sont similaires à ce que connaissent les chemins de fer. Les compagnies de navigation sont heureusement très ancrées dans leur région. La plus-value de la navigation sur les lacs est telle que certaines villes et cantons défendent fortement leur compagnie. Les cantons de Schaffhouse et Thurgovie ont décidé de soutenir la compagnie Lac Inférieur et Rhin (URh) pour des raisons touristiques. Reto Dubach, conseiller d'Etat schaffhousois, souligne que « le soutien à la compagnie

en difficulté a été accepté sans voix contraire en décembre 2009, puisque la navigation sur le lac Inférieur et le Rhin est un des attraits

» Les compagnies de navigation sont un élément essentiel du tourisme. Elles font souvent office de locomotive et prennent des initiatives dans les régions. «

Konrad Eberle, président de l'AESN

principaux de l'offre touristique et de loisirs du canton ». Il s'agit ici des effets d'image, culturels et émotionnels tels que décrits dans une étude commandée par l'AESN, réalisée par le Dr. Jürg Meister, consultant en transports et logistique. Il souligne dans son rapport les plus-values de la navigation auxquelles doivent être attentifs les politiciens suisses, notamment les incidences économiques, fiscales et touristiques de celle-ci, qui se montent à plus de 300 millions de francs.

Diversification

Beaucoup de compagnies essaient, pour s'en sortir seules, de créer des produits touris-

tiques, à forte valeur ajoutée. Les bateaux-fondue et autres bateaux à thème permettent d'améliorer les recettes et d'étoffer l'offre. Sur le lac de

Neuchâtel, la compagnie LNM a instauré depuis peu la gratuité pour les vélos et fait énormément de promotion sur certains produits mis en place (ateliers pour enfants, croisières cigares, bateau-coiffure, soirées musicales pour seniors, etc.). Cela leur permet de revitaliser l'image de l'entreprise. Les compagnies de navigation sont un élément essentiel du tourisme, selon Konrad Eberle. Elles font souvent office de locomotive et prennent des initiatives, mènent des campagnes touristiques et s'engagent pour la région, ce que ne font pas les hôtels, restaurants et autres fournisseurs de prestations privés. Il souligne également qu'il vaut la peine



L'assainissement de la compagnie du lac de Constance a débuté au printemps 2009. Les collaborateurs s'étaient alors mobilisés contre les mesures d'économie prises.

DOSSIER



L'importance de la navigation suisse ne fait pas de doute, mais le financement est problématique.

de soutenir ce patrimoine au même titre que les spectacles, les théâtres ou les festivals de jazz par exemple. Le savoir-faire lié aux bateaux (construction, rénovation, travaux aquatiques) doit également être préservé selon lui.

Moyen de transport avant tout

La question ici est de savoir si la navigation a également un avenir comme moyen de transport, qui permet de se déplacer d'un point A à un point B, de la même façon qu'on le ferait en train, tram, avion ou bus. Pour Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV, on peut parler de « transport touristique-public ». On veut donner une possibilité aux gens de se déplacer autrement, une alternative à des prix accessibles. Ce qui rentre tout à fait dans l'esprit « mobilité douce ». On parle

donc de déplacement touristique, oui, mais de déplacements qui auraient de toute façon dû être réalisés, en voiture ou en train. Exemple concret: une famille lausannoise veut visiter le château de Chillon. Elle peut aller directement à Chillon en voiture ou en train ou prendre le bateau à Lausanne pour s'y rendre. Ce genre de trajet est considéré comme touristique-public par Olivier Barraud. Et il insiste sur l'importance de prix populaires. « Actuellement, c'est le cas. Il est important que ça reste ainsi. » Un couple avec deux enfants paiera en effet 126 francs pour faire ce trajet (aller et retour, plein tarif, 2^e classe). S'ils choisissaient plutôt de se rendre de Lausanne aux Rochers-de-Naye, ils paieraient 224.80 francs pour le même temps de trajet.

Pour Olivier Barraud, les prix doivent rester attractifs, de même que les horaires. Le fait que les horaires de bateau soient intégrés au réseau national de transports et que les abonnements y soient acceptés est également important. Une pareille intégration de la navigation est unique, en tout cas en Europe, selon Konrad Eberle. En Allemagne, les compagnies sont privées et ne circulent qu'à horaires réduits à des prix élevés. En Autriche, les bateaux ne sont pas intégrés dans le même système de billetterie que les bus et trains.

Rôle public

Ce serait donc aux cantons et aux villes de soutenir les compagnies de navigation si on juge que celles-ci sont nécessaires, puisqu'il est difficile de s'autofinancer sur certains

lacs. Toutes les compagnies n'ont pas la chance d'être sur des lacs à fort potentiel touristique comme celui des Quatre-Cantons par exemple. Chaque canton y va donc de sa solution pour conserver une navigation sur ses lacs. Le canton de Berne par exemple s'est longuement penché sur la question à fin 2008. La situation des compagnies bernoises est difficile, mais le Conseil d'Etat a jugé que « le soutien des offres touristiques au moyen de subventions d'exploitation annuelles ne saurait être une tâche du canton », ceci même si « la navigation sur les eaux bernoises est une offre touristique ». Il a en revanche été décidé de donner des subventions d'investissements à fonds perdu, puisqu'il incombe aux pouvoirs publics,

toujours selon le Conseil exécutif, de créer de bonnes conditions pour que les sociétés de navigation parviennent à une autonomie financière. Il s'agit donc d'une aide à long terme. La Ville de Bienne a quant à elle décidé de soutenir la BSG, compagnie du lac de Bienne, « à la dernière minute », constate Konrad Eberle. Que se serait-il passé si les politiques n'avaient finalement pas pris cette décision ? « Un autre style d'entreprise aurait vu le jour, avec une rentabilité à tout prix, donc une réduction de l'offre, moins de personnel et moins de bateaux. » C'est ce que craignent bien sûr les membres du SEV. Il y a des exemples à l'étranger. La DDSG, compagnie de navigation sur le Danube

Suite en page 12

Suite de la page 11

en Autriche a été privatisée, puisque les politiques considéraient qu'il y avait suffisamment de bus et de trains pour assurer les transports. Seuls les trajets rentables ont donc été maintenus par la nouvelle compagnie. L'offre est maintenant terriblement amoindrie.

A Bâle également, la compagnie BPG était sur le qui-vive et prête à être vendue à des privés quand les autorités ont finalement renoncé à s'en séparer. Dans les cantons de Zoug, Zurich, Schaffhouse et Thurgovie par exemple, on passe par des mandats de prestations. Les cantons définissent les horaires et trajets qu'ils souhaitent sur les lacs et versent ainsi l'argent qui manque pour effectuer ces trajets. On négocie, comme pour les transports régionaux. Sur le lac Léman, les trois cantons concernés, Vaud, Genève et Valais, ont jusqu'à présent négocié annuellement le budget alloué à la CGN (Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman), ce qui prend beaucoup de temps et d'énergie. Sur le lac Majeur, c'est identique, mais c'est l'Italie qui prend en charge le déficit.

Mobilité douce

A l'heure de la promotion de la mobilité douce et de la sauvegarde du patrimoine touristique, les politiciens sont unanimes sur le rôle important de la navigation en Suisse. Mais ils n'interviennent souvent qu'au dernier moment pour sauver les compagnies de navigation en difficulté, par manque de moyens. Il faudrait une généralisation de la pratique et une pérennisation du système de financement.

Henriette Schaffter

Quelques chiffres sur les différentes compagnies de navigation suisses (chiffres de 2009)

Les autorités publiques peuvent soutenir les compagnies de navigation à différents niveaux : en versant des aides à l'investissement ou des montants pour l'exploitation annuelle, ou en étant propriétaire de ces entreprises.

La **Compagnie du lac de Constance (SBS)** appartient à 100 % à des investisseurs privés. Cette compagnie reçoit cependant 1 112 000 francs chaque année principalement pour le trajet Romanshorn-Friedrichshafen. A noter que le nombre de passagers a un peu augmenté entre 2005 et 2009. Cette compagnie, qui faisait partie des CFF, a été externalisée puis vendue en 2006 à des investisseurs privés. Un assainissement a débuté en avril 2009, avec à la clé des licenciements, des baisses de salaires, des diminutions de prestations sociales et une augmentation du temps de travail. Le personnel s'est mobilisé à cette époque. Mais les négociations sont toujours très dures et la pression sur le personnel est très forte. Le savoir-faire disparaît suite aux départs des marins. Une exploitation de qualité et conforme à la loi restera-t-elle possible dans ces conditions-là ? A voir.

La **SNL, la Compagnie de navigation sur le lac de Lugano**, doit s'autofinancer à 100 %, car elle s'est vue annuler les indemnités en 2005 suite à la suppression du trafic régional via le lac (puisque'il existait également des lignes par bus ou train). Elle a donc revu ses prestations à la baisse l'année suivante. Ces prestations sont ensuite restées stables. Le

nombre de passagers a suivi la même évolution.

La **SGV, Compagnie du lac des Quatre-Cantons**, est autofinancée à 60,4 % et reçoit 870 000 francs par année de la Confédération et des cantons. Le nombre de passagers a augmenté de 2,9 % ces cinq dernières années. Elle bénéficie du fort potentiel touristique de la région de Lucerne et des Quatre-Cantons.

La **Compagnie du lac Inférieur et Rhin (URh)** est propriété pour 40,7 % des pouvoirs publics (villes et cantons). Elle reçoit également 225 000 francs par année des cantons et communes. Le nombre de passagers a assez nettement augmenté entre 2005 et 2009.

Reto Schaffter, Zurich



La compagnie URh, sur le lac Inférieur et le Rhin, est soutenue par les cantons de Thurgovie et de Schaffhouse, ainsi que par des villes.

La **Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman** est autofinancée quant à elle à 80 %. Il existe un financement public de la part des cantons de Vaud (4,851 millions), du Valais (0,205 million) et de Genève (1,562 million). Les prestations ont augmenté durant ces cinq dernières années, de même

Verwaltungsbüro Schifffahrt



La SGV, navigant sur le lac des Quatre-Cantons, bénéficie de la proximité avec la ville de Lucerne, hautement touristique.

que le nombre de passagers. Les autorités publiques souhaiteraient désormais séparer la compagnie en deux entités, une pour le transport

65 %. Elle reçoit de l'argent des cantons de Neuchâtel et Vaud et de la ville de Neuchâtel. Les prestations ont plutôt diminué dans le service régulier et augmenté dans le domaine des croisières privées.

La **NLM (navigation sur le lac Majeur)** est gérée sur sol italien. Elle a un financement totalement étatique et les pertes éventuelles sont couvertes par l'Etat italien. Le nombre de voyageurs a été en constante diminution de 2005 à 2008 pour remonter en 2009.

Cette liste n'est pas exhaustive. Il manque plusieurs compagnies : la ZSG (lac de Zurich), la FMH (bac lac de Zurich), la BPG (le Rhin à Bâle), la SW (lac de Walen), le BLS (Navigation Oberland bernois), la BSG (lac de Bienne et l'Aar), la SGZ (lacs de Zoug et d'Aegeri), la SGH (lac de Hallwil) et la SGG (lac de Greifen). Ces 16 compagnies forment l'AESN (Association des entreprises de navigation). Certaines petites compagnies n'en font pas partie, telle la NLB (Navigation sur le lac des Brenets) par exemple.

public subventionné et une autre pour les offres touristiques, ce que conteste aussi le SEV, dont les membres se battent depuis des mois pour un financement correct de la compagnie et une rénovation du bateau « Vevey ».

La **LNM (lacs de Neuchâtel et Morat)** est autofinancée à

Hes

SEV Conférence CCT CFF

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

Vendredi 19 novembre
20 h 20
Tolochenaz
Salle de l'Ancienne-Poste

■ **VPT MBC**
Assemblée d'automne

Tous les membres actifs et retraités sont invités à la séance d'automne de notre section qui sera suivie d'un repas. Inscription avec le bulletin reçu avec l'ordre du jour.

Le comité

Samedi 20 novembre
10 h 15
Sion
Bâtiment Voyageurs
I-IH
2^e étage

■ **Travaux Arc lémanique**
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.

Nous espérons vous rencontrer nombreux.

Le comité

Sections

Judi 11 novembre
19 h
Saignelégier
Restaurant du Manège

■ **VPT du Jura (CJ)**
Assemblée générale d'automne

A l'ordre du jour, entre autres, la loi jurassienne sur les transports publics, le prix SEV-CJ 2010 et l'état des négociations pour 2011.

Le comité

Samedi 13 novembre

■ **VPT tl Lausanne**

VPT Romande
Rendez-vous le **samedi 13 novembre à 8 h 10** au plus tard dans le hall de la gare CFF de Lausanne munis de vos cartes FVP ou abonnements généraux. Une participation de 10 francs vous sera demandée pour cette journée.

Arbre de Noël
L'arbre de Noël de la section se déroulera le **samedi 4 décembre à 15 h** à la salle paroissiale de St-Marc, avenue Sévery (Prélaz) à Lausanne. N'oubliez pas d'inscrire vos enfants (nom, prénom, sexe et âge) via nos boîtes aux lettres dans les locaux de service ou par e-mail : gatuch@sunrise.ch
Pour le MI, inscriptions via Augusto Alcayaga : alcayaga@bluewin.ch^

Age limite pour les inscriptions : 12 ans. Délai impératif : 15 novembre.

Jubilaires
L'assemblée pour fêter nos jubilaires se déroulera le **mardi 30 novembre à 19 h 30** à la Maison du Peuple, place Chauderon à Lausanne. Notre chorale du syndicat tl sera présente pour animer cette soirée. Venez nombreux.

Le comité de section

Samedi 4 décembre

Mardi 30 novembre

Samedi 13 novembre

■ **VPT GoldenPass**
Assemblée Romande à Fribourg

Départ de Montreux à 7 h 54; départ de Vevey à 8 h 01.

Le président : Daniel Monod

Lundi 15 novembre
19 h
Local des agents de Chandolan

■ **VPT TPF urbains**
Assemblée d'automne

Tous les collègues libres ou en congé sont les bienvenus. Une traduction simultanée sera faite en allemand.

Votre comité

Mardi 16 novembre
14 h 30
Lausanne
Salle des Vignerons

■ **LPV Vaud Bas-Valais**
Assemblée générale d'automne

L'ordre du jour a été envoyé à tous les membres et il est également affiché dans les locaux de service. Nous comptons grandement sur la participation des membres de notre section.

Votre comité

Mercredi 24 novembre
20 h
Clarens
Réfectoire des ateliers

■ **VPT VMCV**
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. Nous espérons vous rencontrer nombreux.

Le comité

Judi 25 novembre
20 h 15
Yverdon-Bains
Cabane de l'Ecaille

■ **VPT Nord vaudois**
Assemblée générale d'automne

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Collation à l'issue de l'assemblée. Inscriptions pour la collation et renseignements: 077 202 13 02. Le comité compte sur la participation de tous les membres disponibles.

Le secrétaire: Nicolas Feignoux

Mardi 30 novembre
16 h 30
Restaurant «La Plate-Forme»
Bachet
4^e étage

■ **VPT TPG**
Assemblée générale statutaire

Il est impératif que nous soyons nombreux, car le meilleur moyen d'être entendu est celui qui consiste à s'exprimer.

Le comité

Vendredi 3 décembre
18 h 30
Carnotzet communal de Savuit

■ **VPT Lac Léman**
Caisse d'épargne du personnel CGN

L'assemblée de la Caisse d'épargne du personnel de la CGN aura lieu dès 18 h 30. Elle sera suivie d'un repas. Inscription jusqu'au 20 novembre auprès de Thierry Pillet ou Jean-Pierre Dubouloz ou Pierre-Yves Antonioli. Renseignements: 079 255 70 07.

Pierre-Yves Antonioli

DÈCÈS

Yvonne Bessaud, Lausanne, décédée le 20 octobre dans sa 91^e année. Membre PV Vaud.

Josette Bron, Courfayve, décédée le 27 octobre dans sa 77^e année. Membre PV Jura.

Sandra Favre, Vedano Olona (Italie), décédée le 16 octobre dans sa 100^e année. PV Valais.

Roger Marguet, chef de manœuvre retraité, Renens, décédé le 20 octobre dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Gilbert Rochat, conducteur de véhicule sur rails retraité, Vallorbe, décédé le 17 octobre dans sa 65^e année. Membre PV Vaud.

Edmond Rod, Lausanne, décédé le 19 octobre dans sa 88^e année. Membre de la section VPT TL.

Jean-Claude Vonnez, suppléant chef de gare retraité, Chavannes-près-Renens, décédé le 15 octobre dans sa 71^e année. Membre PV Vaud.

Hermann Zimmermann, chef de manœuvre retraité, Pieterlen (Berne), décédé le 22 octobre dans sa 102^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Pensionnés

Mercredi 17 novembre
10 h 30
Brig-Glis
Salle du restaurant
River Side

■ **PV Valais**
Assemblée d'automne

L'assemblée aura lieu le 17 novembre et non le jeudi 18 novembre comme annoncé au début de l'année.

A part les points de l'ordre du jour statutaires, le collègue Giorgio Tuti, président du SEV, nous fait l'honneur de participer à notre assemblée. Notre collègue Serge Anet, président de la section PV Genève, assurera la traduction simultanée F/A.

Faites-vous accompagner par vos compagnes ou vos compagnons, qui sont comme toujours cordialement les bienvenus. Pour faire honneur à notre invité, le collègue Giorgio Tuti, le comité espère une belle participation.

Ouverture de la caisse dès 10 h pour la vente de l'Agenda SEV 2011 à CHF 15.- (veuillez préparer la monnaie), ainsi que l'encaissement de la participation personnelle de CHF 20.- pour le repas de midi.

On atteint le restaurant River Side par la rue de la Gare en 10 minutes à pied dès la gare de Brigue. Avec le CarPostal, Brig-Visp départ de la gare à 9 h 45, arrivée à Glis, Saltina, à 9 h 47. Des membres du comité vous accueilleront à la gare de Brigue. Après l'assemblée nous prendrons le repas de midi en commun. Dans la participation personnelle sont compris le repas de midi, un quart de litre de vin, l'eau minérale et le café crème. Attention! Nouveauté, afin de faciliter la tâche du restaurateur et de nous éviter des frais inutiles, l'inscription auprès du collègue Luggen Rudolf, Postfach 493, 3900 Brig, au moyen du talon d'annonce pour le repas de midi est obligatoire.

Au nom du comité: Frédy Imhof

Jeudi 2 décembre
14 h
Bienne
Restaurant
Romand

■ **PV Biel-Bienne**
Fête de la Saint-Nicolas

Vous êtes tous invités à venir fêter avec nous la rencontre de la Saint-Nicolas au restaurant Romand à Bienne le jeudi 2 décembre.

La fête sera animée par le duo Edgar-Charles. Un simple repas, offert par la section, vous sera servi.

Le comité

Jeudi 9 décembre
Dès 11 h 45
Glovelier
Restaurant
de la Poste

■ **PV Jura**
Rencontre de Saint-Nicolas

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à la prochaine rencontre de Saint-Nicolas qui se déroulera le jeudi 9 décembre. Accueil de 11 h 45 à 12 h. Attention: jeudi au lieu de mercredi au restaurant de la Poste à Glovelier. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités ainsi que la fanfare «Les Rigolos» et notre traditionnel lotto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le lotto. Quelques biscuits ou cakes seront les bienvenus. D'avance un grand merci. Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 4 décembre 2010 auprès du président, tél. 032 422 48 35.

Avec les amicales salutations du comité.

Oscar Schaub

Loisirs

4 et 5 décembre
Brigue

■ **USSC Badminton**
Week-end d'entraînement

Souhaites-tu développer, améliorer ou affiner tes compétences au badminton? C'est au Sport Center Olympia à Brig-Glis que tu trouveras les meilleures conditions pour atteindre tes objectifs. Places d'entraînements, logement et possibilités de détente et repos sont réunis sous le même toit. Grâce à notre équipe d'entraîneurs, nous offrons des cours adaptés à tous les niveaux de jeu. Installations de bowling, Wellness-Oase et bar intérieur permettent de compléter notre offre.

Inscriptions jusqu'au 13.11 à R. Baumann, 052 242 22 14.
www.svse.ch/Badminton

■ **PV Vaud**

Les retraités vaudois font du lobbying

L'assemblée générale d'automne a eu lieu le 27 octobre au Buffet de la Gare de Lausanne. Après l'ouverture en musique par les « Cuivres du Talent », le président Daniel Turin ouvre l'assemblée en souhaitant la bienvenue aux nombreux membres présents.

Dans les objets statutaires prévus à l'ordre du jour, Daniel nous fait un exposé complet des manifestations et rencontres de ces derniers mois, notamment de la séance du comité central à Brenscino, avec la participation de Peter Bodenmann, ancien parlementaire. Après les informations syndicales, la lecture du procès-verbal, la remise des médailles et diplômes aux jubilaires, la parole est donnée à notre oratrice du jour, la conseillère nationale Josiane Aubert.

Le soussigné se plaît à relever la biographie, l'engagement, les interventions de notre hôte du jour.

Dans son exposé très fouillé, Josiane Aubert passe en revue les points chauds en rapport avec notre statut de retraité: l'avenir du rail, la couverture de l'AVS, le diktat d'Economie Suisse auprès de la nouvelle cheffe du DETEC, Doris Leuthard.

Après ce préambule, elle aborde les sujets qui nous préoccupent le plus. L'action syndicale constitue une des ressources fondamentales pour l'action politique; c'est la forme de militantisme la plus concrète puisqu'elle touche de manière directe à l'organisation du monde du travail, à la défense des droits des travailleuses et travailleurs. Concernant notre caisse de pension, elle évoque les causes de la sous-couverture, notamment l'euphorie boursière. La couverture ne doit pas se faire uniquement sur le dos des retraités; les sacrifices doivent être partagés et à ce sujet, l'exemple de la votation sur l'assurance chômage refusée par le peuple montre à l'envi que c'est loin d'être le cas. Après avoir relevé les parts devant assurer la couverture de notre CP, elle nous assure que le parti socialiste mettra tout en œuvre pour faire aboutir la solution la plus favorable en notre faveur. Il faut cependant se rendre à l'évidence que le social a de la peine à passer devant le Parlement; le Conseil des Etats est à forte majorité de droite, alors qu'au Conseil national, un tiers des membres appartient à l'UDC (réfractaire à toute dépense), un tiers aux socialistes et aux verts, et enfin un tiers à ce qui est censé représenter le centre (PLR et PDC, dont les représentants

des petits cantons et de l'économie soutiennent l'UDC); c'est là l'une des difficultés majeures pour la gauche. Les transports publics, dont l'attractivité est en continue augmentation, doivent absolument être soutenus et être au cœur du financement de ses infrastructures, de sa maintenance et de son développement; l'augmentation tarifaire de 6% prévue est contraire à un encouragement à leur utilisation; les propositions de la droite sont contraires, leur seul but étant la diminution de la dette et, pour y arriver, tout est bon, jusqu'à la suppression de certaines lignes ferroviaires et de bus.

Deux NON et un OUI

Concernant les votations du 28 novembre, pour stopper les abus de la concurrence fiscale et en finir avec les tractations de baisses dégressives, nous devons déposer un oui convaincu dans l'urne et, pour ne pas traiter les étrangers différemment des Suisses et être en porte-à-faux avec le droit international, deux non à l'initiative xénophobe de l'UDC. Pour terminer son brillant exposé, Josiane Aubert nous invite à élire, l'an prochain, ceux qui nous défendent; c'est un combat important que nous aurons à mener pour lutter contre le démantèlement de nos acquis sociaux.

Albert Blondel



De g. à dr.: Jean-Pierre Genevay, Serge Matthys, Daniel Turin et Josiane Aubert.

Journée SEV-VPT sur le recrutement

Ce n'est pas le moment de mollir



Jérôme Hayoz, secrétaire syndical (à gauche) et Andreas Freimüller ont animé la journée sur le recrutement d'Olten.

Les chiffres réjouissants de ces deux dernières années ne doivent en rien faire baisser la pression dans la recherche de membres SEV. A l'issue de ces assises nationales, les militants sont retournés confiants sur le terrain afin de mener ce combat permanent.

Plus de 40 délégués représentant une vingtaine de sections syndicales se sont retrouvés le 21 octobre dernier à Olten afin de participer à cette journée de formation et d'échange d'expériences sur le recrutement.

Convaincu, donc convaincant

Pour Jérôme Hayoz, secrétaire syndical et formateur, l'action doit nous correspondre: « Je suis convaincu, donc je peux convaincre. » Face aux changements de culture, dans la jeunesse en particulier, les nouveaux outils informatiques permettent aussi rapidité et efficacité. Spécialiste en communication et en organisation de campagnes, Andreas Freimüller apporte quelques clés

dans ce domaine. L'originalité d'Internet, ou Facebook, tient avant tout au langage immédiat, vivant, à l'effet de réseau, la mise à jour des contacts, l'effet rapide d'une action. Pour convaincre, il faut déterminer un plan d'action, poser quelques questions précises et tenter à chaque fois d'obtenir un accord pour passer à l'étape suivante et enfin conclure. Les sections doivent à la fois former des personnes de confiance et établir leur propre communication.

Le poids des chiffres

Le SEV organise 65% à 75% des salariés des transports publics. A côté de ça, Transfair compte 3500 membres dont 1000 aux CFF; le syndicat des mécanos autonomes en compte 1000; l'association des cadres CFF représente 900 personnes, dont les deux tiers sont membres SEV. (Pour être complets, on rajouterait que dans les ETC, le SEV est fortement représenté sur tout le territoire suisse. Le Syndicat de la communication organise le personnel de CarPostal et le personnel de quelques ETC alémaniques est défendu par le Syndicat des services publics, *ndlr*). Le SEV est donc légitimement le représentant des travailleurs dans le secteur. L'arrivée de nouveaux membres dépasse les démissions, mais la mor-

talité élevée de nos membres retraités ainsi que la diminution des places de travail en général plombent le résultat final du syndicat SEV. Le président Giorgio Tuti appuie ces chiffres et appelle à la mobilisation de toutes nos 180 sections: « La force du nombre est la force de frappe du syndi-

cat! » Au SEV le recrutement des membres est basé sur l'action des miliciens.

Echanges de réflexions

Les groupes de travail ont planché sur leurs différentes expériences et constaté aussi qu'il n'existe pas une seule règle afin de convaincre et séduire un nouveau membre. L'action des sections doit absolument être connue et mise en valeur pour tous. L'écoute du non-membre est aussi essentielle, comme une bonne présentation des prestations et de l'assistance judiciaire. Chacun des membres porte aussi l'image du SEV. A méditer.

Martin Ritschard, vice-président VPT, se dit déjà sa-

tisfait de la campagne de recrutement de la sous-fédération pour 2009-2010. Quant à l'avenir, il appelle à de nouvelles idées originales pour encourager et récompenser les bons recruteurs.

Jean-François Milani

Lors des assemblées régionales VPT 2010, les bons recruteurs seront particulièrement remerciés par la remise d'un cadeau. Dates: 13 novembre à Marly (Suisse romande); 20 novembre à Gümliigen (Suisse centrale); 11 décembre au Tessin.

Trois réactions recueillies sur le vif

« Que retiens-tu de cette rencontre à Olten ? »

Tessin



Le marin **Tiziano Barra**, section Lac Majeur de Locarno, s'interrogeait sur la politique de recrutement du SEV par rapport à ce qui se fait dans les autres syndicats. Il découvre que seule l'action de milice agit au SEV. Lui-même n'a pas encore recruté de membres pour la bonne raison que tous ses collègues le sont déjà! Le cadre de la discussion lui a cependant appris beaucoup de choses, Tiziano dispose ainsi d'un baccalauréat en plus.

Suisse alémanique



Contrôleuse au BLS, **Madeleine Wüthrich** est fortement engagée pour représenter ses collègues féminines, parfois difficiles à convaincre d'adhérer au SEV. Chez les jeunes, le féminisme heurte aussi car elles-mêmes n'ont pas connu le combat pour l'émancipation des femmes. Madeleine entend persévérer et utiliser la stratégie des outils informatiques. Elle va faire un sondage pour connaître le degré de satisfaction de ses collègues.

Suisse romande



Aissam Echchorfi, conducteur aux TL, est plutôt mitigé sur le résultat de cette journée, il attendait autre chose, comme plus d'échanges d'expériences, négatives ou positives. Le recrutement prend beaucoup de temps et c'est aussi un investissement financier! A l'avenir il faudrait plus exposer les problèmes des militants et trouver ensemble des solutions. Il reste encore sans réponse sur la protection des délégués syndicaux.

Tranports publics genevois (TPG)

Elections du comité de gestion de la caisse de pensions des Transports publics genevois

Le SEV présente 7 candidats pour défendre les intérêts du personnel des TPG dans la gestion du 2^e pilier. Votez pour eux, chaque voix compte !

Ces élections sont très disputées. Nos collègues du SEV sont confrontés à des candidats présentés par le syndicat Transfair et à des candidats

de l'ASIP (Association syndicale indépendante du personnel des TPG). Chaque assuré a reçu son bulletin de vote à domicile. Clôture du vote le 2 décembre; le dépouillement des bulletins aura lieu le 3 décembre.

Le comité de gestion est l'organe suprême de la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG. Il est composé de douze membres, six représentants de

l'employeur et six représentants du personnel. Le SEV présente sept candidats car pour le poste à repouvoir au sein du collège électoral N° 1 (personnel de l'administration) les sections VPT TPG et VPT TPG AEAC présentent chacune son propre candidat.

La caisse de pensions des TPG est placée sous la surveillance du Conseil d'Etat et son statut ainsi que toutes

modifications éventuelles de celui-ci sont soumis à l'approbation du Grand Conseil. Au 31 décembre 2009, elle comptait 1657 membres actifs et 874 bénéficiaires de rentes et son degré de couverture (fortune à disposition par rapport aux capitaux engagés) s'élevait à 62,84%. Le site www.fptpg.ch de la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG tient à jour des informations

très utiles pour l'ensemble des assurés. Comme toutes les caisses de pensions, celle des TPG subit les contre-coups financiers provoqués par l'augmentation du nombre de rentiers et l'incertitude des marchés des capitaux. D'où l'importance d'élire au sein du comité de gestion des collègues qui défendent au mieux les intérêts des travailleurs.

Alberto Cherubini

VOTEZ POUR EUX

Collège électoral N° 1: personnel de l'administration (1 siège)

Thierry Heimberger

Section VPT TPG. Né le 10 novembre 1956. Entré aux TPG en 2001.

Employé au service de recouvrement.

« Avant d'entrer aux TPG j'étais cadre dans une banque. J'ai des compétences techniques dans la gestion financière. Pour le 2^e pilier, on travaille sur du long terme. Il faut faire des projections pour défendre de manière durable nos collègues. »

Christian Simond

Section VPT TPG AEAC (Association des employés de l'administration centrale).

Né le 1^{er} novembre 1954. Entré aux TPG en 1980.

Président de la section VPT TPG AEAC qui fêtera 100 ans en 2011.

« J'ai toujours soutenu les employés des TPG dans mon mandat de président de l'AEAC. Pour me former à la fonction de membre du Comité de gestion, j'ai suivi les cours sur le 2^e pilier de Movendo. »

Collège électoral N° 2: cadres (1 siège)

Laurent Margadant

Section VPT TPG. Né le 3 juin 1972. Entré aux TPG en 2000.

Responsable d'un groupe de quelque 85 conducteurs. Membre sortant du Comité de gestion de la Fondation de prévoyance en faveur des employés des TPG.

« Je souhaite continuer à m'investir au sein du Comité de gestion pour défendre nos intérêts, notamment en surveillant notre politique d'investissements et l'évolution du marché. »

Collège électoral N° 3: personnel du service de l'exploitation (2 sièges)

Pierrot Dovat

Section VPT TPG. Né le 11 février 1953. Entré aux TPG en 1975.

Conducteur. Membre de la commission exploitation de la section VPT TPG. Membre sortant du Comité de gestion de la Fondation de prévoyance en faveur des employés des TPG.

« J'aimerais continuer à siéger au sein du Comité de gestion pour défendre tous les assurés, actifs et pensionnés, en étant à leur écoute et en les informant sur la marche de notre caisse de retraite. »

Fred Nouchi

Section VPT TPG. Né le 1^{er} mai 1967. Entré aux TPG en 2003.

Conducteur. Secrétaire de la section VPT TPG et membre de la commission sociale.

« Je suis candidat dans le but d'œuvrer pour que nos retraités soient bien protégés et pour défendre nos acquis. »

Collège élect. N° 4 serv. technique (1 siège)

Michel Viret

Section VPT TPG. Né le 22 février 1962. Entré aux TPG en 1984.

Mécanicien. Membre du comité de la section VPT TPG. Juge prud'homme.

« Je veux faire le lien entre le Comité et les membres parce que j'estime qu'on ne nous livre pas suffisamment de renseignements sur le fonctionnement de notre caisse de retraite, on y discute trop en vase clos. Pour me préparer à cette fonction, j'ai commencé à suivre les cours Movendo sur le 2^e pilier. »

Collège électoral N° 5 pensionnés (1 siège)

Gaston Ruffieux

Section VPT retraités TPG. Né le 1^{er} décembre 1945. Entré aux TPG en 1969.

Gaston Ruffieux a été successivement conducteur, inspecteur d'exploitation, moniteur de conduite et responsable de service avant de prendre sa retraite en 2005. Ancien président de feu la section VPT TPG Cordialité, il est actuellement caissier de la section VPT TPG Retraités.

« Si je suis élu, je défendrai aussi bien les intérêts des actifs que des retraités. »



Thierry Heimberger.



Christian Simond.



Laurent Margadant.



Pierrot Dovat.



Fred Nouchi.



Michel Viret.



Gaston Ruffieux.

Angle droit

Convention de sortie: prudence!

L'équipe de protection juridique du SEV est régulièrement confrontée à des questions relatives aux conventions de sortie.

Si le membre prend contact assez tôt avec le SEV, c'est-à-dire avant la signature d'un tel document, le SEV peut dans bien des cas obtenir de meilleures conditions ou alors d'autres mesures durables. Il est même arrivé aux spécialistes de la protection juridique du SEV d'obtenir l'annulation d'une telle convention de sortie.

Aussi bien aux CFF qu'aux ETC

Les rapports de travail régis par des contrats de droit privé mais aussi de droit public comme ceux des CFF (voir article 178 de la CCT CFF) peuvent prendre fin d'un commun accord, donc être résiliés. En d'autres termes, les conventions de sortie sont en principe admises.

Une fois signé, un tel document peut difficilement être adapté, voire annulé.

La volonté d'établir une convention de sortie émane souvent de l'employeur. Ce dernier peut en toute tranquillité rédiger le contenu de la convention et se préparer à l'entretien avec le collaborateur. Proposer une convention de sortie n'est pas que négatif. Il est toutefois important que le collaborateur puisse aussi y réfléchir tranquillement. Une fois signé, un tel document peut difficilement être adapté, voire annulé.

En cas de maladie: attention

Il faut prêter une attention toute particulière aux conventions de sortie dans un

contexte de problèmes de santé car, selon la situation, certaines dispositions de protection sont applicables ou des prétentions juridiques peuvent être exigées.

Le risque de procédure incombe à l'employé

Comme mentionné plus haut, une convention de sortie signée peut difficilement être annulée par voie de recours ou par une action en justice. Sauf si, cas échéant, l'employeur essaie par ce biais de contourner les droits de l'employé, par exemple son droit au salaire, ou la protection contre le licenciement (article 336c CO) en cas de maladie, ou encore si les points convenus n'apportent des avantages qu'à l'em-

ployeur. A ce sujet, il faut souligner que la charge de la preuve et le risque de procédure incombent à l'employé.

Délai de résiliation pas prolongé

Il faut aussi tenir compte du fait que l'assurance-chômage considère en général les conventions de sortie de la même manière qu'une résiliation volontaire de contrat de travail. En outre, en cas d'incapacité de travail due à une maladie ou à un accident survenant durant le délai de résiliation, ce dernier n'est pas prolongé.

Le SEV se tient à disposition

Il faut évaluer chaque cas séparément pour pouvoir dire qu'une convention de sortie représente une bonne solution. Pour ce faire, l'équipe de la protection juridique du SEV se tient à disposition

pour des conseils utiles. Ci-après quelques points importants à prendre en compte :

- Cas échéant, l'indemnité de départ est-elle assez élevée pour au moins couvrir le délai ordinaire de résiliation ?

- Comment les soldes de temps sont-ils compensés ?

- Comment sont réglées les éventuelles obligations de remboursement de formation professionnelle ?

Droits

Lors d'un entretien, l'employé a le droit d'être assisté par quelqu'un de son choix.

- **La convention de sortie ne doit pas être signée immédiatement; un temps de réflexion de quelques jours est accordé.**

- **Bien que la discrétion soit de mise (clause de confidentialité), l'employé a le droit de s'entretenir avec la personne qui l'assiste.**

L'équipe de la protection juridique

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV !

Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

plus un syndicat a de membres, plus il est fort!

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche !



J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.

Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

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

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).

Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

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

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

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

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

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

Une excursion automnale aux confins de la Suisse

C'est là que commence le Rheintal

En cette période de l'année où l'on peut s'attendre à de belles journées ensoleillées comme aux premières neiges, cette promenade aux confins de la Suisse est idéale.

Paul Steh-³⁸renberger travaille en tant que mécanicien au Chemin de fer Rorschach-Heiden, qui appartient maintenant aux Chemins de fer d'Appenzell. Cette ligne est non seulement spéciale parce que son abréviation (RHB) se confond souvent avec les Chemins de fer rhétiques (RhB), mais aussi parce qu'il s'agit du seul train à crémaillère à voie normale de Suisse à côté du Chemin de fer du Rigi.

La promenade débute à la gare de Rorschach, située di-

rectement au bord du lac de Constance. Le chemin monte à travers les quartiers périphériques et après avoir traversé l'autoroute, il nous emmène à la découverte de la campagne avoisinante. Il nous conduit tout d'abord jusqu'à l'arrêt « Wartensee » du Chemin de fer Rorschach-Heiden, que l'on traverse à cet endroit.

La route pédestre contourne la petite ville de Rheineck, mais une visite de ce lieu est recommandée. Sa situation au bord du fleuve-frontière a fait de Rheineck une place commerçante importante sur l'axe nord-sud. Un château en ruine domine la bourgade et la vieille ville compte entre autres un hôtel de ville du 16^e siècle.

Le chemin se remet ensuite à monter en direction de Walzenhausen et traverse un nouveau train à crémaillère : celui de Rheineck-Walzenhausen qui est également intégré dans les Chemins de fer d'Appenzell. Il y a une cinquantaine d'années, le fu-



niculaire a été remplacé par un train à crémaillère. Une seule locomotive circule dans les deux sens sur ce tronçon. A noter en particulier l'écart entre les voies de 1200 millimètres, ce qui est tout à fait hors du commun.

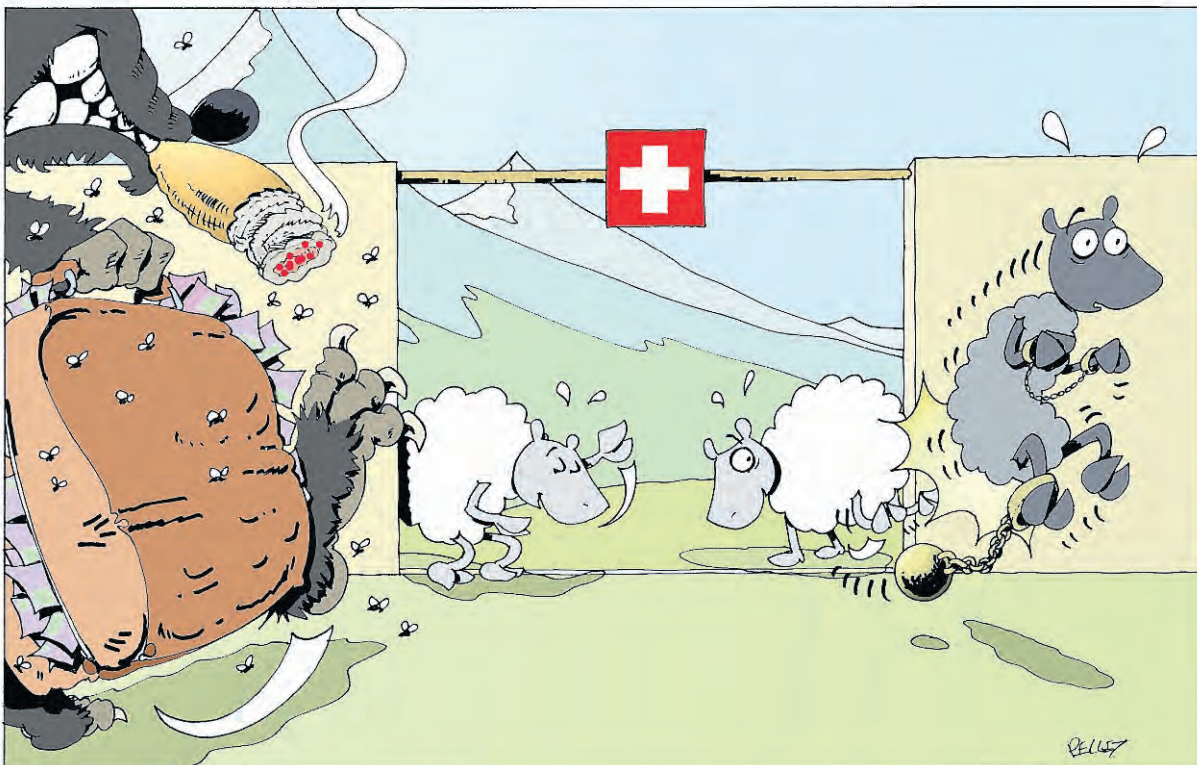
Les deux trains à crémaillère conduisent de la plaine saint-galloise aux montagnes appenzelloises mais le chemin pédestre reste sur terrain

saint-gallois. Il suit le dénivelé et permet ici et là de jeter un œil par-dessus le Rhin sur l'Autriche voisine.

On arrive bientôt dans les hauteurs de St. Margrethen, et le chemin continue en direction du Rheintal. La promenade décrite ici est la première des six étapes du sentier pédestre 86, qui traverse tout le Rheintal en le surplombant. Il y a des pan-

neaux indicatifs tout au long du trajet, il est donc quasiment impossible de se perdre. La descente sur St. Margrethen nous fait quitter les paysages bucoliques pour nous faire entrer dans le monde actif de cette ville-frontière qui profite de son emplacement stratégique sur les lignes internationales en direction de Munich et de l'Autriche. *pmo*

PELLET PIOCHE: POLITIQUE D'IMMIGRATION À DEUX VITESSES.



II Y A 50 ANS

« Mauvais » chrétien

Maintenant nous le savons : l'égalité de rémunération entre les hommes et les femmes exerçant une activité de même valeur est en contradiction avec la Création ! C'est ce qu'on peut lire dans une feuille chrétienne-sociale. Lorsque la discussion est placée sur un plan aussi élevé, nous n'avons plus qu'à disparaître avec nos commentaires économiques empreints d'un sordide matérialisme. Une veuve ou une fille adulte, qui doit entretenir une famille privée de son chef, doit donc continuer à être plus mal rétribuée que son collègue célibataire qui, lui, peut s'arranger une jolie vie. Disons-le en tout honnêteté : si c'est vraiment sur cette base que l'on veut mesurer le vrai christianisme, le soussigné veut bien encourir le reproche d'être un mauvais chrétien.

Le Cheminot, le 11 novembre 1960

Un film de Claude Schauli actuellement dans les cinémas jurassiens

Les 4 saisons du petit train rouge

Tourné durant une année le long des voies du Petit train rouge, ce film raconte, avec poésie et tendresse, la vie quotidienne des « Taignons ». Dans de magnifiques paysages jurassiens, des personnages pittoresques nous font découvrir la richesse de leur terroir et de leur patrimoine.

Grâce à deux fils rouges: le train des CJ et son charismatique conducteur Olivier Luder, le documentaire nous emmène en balade de La Chaux-de-Fonds à Glovelier et du Noirmont à Tavannes. Dans ces régions, la rudesse du climat contraint les habitants à vivre en harmonie avec la nature et à respecter les traditions qui marquent les saisons.

Dans un monde de plus en plus anonyme et dur, les « acteurs » du film défendent d'autres valeurs prônant l'authenticité, la convivialité, la simplicité...

Pour Olivier Luder, l'acteur principal du film, il ne fait pas de doute que le public va beaucoup apprécier



L'hiver est particulièrement rude dans les Franches-Montagnes, mais le petit train rouge circule par n'importe quel temps...



Olivier Luder

ce documentaire: « Chez nous, on n'aime pas les simagrées; on préfère l'authenticité, la simplicité.

L'équipe de tournage a réussi à nous filmer tels que nous sommes. J'espère que plein de monde se déplacera dans les cinq cinémas de la région (voir horaires); ils ne seront pas déçus... »

17 séances sont d'ores et déjà programmées du 10 au 24 novembre, mais en cas de succès des supplémentaires pourraient avoir lieu.

La TSR, coproductrice du film, le diffusera en deux épisodes de 52 minutes les 24 et 31 décembre sur TSR 1 à 20h 10. *Hes*

Le DVD sera en vente dès le début janvier dans les gares des CJ ou sur le site www.les-cj.ch, à la boutique de la RTS (www.boutique.rts.ch) ou directement auprès de l'auteur en écrivant à manisanda@bluewin.ch. Vous pouvez déjà le commander au prix de 29 fr.+ port.

Film suisse de Stéphane Goël, actuellement sur les écrans romands

Prud'hommes

Stéphane Goël pénètre dans les locaux d'une sorte de tribunal nocturne et réalise Prud'hommes.

Venus du Moyen Age, les Prud'hommes doivent régler les conflits du travail par une justice rapide et gratuite ou presque. Une affaire commence par une séance de conciliation entre deux parties aux ordres d'un juge unique et de son greffier. Une conciliation impossible conduit quelques jours plus tard à une audience de jugement devant un cénacle plus large qui tranche. Les audiences se déroulent souvent le soir, en dehors des heures de travail. Dans 95% des cas, le plaignant est un employé salarié d'une entreprise. Vaud connaît 1200 affaires par année. Une partie de ces informations est donnée directement dans le film.

Les informations recueillies, les accords des protagonistes

et de la magistrature obtenus – aussi bien pour se rendre dans la salle d'audience que pour échanger dans les corridors des pas perdus ou dans une permanence syndicale –, le réalisateur et sa petite équipe peuvent s'immerger dans un bain d'affaires différentes les unes des autres. Mais cette équipe doit être attentive, discrète, sans perturber le déroulement d'une justice de conciliation avant d'être de jugement. Stéphane Goël présente différents cas. La valeur pédagogique du film est à la hauteur de la rigueur du montage qui permet de comprendre les rouages de la plupart des conflits rencontrés. On peut aussi s'intéresser aux protagonistes, suivre leurs raisonnements, leurs élans, leurs certitudes, leurs cachotteries, bref, découvrir une personne derrière son comportement. Le cinéaste n'a pas à prendre position sur le fond, à donner raison à l'un

ou à l'autre, à flétrir les intransigeants, à se demander si le ou la juge est trop conciliant, ou trop expéditif. La bonne « écriture » du scénario par les choix au montage permet au spectateur de se sentir président d'audience, greffier au travail, revendicateur ou défendeur, témoin de la valeur d'un récit qui s'impose dans sa vérité. On va sourire, s'énerver, enrager, pester, approuver, bref entrer dans le jeu d'une justice mal connue. La réussite du film, c'est de montrer le fonctionnement de cette justice jamais abstraite, presque toujours humaine. Mais la durée de l'exposé d'un désaccord à l'écran n'a rien à voir avec le temps réel d'une procédure. Une excellente information sur un domaine qui mérite d'être mieux connu, puisqu'il peut contribuer à régler des conflits en évitant de les envenimer.

Freddy Landry
L'Événement syndical

INFO

Horaires des cinémas

Les Breuleux

11 nov. à 20h,
12 nov. à 20h30,
13 nov. à 16h et 20h30,
14 nov. à 16h et 20h.

Tramelan

13 nov. à 18h,
16 nov. à 20h.

Delémont (La Grange)

17 nov. à 18h,
18 nov. à 20h,
21 nov. à 14h30.

Tavannes

21, 22, 23 nov. à 20h.

Le Noirmont

22, 23, 24 nov. à 20h30.

Franz Schmid et son équipe veillent à ce que le trafic ne reste pas bloqué dans le tunnel de base du Lötschberg

« Sans notre syndicat, nous serions ailleurs aujourd'hui »

Il faut une équipe spécialisée pour éviter les perturbations sur le système sensible et hautement technologique des NLFA à travers le Lötschberg.

Cela fait longtemps que le train ne fonctionne plus comme à l'époque où l'on trouvait un chef de gare à la casquette voyante, qui observait passer chaque train. Avec la vitesse qu'atteignent les trains actuels, ils ne pourraient plus apercevoir les dangers ou les perturbations. C'est la raison pour laquelle on scanne les trains actuels, lorsqu'ils roulent à 160 km/h. Les «opérateurs de tunnel» ont ainsi immédiatement les résultats à l'écran. On contrôle également depuis la station d'opération que personne ne se trouve dans le tunnel, ou ne sorte des galeries techniques et d'évacuation. Les opérateurs voient aussi sur leur moniteur télévisé ce qui se passe à l'entrée du tunnel en Valais, ou à celle de Ferden.

24 heures sur 24, 365 jours par an

Neuf opérateurs de tunnel assurent ainsi le service à Spiez pour le BLS, quelle que soit l'heure et 365 jours par an. Le chef d'équipe Franz Schmid a toutefois son bureau à Frutigen. Il n'est pas seulement «chef de l'operating du tunnel» mais aussi le chargé de sécurité des NLFA. Schmid préférerait travailler davantage à proximité des opérateurs de tunnel, ce qui lui permettrait de les voir plus souvent, mais la place est trop restreinte à Spiez pour cela. La deuxième station d'opération est installée à Frutigen. Elle est prête à prendre le relais de Spiez en cas de perturbation ou d'urgence. Tous les cas de figure qui pourraient se produire sont également simulés à



Franz Schmid devant un pupitre d'opérateur de tunnel. La situation dans le tunnel est contrôlée par ordinateur et écrans vidéo.

Frutigen, afin d'exercer les réactions à avoir pour y faire face.

Le tunnel a besoin de ses propres opérateurs

La place de Franz Schmid a été créée avec les NLFA. Au départ, Schmid a fait un apprentissage d'électromonteur et il est entré au BLS il y a 23 ans comme monteur de caténaire. Passer au système d'exploitation du courant ferroviaire ne représenterait pas un énorme changement.

En 2002, Schmid a commencé à travailler pour le projet des NLFA et deux ans plus tard on lui a demandé s'il ne voulait pas s'intégrer à l'interne au projet Alptransit. Pour notre collègue, cela signifiait un nouveau défi qu'il voulait relever et il a très vite été clair que le tunnel du Lötschberg avait besoin de son propre système d'opération. Schmid a aussi été chargé de définir les tâches, de mettre en place les supports de formation et d'établir le cahier des charges des différents postes. Il a finalement posé sa candidature pour le poste de chef opérateur de tunnel qu'il avait lui-même créé. Le BLS n'aurait certainement

pas pu trouver quelqu'un d'autre comprenant aussi bien le sujet que Franz Schmid.

Bureaucrate plutôt qu'ouvrier

Ce nouveau poste a cependant aussi un désavantage: en pratique, c'est un pur travail de bureau. Au début le travail manuel a manqué à Schmid. «Je me suis construit un modèle réduit d'installation ferroviaire, afin de pouvoir faire quelque chose de mes mains, sourit Schmid, mais c'est du passé. Je me suis habitué.»

«Ce travail n'est pas donné à tout le monde»

Il y a eu quelques changements dans l'équipe des opérateurs de tunnel et il était impossible pour Schmid de repousser toutes les places vacantes grâce aux candidatures internes, comme il l'aurait volontiers fait: «Rester assis devant ce système et ses nombreux écrans et ne plus pouvoir travailler de ses propres mains n'est pas donné à tout le monde.»

Ce sont les NLFA qui ont apporté à Franz Schmid ses tâches d'aujourd'hui. Bien qu'il n'ait pas tendance au

sentimentalisme, il repense parfois au BLS, où il est rentré il y a 23 ans: «On ne doit pas avoir de regrets en parlant d'un âge d'or, déclare-t-il après une brève réflexion, mais c'était bien avant. Les NLFA ont changé le BLS et l'ont renouvelé, avec l'arrivée de nouvelles personnes. La solidarité n'est plus la même aujourd'hui.»

Des racines à Frutigen

Franz Schmid a grandi à Heimberg, mais habite depuis plus de 20 ans à Frutigen, dont ses parents sont originaires. Il est également engagé politiquement, comme vice-président du PS de Frutigen. Il a une fille d'un premier mariage, âgée aujourd'hui de 23 ans et un fils d'un deuxième mariage de 21 ans, ainsi qu'un beau-fils du même âge. Sa femme travaille d'ailleurs à l'entretien du tunnel et les enfants sont aujourd'hui hors du nid.

De la FTMH au SEV

Lorsque Franz Schmid a commencé son apprentissage d'électromonteur, il s'est très vite annoncé comme membre de la FTMH (fédération des travailleurs de la

métallurgie et de l'horlogerie, devenue Unia après son regroupement avec d'autres syndicats. «Mon père travaillait aux CFF et il était clair pour moi que l'on s'inscrit dans un syndicat», dit Schmid. Il était cependant évident pour lui de passer au SEV suite à son entrée au BLS. Franz Schmid en est convaincu: «Sans notre syndicat, on travaillerait aujourd'hui ailleurs.»

De nos jours, cela porte souvent sur des questions sérieuses comme des jours de congés supplémentaires et des augmentations de salaire mais Franz Schmid se souvient avec amusement de «querelles de clocher». Mais il ajoute que de nombreux collaborateurs ne sont plus conscients qu'il a fallu se battre pour toutes les améliorations des conditions de travail. Et beaucoup pensent même qu'ils sont membres SEV juste parce qu'ils payent leurs cotisations au complet. Pour Franz Schmid c'est autre chose: il a travaillé un certain temps au comité de sa section «IE Technik» et a été secrétaire pendant huit ans.