

Victoire à la CGN

Le Conseil d'Etat vaudois renonce à diviser la CGN en deux compagnies. Les actions du SEV ont payé.

Pages 2-3



Centième anniversaire du funiculaire Les Avants-Sonloup

Un funi qui doit sa survie au mouvement ouvrier, surtout au SEV, lorsque notre syndicat était propriétaire du restaurant-hôtel de Sonloup, le « Brenscino » romand.

Page 8



Angela Kipfer

Elle adore son travail à la gare d'Engelberg et elle est fière du nouveau tunnel du Zentralbahn.

Page 24

Les négociations CCT CFF sur le nouveau système salarial sont terminées

Intérêts sauvegardés



Le Comité SEV estime qu'à l'issue des négociations CCT CFF, les intérêts des cheminots, y compris ceux qui se trouvent dans les classes salariales les plus basses, ont été sauvegardés. Il recommande à la Conférence CCT CFF d'accepter le résultat des négociations.

Lire édito ci-contre et l'interview de Manuel Avallone et Markus Jordi ainsi que le dossier. Pages 10 à 14

LES MÉCANOS CFF ONT LE MORAL SOUS LES TALONS

Alors que le sondage 2010 des CFF indique que la satisfaction de l'ensemble du personnel CFF est à nouveau à la baisse, un sondage SEV sur la satisfaction des mécaniciens CFF démontre que la majorité d'entre eux a le moral au plus bas. Le sous-effectif et la répartition des tours de services sont les principales causes de ce profond malaise.

Page 9

Assainissement de la Caisse de pensions CFF

Le Conseil des Etats dit oui

Quarante sénateurs contre zéro sont prononcés en faveur de la participation de la Confédération à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Le montant de 1,148 million n'a pas été contesté par les sénateurs lors du vote qui a eu lieu mardi 7 décembre.

Maintenant c'est au tour du Conseil national de se prononcer. D'abord sa commission des fi-

nances préparera le dossier qui sera traité en plénum vraisemblablement lors de la session de printemps, en mars 2011.

S'il n'y a pas de différences entre le National et les Etats, le vote final interviendra durant cette même session.

pmo

Page 14

ÉDITO

RÉSULTAT SATISFAISANT GRÂCE AU SOUTIEN DE LA BASE

D'accord, le mot satisfaction est plus approprié qu'enthousiasme pour qualifier l'accord sur le nouveau système salarial que nous venons de négocier avec les CFF. Mais en repensant à la situation du début des négociations, aux solutions que les CFF voulaient nous imposer, je me dis que le résultat que nous avons obtenu se laisse voir. Il a pu être obtenu grâce à la bonne performance réalisée par notre équipe de négociateurs, notamment de nos spécialistes des questions salariales. Ce bon résultat est surtout dû aux membres de notre base SEV qui n'ont cessé de nous rappeler combien la valeur du travail est une notion à prendre en compte et à respecter à travers les salaires.

Dès le début des négociations, nous avons dit que nous n'accepterions ni une réduction du salaire minimum, ni une banalisation de la notion de pénibilité du travail. Les membres du SEV nous ont soutenus dans nos revendications bien au-delà de nos attentes. Je ne vous cacherai pas que le succès de la pétition – avec ses 8000 signatures – nous a mis sous pression. Lors de la dernière séance de négociations, des dizaines de cheminots, tous membres du SEV (et personne d'autre) nous ont encouragés en faisant les cent pas dans le couloir qui conduisait à la salle de négociations. Fort du soutien de notre base, je recommande à la conférence CCT CFF d'accepter ce résultat que je considère satisfaisant.

Manuel Avallone,
vice-président SEV

EN VITESSE

BUON APPETITO

■ L'expérience testée par les CFF sur la ligne du Gothard n'a pas eu le succès escompté. L'offre dans les wagons-restaurants et les mini-bars suffit vraisemblablement aux voyageurs. Ce qui réjouit le syndicat, qui s'était prononcé contre cette idée dès le départ. Ce projet est donc abandonné et le personnel des trains peut à nouveau se dédier totalement aux tâches qui sont les siennes. L'idée de faire servir des repas dans les wagons 1^{ère} classe avait suscité pas mal de critiques dans les médias suisses.

LE SEV NON JOIGNABLE

■ Du 27 au 31 décembre, des travaux d'électricité urgents seront réalisés au secrétariat central à Berne. Il n'y aura donc aucun moyen de joindre le SEV durant cette semaine-là, aussi bien par téléphone que par courriel. Le secrétariat central et les secrétariats régionaux seront réouverts normalement dès le 3 janvier 2011.

SYNDICOM

■ Le nouveau syndicat des médias et de la communication s'appelle syndicom. La nouvelle organisation, qui



compte 47 000 membres, est née vendredi de la fusion de Comedia et du Syndicat de la communication. Réunis à Berne, les quelque 500 délégués des deux syndicats ont approuvé la fusion. La nouvelle organisation sera coprésidée par le président du syndicat de la communication Alain Carrupt et son homologue de Comedia Danièle Lenzin.

Assainissement et avenir de la CGN : déblocage de la situation

On passe au feu orange à la

Les actions des derniers mois ont payé. Le canton revient en arrière et fait une offre de compromis : la création d'une holding, avec un fort engagement des cantons.

On évite la scission de l'entreprise, c'est ce que voulait le syndicat, satisfait de la tournure des choses.

« On passe de l'état d'alerte à celui de surveillance », indique Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV, devant l'assemblée extraor-

dinaire du personnel de la CGN jeudi 25 novembre à Ouchy. « Le canton a opéré un réel changement d'orientation. Reste à attendre les positions des cantons de Genève et du Valais, mais je pense qu'ils vont suivre », a-t-il complété.

Olivier Barraud voit évidemment d'un bon œil cette étatisation tout en mettant en garde contre ce plein pouvoir des cantons : « Il faut placer des garde-fous : avoir une minorité de blocage au sein des actionnaires et faire que les 51% soient partagés

Le comité SEV s'est réuni le lendemain de la fin des négociations CCT CFF ou plutôt quelques heures après

Le comité recommande le « oui »

Pas d'enthousiasme débordant mais une acceptation nette : l'organe stratégique le plus élevé du SEV recommande le oui à la nouvelle CCT.

Le vice-président et responsable de la délégation aux négociations Manuel Avallone n'était pas le seul à être quelque peu fatigué lors de la dernière séance du comité. Les sept présidents des sous-fédérations CFF l'étaient aussi. Ils avaient en effet tous pris part à la table des négociations jusqu'à plus de deux heures du matin, pour régler les derniers détails concernant la convention collective de travail CFF. Les membres du comité n'ayant pas participé aux négociations ont été informés des dernières nouvelles de la nuit. « Nous avons réussi à obtenir de nettes améliorations lors de la dernière ronde de négociations », a souligné Manuel Avallone. « Ce résultat est un compromis acceptable, on ne pouvait pas avoir plus », a-t-il complété. Lors de cette ronde, il a surtout été question de courbe salariale et de salaires minimaux. Deux domaines dans lesquels on a obtenu, au final, de nettes adaptations. « Grâce à une augmentation de tous les salaires de 1% et une augmentation des salaires minimaux dans les quatre plus bas niveaux d'exigences, nos requêtes sont presque totalement exaucées », a constaté



Les nouveaux élus : Peter Anliker (2^e depuis la gauche, rédacteur), Barbara Amsler, Franziska Schneider (secrétaires syndicales) et Henriette Schaffter (rédactrice), entourés du président du comité, Rinaldo Zobebe (tout à gauche), de la vice-présidente du comité Elisabeth Jacchini et de Giorgio Tuti, président du syndicat.

Avallone. De plus, fait très positif, les acquis de la CCT existante, en particulier la protection contre le licenciement, sont garantis jusqu'à fin 2014. Peter Moor/Hes

LORS DE SA SÉANCE DE NOVEMBRE, LE COMITÉ A ÉGALEMENT :

- mandaté le SEV pour qu'il continue les négociations avec l'Union des Transports publics afin d'éviter des dégradations dans les FVP (facilités de voyage du personnel).
- pris connaissance qu'aucune communauté de négociations ne sera formée avec les autres associations de personnel pour la mise au point des règlements pour les contrats sous CO (Code des obligations) aux CFF. Les travaux commencent en décembre.
- parlé des élections générales pour le renouvellement des commissions du personnel CFF. Celles-ci auront lieu durant le premier semestre 2011. Commence maintenant la recherche de candidats.
- été informé de la situation de SEV Assurances. Le respon-

sable Erwin Schwarb a signalé qu'il était difficile d'obtenir les rendements nécessaires avec le niveau actuel des taux, qui est bas. Il a exprimé en particulier son souci de voir le nombre des assurés diminuer. Rien à voir avec le vieillissement, mais cela est surtout dû au fait que beaucoup de gens ne peuvent plus se permettre de contracter une assurance, même s'ils le souhaitent. Il indique que SEV Assurances ne vend depuis longtemps plus seulement ses produits mais qu'elle offre un « conseil complet en matière de finances et de prévoyance », ainsi que l'établissement de la déclaration d'impôts.

- reçu les informations à propos des prochaines étapes concernant l'assainissement

de la caisse de pensions des CFF : les contacts avec la commission des finances du Conseil national ont été pris. Durant la session actuelle du parlement, des rencontres entre actifs et pensionnés des CFF et membres des chambres fédérales sont agendées.

- procédé aux élections au secrétariat central : après le délai habituel, Barbara Amsler (égalité des chances) et Franziska Schneider (protection juridique) ont été élues secrétaires syndicales, tandis qu'Henriette Schaffter (*contact.sev*) et Peter Anliker (*kontakt.sev*) ont été élus rédacteurs, sous les applaudissements du comité (voir photo ci-dessus).

pma/Hes

CGN : les actions ont payé



L'assemblée extraordinaire du 25 novembre a accepté le résultat des négociations salariales 2011 et s'est prononcée favorablement face à la proposition du Conseil d'Etat de créer une holding.

entre cantons et communes, qui sont de notre côté. » La sous-représentation des cantons actuelle ne doit pas devenir une sur-représentation !

Le Conseil d'Etat, représenté par MM. Broulis, Marthaler et Mermoud, a présenté le 24 novembre son plan de restructuration de la CGN, qui consiste en la création d'une structure de holding, avec une « société mère » détenant les capital-actions et deux « sociétés filles », CGN « exploitation » et CGN « Belle Epoque ». Les cantons riverains détiendront au moins 51 % du capital-actions. Quant au financement de la rénovation du « Vevey », du « Ville de Genève » et du chantier naval,

un projet de décret sera transmis à brève échéance au Grand Conseil vaudois, pour ce qui concerne la part vaudoise. Au niveau des chiffres, on peut noter que Pascal Broulis est prêt à assainir les huit millions de la caisse de pensions. L'assainissement implique également une réduction du capital social existant ainsi qu'un abandon de tout ou d'une partie des créances des cantons, pour 33,7 millions de francs.

Horaires 2011

Un amendement devrait être déposé prochainement au Parlement cantonal afin d'obtenir 700 000 francs de plus que prévu, pour défendre l'horaire 2011.

Victoire d'étape

Patrick Schaffner, président de la section VPT Léman, et Olivier Barraud se sont unis pour dire qu'il s'agissait là d'une victoire d'étape seulement. « On sait où on va, et c'est dans la bonne direction », a indiqué Patrick Schaffner. « Un tout grand merci au personnel, aux communes, à l'ABVL et à toute la population qui nous ont soutenus chaleureusement », a-t-il complété.

Les employés présents étaient tous d'accord pour applaudir le retour en arrière du Conseil d'Etat mais ont décidé que le champagne ne serait débouché que lorsque le « Vevey » entrera dans le bassin pour y être rénové ! Peut-être

en automne prochain si tout se passe bien.

Henriette Schaffter

CHRONIQUE

Septembre 2009 : la CGN doit trouver des solutions de financement à long terme. Le SEV commence sa lutte contre la scission de l'entreprise et demande que le « Vevey » soit rénové – déplacement d'une délégation devant le Parlement vaudois.

Juin 2010 : lancement de la pétition, qui récolte plus de 44 000 signatures en 6 semaines.



Fin septembre 2010 : forte pression pour qu'une table ronde ait lieu avant la fin de l'année. D'où la rencontre du 24 novembre. Dernière course du « Vevey » – fête d'« adieu » le 26 septembre.



Ce n'est qu'un aperçu des actions menées en 2009 et 2010. Il y a également eu de nombreuses discussions avec les communes concernées et les politiques.

NÉGOCIATIONS SALARIALES 2011

■ Une prime de 600 francs sera octroyée à chaque employé (au prorata pour les personnes travaillant à moins de 80 %, mais 400 francs minimum). Cela ne correspond pas tout à fait aux 1500 francs demandés, mais l'assemblée a accepté ce montant. La proposition initiale de l'entreprise était de 500 francs comme l'année dernière. A noter que l'octroi d'une prime et non d'une augmentation mensuelle est inscrit dans la CCT.

■ La CCT garantit le renchérissement qui est cette année de 0,2%. La direction n'a heureusement pas tenu compte du renchérissement négatif de l'année dernière, ce qui n'entraîne pas de précédent.

■ Un jour et demi supplémentaire de vacances est octroyé, également selon la CCT.

■ 1,2% de la masse salariale est octroyé pour les augmentations statutaires.

■ Il y aura la plupart du temps sept hommes sur la « Suisse ». Et ce sera toujours le cas si l'amendement Montangero passe au Parlement. Sur le « Simplon » par contre, leur nombre restera à six.

■ Deux automates à billets seront installés, un à Lausanne et l'autre à Nyon. Cela devait entraîner la fermeture du troisième guichet d'Ouchy, mais ce ne sera pas encore le cas en 2011, année test. Le personnel est opposé à cette démarche, qui se fera donc sans son accord. Un employé présent estime que les automates à billets sont déjà dépassés et qu'il faudrait plutôt mettre des billets en vente sur le site Internet, qui doit être modernisé. Cette proposition sera faite à l'entreprise.

Le résultat des négociations 2011 est accepté par l'assemblée, constituée de 82 participants.

La gare, l'arbitre et le test de résistance

Il faut revenir sur Stuttgart 21, ce projet de nouvelle gare souterraine et traversante qui provoque depuis près d'un an des manifestations rassemblement des dizaines de milliers d'opposants dans les rues de la capitale du Bade-Wurtemberg. Le débat s'est étendu à toute l'Allemagne et jusqu'au plus haut niveau. Nous avons déjà parlé du réel danger que peut représenter une telle discorde pour le fonctionnement des institutions et de la démocratie elle-même (contact.sev du 16 septembre 2010).

Sentant la nécessité de trouver une issue au conflit que le difficile début des travaux aura évidemment attisé, les autorités ont cherché une solution « à la suisse », avec la nomination d'un médiateur dont l'intervention n'a toutefois pas eu tout l'effet apaisant et conciliateur escompté.

En bref, après deux mois d'une mission pour la moins difficile, Heiner Geissler se prononce pour la réalisation du projet Stuttgart 21, effectivement approuvé par toutes les instances politiques et administratives compétentes. Il y aura donc aussi bien la construction de la nouvelle gare que l'aménagement de ses environs, le tout moyennant certaines précautions : meilleure prise en compte de la sécurité des usagers, préservation des bâtiments, reconstitution d'espaces arborisés, protection des nouveaux immeubles contre la spéculation.



Tous les opposants ne désarment pas pour autant. L'avenir dira si la trêve de Noël se prolonge par un calme enfin durablement rétabli, malgré la préoccupante perspective des élections au parlement du Land en mars prochain.

Parmi les propositions suscitées par un conflit sans précédent pour la compagnie des chemins de fer allemands est apparue l'idée, avancée par la société DB elle-même, de réaliser une démonstration du type test de résistance. Ce « Stresstest » devrait permettre non seulement de simuler l'afflux et la circulation des usagers dans la future gare traversante mais aussi d'affirmer valablement qu'elle sera bel et bien en mesure d'absorber un trafic voyageurs d'un tiers supérieur à celui que connaît l'actuelle gare en cul-de-sac. Si la démonstration ne devait pas convaincre, des aménagements supplémentaires et modifications de plans s'avèreraient nécessaires, dont le financement reste à trouver.

Intéressante en soi, cette idée de test de résistance. On connaissait les essais qui mettent à l'épreuve des matériaux, des machines, des automatismes, des programmes informatiques. Voilà que maintenant l'on applique ces tests à des procédures, comme en l'occurrence pour l'évaluation d'une construction ou récemment pour la gestion des risques et avoirs des banques. Lesquelles ne se sont pas gênées pour prétendre dans le même souffle que les critères

retenus n'étaient pas tous pertinents ni assez sévères.

Nul doute que la prochaine étape sera l'utilisation du test de résistance pour valider les actes et comportements politiques : options et décisions prises de cas en cas, par définition différents les uns des autres, passeront au moulinet primitivement destiné à tester des phénomènes en séries et non des situations particulières. Cette uniformisation abusive n'a rien de ces évaluations en finesse que seules permettent des approches différenciées, telles que celles faites par exemple de toute une politique (sanitaire, fiscale, territoriale, etc.) ou des effets variés – positifs, neutres ou pervers – d'une législation en vigueur depuis plusieurs années (en matière de formation, d'environnement ou de péréquation financière par ex.).

Dans la foulée, on en viendra sûrement à soumettre des groupes de gens à des tests de résistance. Il ne s'agira plus de vérifier, de manière tout à fait légitime, les aptitudes psychologiques ou la maîtrise nerveuse de certains professionnels soumis à des contraintes et responsabilités particulières (tels les conducteurs de locomotives et d'autres véhicules embarquant des clients-passagers). Il faut s'attendre à des « Stresstests » collectifs, sous prétexte de mesurer les capacités et ressources du groupe comme tel, non des individualités qui le composent. L'appréciation qui en résultera sera évidemment toujours sujette à caution et facile à contester par les intéressés. Comme le serait certainement un test de résistance appliqué au Conseil fédéral, en situation de crise libyenne ou bancaire par exemple.

Yvette Jaggi

Paris à 3 h 05 de TGV de Genève

La Suisse et la France ont inauguré la ligne du Haut-Bugey

La Suisse et la France ont célébré mardi 30 novembre à Genève la réhabilitation de la ligne ferroviaire du Haut-Bugey, entre Genève et Paris. La Confédération était représentée par le directeur de l'Office fédéral des transports Peter Füglistaler et la France par le secrétaire d'Etat en charge des transports Thierry Mariani.

Les festivités organisées par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France (RFF) ont débuté à Paris d'où est parti le train inaugural à destination

de Bourg-en-Bresse et Genève. La tenue du geste inaugural sur sol suisse est une marque de reconnaissance à l'égard de la Confédération et de sa participation à la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, également surnommée « ligne des Carpates » en raison de sa topographie.

De nombreux invités français et suisses ont participé à la manifestation. Ils ont été accueillis par les autorités du canton de Genève, repré-

sentées par le président du Conseil d'Etat François Longchamp et la conseillère d'Etat Michèle Künzler.

Participation financière de la Confédération

La réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey a été financée par RFF, l'Etat français et la Confédération. Cette dernière a financé les travaux à hauteur de 110 millions d'euros, soit un tiers des coûts totaux.

La ligne du Haut-Bugey, longue de 65 km, permet de

raccourcir le trajet Bellegarde – Bourg-en-Bresse de 47 km. Dès le changement d'horaire, le 12 décembre, les voyageurs pourront ainsi bénéficier de liaisons TGV en provenance et à destination de la capitale française plus rapides et plus nombreuses.

Le meilleur temps de parcours passera de 3 h 22 à 3 h 05 pour Paris – Genève, et de 3 h 28 à 3 h 08 pour Genève – Paris. La réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey s'inscrit dans le pro-

gramme de raccordement du réseau ferré suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse.

La Suisse est en train d'investir plus d'un milliard de francs au total dans ce cadre, dont plus de 300 millions comme participation financière aux améliorations des liaisons sur territoire français. L'objectif est de raccourcir les temps de parcours vers Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart.

Assemblée générale d'automne de la section VPT Nord vaudois

Un vent de renouveau souffle sur la section VPT Nord vaudois

Le syndic d'Yverdon-les-Bains Daniel von Siebenthal était l'invité de l'assemblée générale d'automne. Une assemblée qui a vu à l'œuvre un nouveau comité très offensif.

L'assemblée générale d'automne de la section VPT Nord vaudois a eu lieu le jeudi 25 novembre dans la cabane de l'Ecaille, à Yverdon-les-Bains. Deux douzaines de membres étaient présents, dont quelques collègues de la ligne ferroviaire Le Pont-Le Brassus qui n'ont pas craint la première neige pour effectuer les quelque 45 kilomètres qui séparent la Vallée de Joux d'Yverdon-les-Bains. Chapeau!

Travys intègre Mobilis

Dès le dimanche 12 décembre, au changement d'horaire, l'entreprise de transport concessionnaire Travys intégrera la communauté tarifaire vaudoise Mobilis. Petit séisme dans le Nord vaudois, puisque cette intégration signifie des tarifs plus chers pour les usagers – le prix du billet passera de 2 à 3 francs! Cependant, l'arrivée de Mobilis sera accompagnée par une forte augmentation de l'offre de transport du réseau bus.

La population et la mobilité augmentent

Daniel von Siebenthal, syndic d'Yverdon-les-Bains, pré-

sident du conseil d'administration de Travys et président du comité de pilotage d'agloY est la personne la mieux placée pour expliquer les raisons qui ont poussé les autorités à orchestrer ces changements. Première raison évoquée par Daniel von Siebenthal pour justifier le changement, c'est que durant les heures de pointe la circulation est complètement saturée à Yverdon-les-Bains. Deuxième raison, l'évolution de la population dans la capitale du Nord vaudois est de l'ordre de 3% par année. Les perspectives démographiques prévoient que dans 10 ans, Yverdon-les-Bains passera de 27 500 à 35 000 habitants.

Coût: 1,4 million

L'approche en matière de transport public du syndic de la capitale du Nord vaudois est claire comme les sources d'eau Arkina. « Cette augmentation de la population est accompagnée par une très forte augmentation de la mobilité, c'est pour cette raison que nous avons décidé d'étoffer l'offre de notre réseau de bus. Parallèlement, nous prenons des mesures de restriction du trafic et de promotion de la mobilité douce. Cette première refonte de notre système de transport qui entrera en vigueur le 12 décembre coûte 1,4 million à la collectivité publique. D'autres étapes vont s'échelonner sur une dizaine d'années. » Durant une demi-heure, le syndic a été bombardé de questions. Deux éléments ressortent de



Daniel von Siebenthal, syndic d'Yverdon-les-Bains.

Siebenthal trouve parfaitement justifiée cette requête et il fera en sorte qu'un conducteur soit intégré au sein de cette commission. Pour ce qui est de la place de la Gare, un réaménagement complet est envisagé.

Un jour supplémentaire de vacances pour tous

Le nouveau président de section Christophe Burgy et le nouveau secrétaire Nicolas Feignoux ont fait part de l'intention du comité de réactiver les diverses commissions de la section (commissions des horaires, des habits, techniques, pour chacune des trois lignes ferroviaires et pour le réseau de bus).

A l'unanimité, l'assemblée a rejeté une proposition de l'entreprise qui aimerait qu'il n'y ait plus qu'un lieu de service (ainsi, le temps pour les déplacements vers les services ne seraient plus compris dans



Christophe Burgy, nouveau président de section.

le temps de travail). Le secrétaire syndical SEV Daniel Trolliet a informé que les négociations salariales sont en cours et que les résultats seront probablement connus durant la première quinzaine de décembre.

Le secrétaire syndical SEV rappelle que l'idée est de poursuivre en 2011 avec l'augmentation d'un minimum un jour supplémentaire de vacances, de manière à obtenir cinq semaines pour tous au plus tard en 2012. L'assemblée approuve ce choix et demande d'en tenir compte lors des négociations salariales.

Alberto Cherubini

AMÉLIORER LA COMMUNICATION AU SEIN DE L'ENTREPRISE TRAVYS

Un questionnaire pour évaluer la satisfaction du personnel chez Travys a été distribué par le nouveau comité. Le résultat a été porté à la connaissance des membres qui ont participé à l'assemblée générale d'automne. Si la grande majorité des employés Travys qui ont répondu au questionnaire sont satisfaits du bon esprit qui règne entre collègues, la plupart d'entre eux se plaignent de la mauvaise collaboration avec la direction de Travys. En fait, des discussions qui ont émergé durant l'assemblée, il semble plutôt que « ça coïncide » avec

certaines cadres de l'entreprise. La section appuie le nouveau comité dans sa démarche qui vise à demander à la direction de tout mettre en œuvre pour améliorer la communication au sein de l'entreprise. Le questionnaire demandait aux membres d'évaluer le travail du syndicat. La majorité des réponses fait état d'une satisfaction des prestations du SEV. Par contre, notre syndicat souffre d'un manque de visibilité au sein de l'entreprise Travys. Il y a du pain sur la planche pour le nouveau comité.

AC

COURRIER DES LECTEURS

SENIORS, RESTEZ AU LIT JUSQU'À 9 HEURES

■ La page du *Matin Dimanche* du 21 novembre consacrée, en partie, à l'interview du directeur des CFF, M. Andreas Meyer, me fait bondir. Ce dernier s'engouffre avec toute son énergie dans la brèche faite par la communauté tarifaire vaudoise Mobilis. Les voyageurs en possession d'un titre de transport réservé aux personnes d'un certain âge sont priés de rester chez eux. Comme dirait La Fontaine, ce pelé, ce galeux, doit être banni des transports publics jusqu'à 9 heures. Cette proposition m'inspire quelques réflexions. Sans m'attarder sur les effets négatifs largement évoqués dans la presse, M. Meyer a-t-il pensé à la discrimination des habitants des régions périphériques, Genevois, Lausannois, Saint-Gallois, Tessinois, Grisons? La possibilité de faire une excursion quelque peu importante dans une journée leur est refusée, alors que les habitants des régions plus centrales sont moins préjudicés par ces restrictions. La suppression de certaines lignes postales pas assez rentables procède de la même politique.

Avant de se lancer dans de telles restrictions, des statistiques ont-elles été faites pour connaître le degré d'utilisation des transports publics? Elles permettraient très certainement de se rendre compte que ce ne sont pas des hordes de « vieux » qui encombreront certaines lignes aux heures de pointe. Enfin, vous osez faire une parenthèse, certainement voulue, concernant la caisse de pensions en affirmant que c'est la génération de ceux qui travaillent qui portent le poids de son assainissement et que les retraités profitent de prix favorables; vous oubliez un peu vite que ces retraités ne touchent plus, contrairement à ce qui est légalement prévu, de compensation du renchérissement, ce qui représente leur part de cet assainissement, et provoque pour certains une difficulté supplémentaire pour assurer leurs fins de mois... Un peu de compréhension, s'il vous plaît, M. Meyer, à l'égard des vieux encombrants et inutiles que vous rejoindrez un jour. Pour conclure, je tiens à signaler que l'Association vaudoise AVIVO a lancé une pétition contre les restrictions prévues dans le cadre de la communauté tarifaire Mobilis: Collègues vaudois, signez-la tous! Ce sera là un signal fort de votre mécontentement, signal également à l'égard de nos dirigeants en vue des restrictions prévues.

Albert Blondel
Membre SEV-PV Vaud

Comité central de la sous-fédération VPT

Congrès : plus de sections que de mandats !

Le séminaire d'automne du Comité central s'est tenu fin octobre à Interlaken dans un climat plutôt mitigé. L'avenir est encore menacé pour certaines lignes de bus et trains régionaux. De plus, de nouveaux venus feront leur entrée à l'OFT, à l'UTP et au DETEC, le Département fédéral des transports.

La vice-présidente SEV Barbara Spalinger souligne que ces changements d'acteurs ne devraient en rien prêter



Deux collègues font leur entrée au Comité central : Barbara Schraner, capitaine de bateau, de la section Zürichsee et Michael Jaberg, magasinier-gestionnaire de stock, du BLS.

les bons rapports du SEV avec les institutionnels, mais il restera très attentif à conserver ce dynamisme.

Un tour de table sur l'avancée des négociations 2011 dans les différentes ETC démontre une situation plutôt morose : situation difficile, restructuration voire retour en arrière ou reconsidération des CCT ! Barbara Spalinger ne cache pas non plus certaines problématiques avec le syndicat Transfair au sein des entreprises ; ultraminoritaire et prétendant exagérément à une rétrocession de la taxe CCT tout en s'appuyant sur le travail de notre action syndicale. Il est temps de « recruter pour

nous au sein même de Transfair », souligne Barbara.

Recrutement, objectif atteint

Martin Ritschard, vice-président, est plutôt satisfait de l'action recrutement (526 nouveaux membres) et 32 collègues sur l'ensemble du territoire seront spécialement récompensés pour leur travail et leur ténacité lors des assemblées régionales 2010. En ce qui concerne les démissions, un problème majeur revient chaque année, soit celles annoncées en été (conformément aux statuts) et celles finalement effectives en fin d'année. C'est le budget même des sections et sur-

VISITE DE COURTOISIE

Comme le veut la tradition, une personnalité de la région vient à la rencontre des syndicalistes. Monsieur **Christoph Schläppi** est un communicateur né pour promouvoir le Jungfrau-bahn. Ce membre de la direction connaît tout et sait vendre son produit. Le Jungfrau-bahn fait rêver et fantasmer avec sa gare la plus haute d'Europe, ses 134 millions de francs de recettes et son bénéfice de 22 millions ! Dans ces conditions, une CCT est-elle vraiment un luxe ? Un dialogue constructif est réel dans l'entreprise, certains actes devraient encore suivre.

tout de la sous-fédération qui en souffre. La VPT proposera donc au Comité SEV qu'à l'avenir, toute démission se fasse directement et uniquement à la centrale SEV. Les sections seront encore informées pour agir dans les délais.

Soutien au secteur touristique

Comptes et budgets sont approuvés à la satisfaction du caissier Roger Maurer. Au préalable, il a été décidé d'amputer partiellement la cotisation de base VPT au profit de la branche touristique en constitution.

Gilbert d'Alessandro plaide pour rester en contact avec nos aînés qui partent en retraite ; une démarche leur sera réservée afin qu'ils restent membres SEV.

Au chapitre de la protec-

tion des employés des transports publics, il est constaté que certaines ETC sont réfractaires pour imposer sur leurs véhicules le fameux autocollant sur l'art. 59 de la Loi sur le transport des voyageurs. Le SEV est invité à rester ferme dans cette revendication.

Le souci majeur du président Kurt Nussbaumer durant cette session est l'attribution des mandats de la sous-fédération pour le Congrès. Un gros morceau, qui malheureusement n'a pas trouvé une solution immédiate, car il faut composer avec 61 sections de 2 à 1980 membres. Rester à la fois juste et représentatif est un vrai dilemme. Pour 2011, la Commission centrale tranchera.

JFM

CALENDRIER

Journées de branches

- Navigation, 26 janvier, à Lucerne.
- Bus-Gatu, 23 février, à Olten.
- Rail, 1^{er} mars, à Olten.
- Pensionnés, 22 mars, à Olten.
- Touristique, 21 avril, en Suisse centrale.

Assemblée des délégués

23 mai, Berne

Congrès SEV

24 mai, Berne

Une nouvelle édition pour le Wägli

« Le rail suisse en profil CH+ »

Hans G. Wägli remet son ouvrage de référence sur le métier pour une 3^{ème} édition. Un ouvrage incontournable pour tous ceux qui ont affaire au réseau ferré suisse, qu'ils soient voyageurs, exploitants, historiens, etc.

Que s'est-il passé depuis 12 ans, date de la dernière édition ? Deux fois, le tunnel le plus long du pays a été inauguré, en 1999 à la Vereina, et en 2007, au Lötschberg. Entre deux, en 2004, l'offre de

Rail 2000, 1^{re} étape, a été mise en vigueur le 12 décembre 2004. Avec la ligne nouvelle Aespli-Rothrist et la remise en service du raccordement stratégique, sis au sud d'Arburg, le réseau s'est accru d'un coup de 51 km, autant que durant toute la période des 90 années précédentes. Et d'autres développements se préparent : le Saint-Gothard, le Monte Ceneri, la ligne diamétrale de Zurich, les raccordements genevois CEVA et tessinois Mendrisio-Varese. Comme ses deux prédécesseurs, l'ouvrage, dans cette 3^e édition, procure un aperçu complet du réseau ferroviaire

suisse. Complètement remanié, il contient les données de base suivantes : longueur de réseau (voie normale, voie étroite, crémaillères, funiculaires, tramways), superlatifs, date de mise en service et de suppression, date d'électrification, tronçons à plusieurs écartements, services de trucs et bogies porteurs, nom et initiales des entreprises ferroviaires (passées et actuelles), nomenclature des 560 ponts les plus longs, tunnels anciens, actuels et futurs.

Les profils de toutes les lignes (actuelles) font l'objet d'un petit volume séparé : cela permet de le prendre

avec soi lors d'un voyage. Hans G. Wägli franchit avec cette 3^e édition une étape documentaire importante. Le CH+ du titre l'annonce : toutes les lignes des régions limitrophes de la Suisse sont intégrées au petit volume annexe. Par exemple : les lignes du Mont-Cenis, de la Haute-Savoie, du Haut-Bugey, de l'Arlberg, du Brenner, du Vinschgau, etc.

L'auteur, un vrai cheminot, né en 1947 et aujourd'hui retraité, a abattu un gigantesque travail de documentation minutieuse. De nombreuses recherches furent nécessaires pour vérifier

des informations incomplètes ou faire des calculs de plausibilités. Un ouvrage que nous pouvons recommander, sans réserve aucune, à tous nos lecteurs intéressés.

Roland Kallmann

INFO

Hans G. Wägli : Réseau ferré suisse – Le rail suisse en profil CH+. Bilingue français-allemand. AS-Verlag, Zurich, ISBN 978-3-909111-74-9. Prix CHF 148.–.

Victoire du SEV

Sous-traitance des tl : réels progrès

Les problèmes liés à la sous-traitance aux tl sont connus depuis quelques mois. Le SEV avait alors dénoncé les infractions à la Loi sur la durée du travail (LDT) chez Minibus Service SA (MSA), l'entreprise assurant les prestations sous-traitées par les tl. On a maintenant corrigé le tir, grâce au SEV et aux interventions des partis politiques de gauche.

Après la dénonciation des conditions de travail chez MSA par le syndicat, les partis

politiques de gauche ont déposé plusieurs interpellations au conseil communal demandant la réintégration des prestations aux tl. Ces interventions se fondent sur des critères de qualité, sécurité du service aux usagers grâce à un personnel formé et compétent et respect de critères sociaux découlant de l'application de conventions collectives de travail. Tant le SEV que les partis de gauche estiment et que la sous-traitance ne devrait pas avoir comme but de faire des économies sur le dos des salariés.

Forts de ces constats, les tl ont procédé à plusieurs vérifications. En juin dernier, ils ont relancé un appel d'offres,

puisque le contrat avec MSA arrivait à échéance en décembre 2010. Cet appel d'offres a été présenté au secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser, étant donné que la convention collective de travail d'entreprise demande que le partenaire social soit informé. Christian Fankhauser a pu demander que les conditions sociales des entreprises souhaitant assurer le mandat prennent une grande importance dans le choix final.

Nette amélioration des conditions

Certes, le syndicat n'a pas réussi à empêcher la sous-traitance des lignes. Cependant, le fait que l'appel d'of-

fres stipule l'obligation d'être signataire d'une CCT le satisfait puisque cela permet d'éviter une sous-enchère sociale lors de la mise au concours de lignes.

Au final, seul MSA a répondu présent, mais à des conditions bien meilleures qu'auparavant, ce qui constitue un réel progrès. L'entreprise a fait des efforts et s'est affiliée à l'Astag, ce qui fait qu'elle est désormais soumise à la CCT des routiers. Cette CCT n'est certes pas une excellente CCT mais une CCT tout de même. L'entreprise a également présenté des attestations de paiement des charges sociales et des contrats de travail pour tous les

collaborateurs, contrats conformes aux exigences tl, notamment aux exigences sociales. Elle s'engage bien sûr également à respecter la LDT. Reste maintenant à espérer que les tl n'oublient pas leur devoir de surveillance et veillent à la bonne application des promesses.

Le prochain objectif du syndicat est une redéfinition du champ d'application de la CCT cadre qui devrait intégrer les entreprises de sous-traitance exploitant des lignes concessionnaires.

Henriette Schaffter

Le SEV se prononce pour l'armement de la police des transports, pour des raisons d'égalité

Police ferroviaire : équité demandée

Dans sa réponse à la consultation du Conseil fédéral, le SEV a pris position pour l'armement de la police des transports. Il n'y a en effet aucune raison, pour le syndicat, de traiter différemment des polices cantonales ou des corps de gardes-frontières.

La décision d'armer ou non la police des transports appartient légalement au Conseil fédéral. Celui-ci a à nouveau consulté les organismes concernés avant de prendre sa décision. Le délai de réponse à cette consultation est échu depuis quelques jours.

La situation est un peu inhabituelle puisque les entreprises de transport se prononcent contre un armement tandis que le SEV et la fédération des fonctionnaires de police sont pour.

«Les collaborateurs de la police des transports sont des policiers formés et assermentés», souligne le SEV dans son message à l'Office fédéral des transports. Il s'agit surtout d'un traitement équitable entre les différen-



Auront-ils prochainement un pistolet? Ici des policiers des transports en service à Romont.

tes unités, qui réalisent des interventions ensemble: «La police des transports travaille souvent avec les gardes-frontières et les polices cantonales et militaires, qui eux accomplissent leur travail (également dans des trains roulants) armés.

Port d'armes: la sécurité est hyper-importante

Le SEV connaît le danger des

armes dans les espaces clos et à plus forte raison dans les trains en circulation. Le syndicat complète donc ainsi: «La détention d'armes par la police des transports peut être complétée par des directives sur la manière de porter l'arme de façon à éviter de se la faire dérober, pour tenir compte d'une partie des peurs existantes. Ces directives devront alors être va-

lables pour toutes les sortes de polices œuvrant dans les transports publics.»

Le SEV insiste sur le fait qu'il ne s'agit que de la police des transports: les services de sécurité non intégrés aux polices ne pourraient utiliser que des matraques, des sprays au poivre, des menottes et des chiens de service, comme actuellement. pmo/Hes

IMPRESSUM

contact.sev: Journal du Syndicat du personnel des transports, il paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

Adresse de la rédaction:

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 23 décembre. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 16 décembre à 10 h.

Centenaire du funiculaire Les Avants–Sonloup

Un funiculaire lié à l'histoire ouvrière, plus particulièrement au SEV

Le 14 décembre, cela fera pile 100 ans que le funiculaire Les Avants–Sonloup a été mis en exploitation. Notre collègue Jean-Claude Cochard, membre du comité de la section VPT GoldenPass, a retracé l'histoire de ce funiculaire dans un passionnant fascicule.

Le funiculaire Les Avants–Sonloup (LSA) a été construit et mis en exploitation en 1910, durant une période marquée par l'extraordinaire essor du tourisme sur la Riviera vaudoise et les hauts de Montreux. A la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, la construction tous azimuts de voies ferrées et d'hôtels a connu des conflits sociaux. Un aspect trop souvent ignoré par les historiens mais pas par Jean-Claude Cochard. Ce dernier rappelle également que la fréquentation du funiculaire avait été boostée par le SEV, propriétaire durant une soixantaine d'années (de 1931 à 1989) de l'hôtel de Sonloup.

contact.sev: Quelle est la raison qui t'a incité à écrire l'histoire de ce funiculaire ?

Jean-Claude Cochard: J'ha-

bite Les Avants et dans le cadre des Journées du patrimoine qui ont eu lieu durant le mois de septembre, un groupe d'habitants du village a mis sur pied toute une série de festivités pour marquer le centième anniversaire de notre funiculaire. Sachant que je suis un passionné des transports publics, ils m'ont sollicité pour en retracer l'histoire.

Qu'as-tu voulu faire ressortir dans ton texte ?

J'en ai profité pour mettre l'accent sur la condition sociale des ouvriers de la Belle Epoque, un aspect occulté par l'histoire officielle. C'était une époque extrêmement dure pour les ouvriers du bâtiment et du génie civil qui devaient travailler 11 heures par jour et touchaient des salaires misérables. Des conditions de travail désastreuses qui ont débouché sur la grève générale vaudoise de 1907.

La construction du funiculaire a-t-elle été marquée par des conflits sociaux ?

Pas à ma connaissance. Le funiculaire a été construit en un temps record de cinq mois, entre juillet et novembre 1910. Il a été mis en service le 14 décembre 1910. Sa construction s'est inscrite dans le contexte du

boom touristique qui s'est emparé de Montreux et de sa région au début du siècle passé.

Quand l'hôtel de Sonloup a-t-il été construit ?

Sa construction a démarré en 1911, quelques mois après l'entrée en fonction du funiculaire. L'exploitation de l'hôtel de Sonloup a été stoppée en 1920, la Première Guerre mondiale ayant eu des répercussions catastrophiques sur l'hôtellerie de la Riviera vaudoise.

Quand le SEV a-t-il racheté l'hôtel de Sonloup ?

En 1931. L'hôtel était fermé depuis onze ans. Le trafic du funiculaire était tombé à son niveau le plus bas. Dès que le SEV a racheté l'hôtel de Sonloup, la fréquentation du funiculaire est repartie en flèche. Notre syndicat a joué un rôle très important dans la survie du funiculaire Les Avants–Sonloup. C'est pour cela que je dis que l'histoire de ce funiculaire est intimement liée à l'histoire ouvrière de notre pays, parce que des ouvriers l'ont construit dans des conditions très difficiles et parce que les cheminots du Syndicat des transports publics SEV ont, durant près de soixante ans, énormément utilisé ce funiculaire pour rejoindre Sonloup, pérennisant ainsi le maintien de son exploitation.

Et maintenant que l'hôtel de Sonloup n'appartient plus au SEV et que son ancien proprié-



Après avoir rédigé l'histoire du funiculaire Les Avants–Sonloup, Jean-Claude Cochard s'apprête à lutter pour sa survie.

taire a mis la clé sous le paillasson en 2008, qu'advient-il de ce funiculaire ?

C'est l'incertitude. Les nouveaux propriétaires de l'hôtel de Sonloup veulent transformer l'hôtel en une clinique privée de luxe soignant les addictions à l'alcool et aux drogues dures. Une clientèle certainement peu intéressée par le funiculaire puisque l'on peut rejoindre Sonloup par la route depuis Les Avants. Par ailleurs, le MOB projette de déplacer le personnel qui travaille actuellement dans les locaux de la gare des Avants. Sans personnel pour surveiller le fonctionnement du funiculaire, l'OFT ordonnera à coup sûr la cessation de son exploitation. Mais nous sommes quelques-uns à vouloir le maintien de ce funiculaire, très prisé durant la saison des narcisses et durant l'hiver. Lorsqu'il y a de la belle neige, il y a beaucoup de monde qui prend le funiculaire pour descendre en luge sur la célèbre piste Sonloup–Les Avants. C'est certain que les choses auraient été plus simples si le SEV était resté propriétaire

de l'hôtel de Sonloup... mais ça, c'est une autre histoire!

Propos recueillis par

Alberto Cherubini

Le fascicule de Jean-Claude Cochard est disponible sur www.sev-online.ch rubrique «Actuel».

VOITURES D'ÉPOQUE

Lors de son inauguration le 14 décembre 1910, l'exploitation du funiculaire nécessitait la rotation de six employés. Aujourd'hui le funiculaire, dont la ligne mesure 531 mètres, fonctionne de manière entièrement automatique. En 2001, la société du funiculaire Les Avants–Sonloup a été intégrée dans la société MVR (Montreux-Vevy Riviera) qui appartient au groupe MOB–GoldenPass. Tractées par câble, les deux voitures qui se croisent au milieu du parcours en faisant l'aller-retour entre Les Avants et Sonloup sont d'époque, c'est-à-dire centenaires.



Le magnifique hôtel de Sonloup, situé à 1160 mètres, était jadis le «Brenscino romand» du SEV.

Sondage SEV auprès du personnel des locomotives P-OP

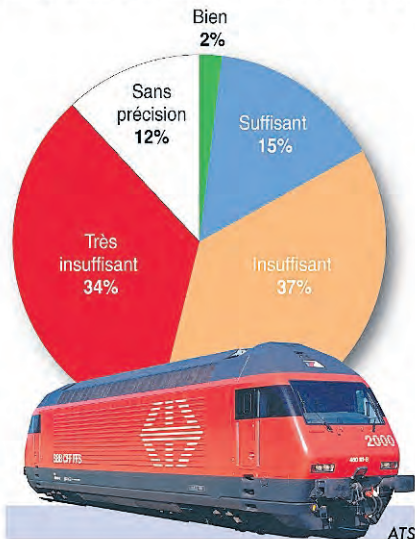
Aïe aïe, le moral est au plus bas !

Incroyable. Les vingt-cinq pour cent (25%) des mécaniciens de la division Voyageurs CFF sont satisfaits de leur travail et – tenez-vous bien – à peine dix-sept pour cent (17%) jugent suffisant le travail du responsable de la répartition des tours de services. Docteur A. Meyer, c'est grave !

Tout est parti de Delémont. Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique participe à une assemblée de la section LPV Jura. Les mécaniciens lui font part de leur profonde insatisfaction professionnelle pour ne pas parler de frustration ou de colère. En fait, dans chaque section LPV, Jean-Pierre Etique entend les mêmes plain-

tes : « Nous travaillons en sous-effectif, nous ne sommes pas écoutés par notre

Les vœux du personnel sont-ils pris en compte par le responsable de la répartition Suisse (RP)?



hiérarchie, etc. » Dans la capitale du Jura, le secrétaire syndical lance spontanément

l'idée : « Et si nous faisons un questionnaire pour mieux quantifier cette insatisfaction ? » Sitôt dit, sitôt fait. L'équipe du secrétariat SEV de Lausanne se met à la tâche. L'initiative plaît à la sous-fédération LPV. Elle est même d'avis que le questionnaire doit être distribué au sein de toutes les sections LPV du pays.

Important taux de participation

Sur les 1930 questionnaires distribués aux mécaniciens de la division Voyageurs, 890 ont été remplis et retournés au secrétariat SEV de Lausanne. Le dé-

pouillement a été effectué sous la houlette de la collaboratrice SEV Conny Chenux. Que ressort-il de ces réponses ? Deux résultats illustrent l'amplitude du malaise : à peine 25% des mécaniciens de la division Voyageurs sont satisfaits de leur travail et seulement 17% jugent suffisant le travail du responsable de la répartition des tours de service (voir graphique ci-contre).

Enorme détérioration en 2 ans

Vingt questions ont été soumises aux mécaniciens. Dans les réponses, parmi les tendances lourdes, il ressort que seulement 35% constatent

que leurs vœux concernant l'établissement des tours de service sont pris en considération.

Mais le sommet du blues est atteint à la question n° 14 : « As-tu ressenti une détérioration des conditions de travail durant ces deux dernières années ? » 83% des mécaniciens ont répondu par l'affirmative. Sans commentaires !

AC

Les résultats complets de ce sondage peuvent être consultés sur www.sev-online.ch rubrique « Actuel »

« Les horaires de travail sont imposés uniquement sur des critères de productivité »

Jean-Pierre Etique est à l'origine du questionnaire envoyé par le SEV aux mécaniciens de la division Voyageurs. Son analyse.

contact.sev: Que retiens-tu de ce sondage ?

Jean-Pierre Etique: J'ai d'abord été surpris par le grand nombre de collègues qui ont bien voulu répondre à notre questionnaire. Ce sondage confirme qu'il y a un profond malaise chez les mécaniciens, aussi bien en Suisse romande qu'en Suisse alémanique et au Tessin. Ils veulent que les choses changent.

Comment les CFF ont-ils réagi ?

La direction P-OP n'a pas apprécié notre initiative. Elle a diffusé une newsletter pour nous discréditer. Le hasard du calendrier a

voulu qu'à quelques jours près, les mécaniciens ont reçu notre questionnaire et celui des CFF (lire encadré ci-contre).

Les résultats des deux enquêtes sur la satisfaction du personnel vont dans le même sens.

Ce qui veut dire que nous n'étions pas si à côté de la plaque que voulaient nous le faire croire les CFF.

Qu'est-ce que les mécaniciens reprochent à leur hiérarchie ?

Ils ont le sentiment d'être bernés. Ils font un maximum d'efforts et ils se sentent mal récompensés au niveau de l'aménagement de leur temps de travail. Ils sont trop souvent sollicités

durant leurs jours de congés. Dans certains dépôts, le travail est très peu diversifié. Les horaires de travail sont imposés uniquement sur des critères de productivité.

Et que va faire la LPV avec ce sondage ?

Je sais que le Comité central de la sous-fédération LPV va élaborer des revendications. Cela ne peut plus continuer ainsi. Si j'étais un responsable CFF, cela m'inquiéterait fortement de constater que seulement 17% des mécaniciens apprécient le travail du répartiteur national. Selon les dires de nombreux mécaniciens, c'est depuis qu'il est en fonction que les conditions se sont dégradées à ce point-là.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

BASSE INQUIÉTANTE DE LA SATISFACTION DU PERSONNEL CFF

Les résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel CFF 2010 – enquête commandée par les CFF – sont tombés le 25 novembre. Comparativement à l'enquête menée en 2006, la satisfaction au travail a baissé de 64 à 58 points et la confiance dans la direction du groupe a chuté de 51 à 43 points. Le SEV n'est pas surpris par ce recul mais il s'inquiète de la dimension. Le besoin d'agir est évident : il faut une meilleure reconnaissance envers le personnel et un frein dans les réorganisations.

Depuis des années, le SEV fait remarquer qu'une culture malsaine de réorganisations permanentes règne aux CFF. Tout en faisant preuve de compréhension pour le développement de l'entreprise, le SEV a de la peine à comprendre que les CFF ne réalisent pas qu'après une phase de réorganisation, une consolidation est absolument nécessaire.

Mais ce qui apparaît au premier plan, c'est un manque de reconnaissance ressenti par le personnel des CFF. « Plus la direction parle de reconnaissance, plus ces paroles semblent être vides de sens », constate le prési-

dent SEV Giorgio Tuti. Le personnel ressent effectivement les lacunes : incompréhension lorsque l'on parle de surcharge de travail et dévalorisation quand il s'agit du nouveau système de salaire.

« L'enquête sur la satisfaction du personnel montre très clairement qu'un redressement de la situation est nécessaire », souligne Giorgio Tuti. Si la direction des CFF veut regagner la confiance de son personnel, elle doit démontrer dans ses actes qu'elle le considère réellement comme une valeur humaine (ressources humaines) et pas simplement comme un facteur de coûts dans l'évaluation de la rentabilité de l'entreprise. Le SEV insiste sur un aspect dont les CFF devraient avoir conscience : malgré l'insatisfaction envers la direction de l'entreprise et des différents secteurs, le personnel effectue jour après jour un travail remarquable afin d'exploiter le meilleur système ferroviaire au monde et de le conserver à ce niveau. Cela ne va pas de soi, en particulier avec une telle insatisfaction à tous les niveaux.

SEV



» Ce qui m'a particulièrement impressionné, c'est que nous avons été très puissamment soutenus par les membres. «

Manuel Avallone, chef de négociation de la délégation syndicale

Les CFF et les syndicats ont trouvé un accord sur le nouveau système salarial – les chefs de file des délégations en tirent le bilan

« La CCT apporte de la stabilité jusqu'en 2014 »

Le vice-président SEV Manuel Avallone pour les syndicats et le responsable des ressources humaines Markus Jordi pour les CFF étaient à la tête des délégations qui ont négocié le nouveau système salarial de la CCT.

Après l'accord intervenu dans la nuit du 26 novembre, ils ont donné ensemble une interview à contact.sev et au Courrier CFF.

contact.sev: Quels avantages le nouveau système salarial apporte-t-il au personnel ?

Avallone: Nous disposerons d'un système salarial unique pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs soumis à la CCT. La question de la réglementation différenciée pour certaines branches est écartée. De plus, il est positif que les collaborateurs dont le salaire actuel est supérieur à la future valeur maximale puissent tout de même profiter d'augmentations. Et que nous ayons réussi à améliorer les valeurs minimums. Je suis heureux en outre que la question des salaires de départ ait pu être clarifiée et qu'ils ne puissent plus être fixés en dessous des valeurs de base (salaires minimums).

Quels sont les avantages pour l'entreprise ?

Jordi: Il était devenu nécessaire de mettre en place un système de rémunération axé sur les exigences, les prestations et le marché. Les CFF doivent pouvoir offrir des conditions d'engagement concurrentielles. Le nouveau système salarial définit par ailleurs des fonctions uniformes à l'échelle de l'entreprise, basées sur des principes et une compréhension clairement établis. De plus, les bonnes prestations seront mieux encouragées et récompensées, afin de recruter de bons collaborateurs et de les conserver dans l'entreprise.

Quelles concessions les CFF ont-ils dû faire ?

Jordi: Nous avons renoncé à une différenciation par branche. Nous avons aussi dû faire des concessions dans le domaine des salaires minimums et des dispositions transitoires. Nous aurions souhaité que le nouveau système déploie plus rapidement ses effets mais une temporisation se justifie pour des raisons de politique du personnel.

Quelle sera la durée des dispositions transitoires ?

Jordi: Certainement plus de cinq ans. Cela dépendra aussi du taux de fluctuation et de l'évolution des salaires et du renchérissement.

Et quels compromis le SEV a-t-il dû accepter ?

Avallone: Nous avons dû faire preuve de flexibilité pour le rapprochement des salaires au niveau du marché. Et nous avons dû accepter que l'évolution des salaires continue à dépendre de la somme salariale qu'on introduit dans le système.

On évoque ici la valorisation de l'expérience dont la valeur maximale sera désormais atteinte après 20 ans au lieu de 12 jusqu'ici. Est-ce que cela reste en travers de la gorge pour le SEV ?

Avallone: Le nombre d'années de progression dans une

fonction doit être fortement relativisé. Les 12 ans prévus par la CCT actuelle sont théoriques et sont influencés par le pilotage de la somme salariale. Pour que les collaborateurs atteignent le maximum de la part d'expérience, les CFF auraient dû consacrer chaque année 1,2% à 1,4% de la somme salariale à cette position. Cela n'a jamais été le cas jusqu'ici et c'est donc de la théorie.

La rapidité de la progression dans une fonction dépend unique-

ment de la somme salariale qui y est consacrée. A l'avenir, ce devrait être au moins 0,5% chaque année. L'entreprise a aussi intérêt à ce que les collaboratrices et collaborateurs ne restent pas bloqués dans la progression de leur salaire, sinon la motivation en prend un coup.

Jordi: Le système actuel prévoyait une progression salariale de 30% en 12 ans. Toutefois nous ne sommes souvent pas parvenus à mettre les moyens nécessaires à disposition pour la progression selon le système. D'un point de vue statistique, on parvenait quand même au sommet en 14 ans. Avec une telle progression en si peu de temps, vous provoquez des effets indésirables. Premièrement: nous avons beaucoup de collaborateurs qui sont

entrés jeunes et qui, à 32 ans, arrivent déjà au maximum de leur échelon et n'ont plus de perspectives salariales. Deuxièmement: la progression salariale se déroule indépendamment de la situation de l'entreprise, de la situation économique et de la prestation individuelle. Ce n'est pas bon. C'est pourquoi nous avons pris comme base la croissance effective des sa-

» Nous sommes parvenus à corriger la courbe salariale vers le haut. «

Manuel Avallone

laires de ces dernières années et étendu la progression à 20 ans.

Le nouveau modèle de classement des fonctions évalue le critère « contraintes et conditions de travail » à seulement 12% – soit moins que les quatre autres critères de compétences professionnelles, compétences personnelles, compétences sociales et compétences de conduite et de conseil. C'est en vain que le SEV a revendiqué 20%. Monsieur Jordi, comment expliquerez-vous cette valeur de 12% à un ouvrier aux manœuvres ou à un constructeur de voies ?

Jordi: Je dois tout d'abord noter que la pénibilité du travail n'a jamais été prise en considération jusqu'ici dans le système salarial. C'est la première fois que ce critère

sera intégré systématiquement dans le nouveau système. Actuellement, cela a conduit à ce qu'un nombre non négligeable de fonctions sont classées plus haut en raison du bruit, de la poussière, de la chaleur, etc. Comme base de pondération, nous avons choisi le « cercle de compétences », une méthode qui est courante dans les grandes entreprises aujourd'hui et

assure la comparabilité. Les entreprises avec des conditions comparables aux

nôtres pondèrent aussi la pénibilité du travail avec 12%, c'est la valeur habituelle aujourd'hui. Si nous étions passés à 20%, nous l'aurions surévaluée par rapport aux autres compétences. Ce n'est pas usuel sur le marché du travail actuel. J'admets qu'il est difficile d'expliquer cela à un ouvrier aux manœuvres.

Pourquoi le SEV a-t-il quand même accepté le modèle de classement ?

Avallone: Nous sommes arrivés à la conclusion que ces questions de pourcentages ont moins d'importance que les salaires qui découlent effectivement du système salarial. Les contraintes et les conditions de travail étaient prises en considération par les instruments actuels d'évaluation comme

INTERVIEW



Alexander Engler

Le vice-président SEV Manuel Avallone (à g.), chef de file de la délégation syndicale de négociation, et le chef du personnel des CFF Markus Jordi lors de l'interview après la conclusion des négociations en pleine nuit.

les catalogues de critères, en particulier pour les métiers de monopole. Dès lors qu'on ne valorise que pour 12% la pénibilité du travail, le travail physique est moins bien considéré que le travail intellectuel. Comme nous vivons dans une société du savoir, les systèmes salariaux s'y réfèrent, c'est la tendance. Nous ne pouvons pas trouver de solution tout seuls pour les CFF – et ceux-ci ne voulaient pas nous faire de concessions. Par conséquent, pour compenser cela, nous avons revendiqué une amélioration de la courbe des salaires du niveau inférieur. Et nous demandons aux CFF de procéder aux qualifications de ces collaborateurs afin qu'ils participent aussi à la société du savoir.

La courbe des salaires était un sujet de divergences jusqu'à peu parce qu'elle était plus basse que l'actuelle pour les salaires inférieurs et par contre plus haute pour les salaires supérieurs. Cela a-t-il été corrigé pour que le SEV puisse vivre avec ?

Avallone: C'était effectivement un point crucial pour

nous et nous sommes parvenus à corriger la courbe salariale vers le haut. Pour les salaires inférieurs, les salaires minimaux sont même plus élevés que jusqu'ici.

A l'origine, les CFF souhaitent introduire des courbes salariales spéciales pour les branches du nettoyage et de la vente. Pourquoi le SEV y était-il opposé ?

Avallone: La comparaison avec le marché est boiteuse, les CFF ne sont pas une entreprise comme les autres et doivent être considérés comme un système global. De plus, dans la branche du nettoyage, le niveau des salaires est extrêmement bas. Il n'est pas digne des CFF de s'aligner sur ces valeurs et de renforcer encore la spirale descendante dans ces branches.

Jordi: Nous avons procédé à des comparaisons approfondies et comparé ce qui est comparable. Nous avons constaté de grandes différences entre nos salaires et ceux du marché. Cela nous met dans une position difficile. Car pour pouvoir fi-

nancer nos investissements et assainir notre Caisse de pensions, nous devons demander de plus en plus d'argent au propriétaire, au contribuable et au client. Nous ne pouvons le faire de manière convaincante que si nous adoptons une démarche entrepreneuriale et que nous orientons progressivement nos conditions d'engagement à celles du marché.

Les CFF vont-ils maintenant externaliser les travaux de nettoyage ou les activités de vente ?

Jordi: La pression à examiner de quelle manière nous pouvons optimiser la structure des coûts dans le domaine du nettoyage ne va certainement pas baisser. Dans la vente, c'est autre chose. C'est une compétence clé des CFF. Une externalisation ne ferait pas sens sur le plan de l'économie d'entreprise.

Avallone: Je ne peux pas m'imaginer que les CFF externalisent 400 personnes en sachant qu'ils vont trouver des conditions d'engagement proches du minimum vital.

Combien les CFF économiseront-ils avec le nouveau système salarial ?

Jordi: Il ne s'agit pas de mesures d'économies. Nous passons d'un système peu transparent et inéquitable à des structures salariales claires et uniformes. Ce faisant, nous allégeons durablement le budget du personnel à moyen et à long terme, sans pour autant réduire les salaires de nos collaborateurs actuels. Et nous rémunérerons nos futurs collaborateurs avec des salaires conformes au marché. Il faut expressément mentionner que de nombreux collaborateurs gagneront plus avec le nouveau système!

Pourquoi introduire des règles spéciales pour les mécaniciens de locomotive et pour la police des transports ?

Jordi: Nous n'avons pas pu intégrer la police des transports dans notre système salarial car les mécanismes hiérarchiques et de rémunération qui prévalent dans cette branche sont tout à fait particuliers. Les salaires sont liés à des gra-

des. Pour le personnel des locomotives, la rémunération était déjà réglée sur la base de conditions spécifiques à la profession. En contrepartie d'une courbe salariale spécifique, le personnel des locomotives devra augmenter considérablement sa productivité et renoncer à diverses prestations financières. Ce paquet donnant-donnant est très équilibré. La profession de mécanicien de locomotive n'est pas traitée de manière plus privilégiée que d'autres.

Le recul de la satisfaction du personnel a-t-il influencé le résultat, Monsieur Jordi ?

Jordi: Le résultat, non. Mais cela a intensifié la pression pour que nous parvenions à un accord sur la CCT. Nous pouvons ainsi créer les bases d'une situation stable pour les trois ans et demi à venir.

Avallone: Certainement: nous avons maintenant un grand besoin de stabilité car les CFF se trouvent devant de grands défis.



” Le passage au nouveau système salarial et l'accord sur la courbe salariale font que la discussion sur des salaires conformes au marché appartient désormais au passé. “

Nick Raduner, secrétaire syndical SEV et spécialiste « salaires »

Les négociations CCT à propos du nouveau système salarial des CFF sont terminées

CCT : accord à présenter

Après une dernière ronde de négociations de 15 heures, on a pu se mettre d'accord dans la nuit de jeudi à vendredi sur les derniers points permettant d'ancrer le nouveau système de salaire dans les CCT CFF et CFF Cargo. Grâce à la pression exercée par le SEV, il a été possible de relever la courbe des salaires par rapport à la proposition initiale des CFF, et de fixer des salaires minimaux à un niveau légèrement plus élevé.

Le point central du renouvellement de la CCT est le nouveau système de salaire dans lequel 15 niveaux d'exigences remplacent les 29 échelons de fonctions. Les CFF voulaient tout d'abord des salaires différents pour les diverses branches. Le SEV a obtenu que l'ensemble des CFF soit traité comme une seule branche.

Lors de la dernière ronde de négociations, sous la pression constante exercée par le

SEV, il a été possible de relever la courbe des salaires par rapport à la proposition initiale des CFF, et de fixer des salaires minimaux à un niveau légèrement plus élevé.

Le SEV était présent dès 9 heures du matin jusqu'à la fin des négociations, bien après minuit, de nombreux membres étant sur place durant tout ce temps pour une action de protestation. Ils ont essayé de discuter avec les représentants des CFF afin de

soutenir les revendications du SEV : pas de baisse des salaires, pas de dévalorisation du travail. Notre engagement a payé!

Pas de diminutions de salaire

Pour l'ensemble des collaborateurs travaillant actuellement aux CFF, le salaire est garanti. Ceux qui se retrouvent au-dessus du maximum de leur nouvelle plage salariale auront droit à 50% des augmentations générales de salaire.

Efficacité de la pétition SBV

Le lieu de travail de Zurich aéroport se voit revalorisé puisqu'il est promu dans la plus haute des deux catégories de l'indemnité régionale. Ce résultat a pu être obtenu au terme de négociations qui étaient particulièrement longues et difficiles. C'est grâce à la pression constante exercée par la base du SEV qu'il a été possible de trouver un accord que la délégation de négociations peut

recommander pour acceptation à la conférence CCT. La conférence CCT en discutera le 10 décembre et rendra alors sa décision. La convention collective devra entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2011 et il sera possible de la dénoncer à fin 2014 au plus tôt. Les autres dispositions de la CCT, soit les réglementations sur le temps de travail, qui ont dû être adaptées aux prescriptions légales, et le contrat social, la protection contre le licenciement en cas de réorganisations, restent inchangées. SEV



Certains ont fait le piquet de 9 h du matin à 2 h le lendemain devant la salle où se déroulaient les négociations. Cela leur a donné l'occasion de discuter avec certains membres de la délégation des CFF, ici avec Markus Jordi, chef du personnel.

Quels sont les appo

Si le Conseil d'administration des CFF, la conférence CCT du SEV et les organes décisionnels du VSLF, de Transfair et de l'ACTP acceptent la nouvelle CCT, plus de 26 000 collaborateurs des CFF et de CFF Cargo auront un nouveau système salarial dès le 1^{er} juillet 2011.

En lieu et place des 29 échelons de fonction actuels seront mis en place 15 niveaux d'exigences de A à O. Ceux-ci classeront toutes les fonctions (postes) sous un nouveau système

DOSSIER



C'est dans cette configuration qu'a eu lieu la dernière ronde de négociations au Kornhausforum à Berne : sur la photo du haut, les représentants des CFF et sur la photo du bas, les représentants des syndicats.

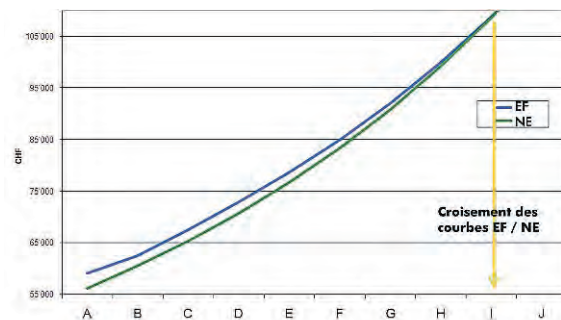
Ports du nouveau système salarial ?

d'évaluation unique pour toute l'entreprise : pour chaque fonction sera élaboré un descriptif de poste, et toutes seront évaluées ensuite selon les cinq critères principaux du « cercle de compétences ». D'ici fin mai 2011, tous les collaborateurs recevront, par écrit, la décision quant au niveau d'exigences de leur fonction.

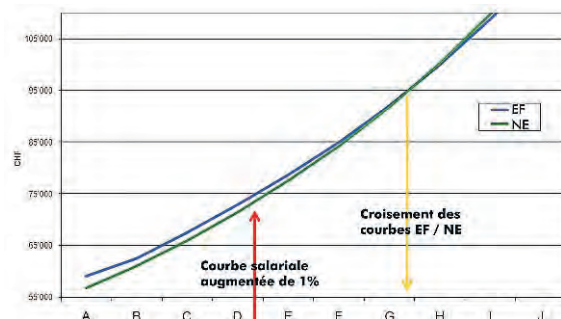
Dans chaque niveau, les salaires évoluent dans une **plage de salaire** qui va d'une valeur de base de 100% à une valeur maximale de 145%. Le salaire se trouve entre ces deux extrêmes et sa valeur exacte dépendra de l'expérience et des prestations fournies (évaluation du personnel). Cette

évolution entre 100% et 145% dure au maximum 20 ans. Jusqu'à présent, la progression selon l'expérience durait théoriquement 12 ans, mais ce n'était dans la pratique pas le cas puisque les 1,2 à 1,4% nécessaires pour ces augmentations salariales individuelles n'étaient pas mis à disposition chaque année.

L'évaluation du personnel a des effets sur le salaire, puisque si l'on obtient une évaluation au-dessus de la moyenne (A et B), une prime à la prestation unique est garantie. Ces prestations au-dessus de la moyenne ne seront donc plus intégrées au salaire. Le droit acquis pour celui qui n'arrivait pas à confirmer *Suite en page 14*



Comparaison entre l'ancienne (1 à 19) et la nouvelle courbe (A à J) avant la dernière ronde (Graphique: SEV/Ra)



Comparaison entre l'ancienne (1 à 19) et la nouvelle courbe (A à J) après la dernière ronde (Graphique: SEV/Ra)

« LA » COURBE

Le point d'accroche principal des dernières négociations a été la courbe salariale : le fait que celle-ci soit abaissée dans sa partie déjà la plus basse, signifiait que les fonctions les moins bien classées seraient moins payées qu'auparavant. Le SEV n'a pas pu totalement éviter cela, mais a réussi tout de même à l'élever de 1% dans le bas de la courbe, comme le montrent les deux graphiques ci-contre. Dans le graphique du haut, on voit la situation avant la dernière ronde de négociations : le point de croisement se situait au niveau d'exigences « I ». Dans le graphique du bas, le point de croisement se situe au niveau d'exigences « G ».

Suite de la page 13

une note au-dessus de la moyenne n'existera donc plus. Cette ancienne façon de faire était souvent ressentie comme inéquitable.

L'évaluation du personnel sera également plus objective, car les critères d'évaluation seront liés au niveau d'exigences de la fonction, c'est-à-dire aux compétences qui sont effectivement utiles à cette fonction. Pour les fonctions pour lesquelles il est difficile d'évaluer la prestation individuelle, par exemple pour les mécaniciens de locomotive, il sera possible, dans ce nouveau système, d'avoir une évaluation qui n'a aucun effet sur le salaire. Cela a été décidé ainsi lors de la dernière ronde de négociations et vaut également pour le personnel des locomotives Cargo.

Des engagements en dessous de la valeur de base de 100% ne sont plus possibles. Subsistent deux exceptions: peu après la fin d'un apprentissage ou d'une formation équivalente et après une deuxième formation lors d'un engagement au niveau d'exigences F ou supérieur. Le salaire ne pourra alors qu'être de 10% maximum inférieur à la valeur de base et l'intégration à la plage de salaire devra être réglée clairement.

Des acquis – et à l'avenir des augmentations de salaires

Selon les données des CFF, 29% des collaborateurs seront placés dans des niveaux d'exigences dont la valeur maximale est en dessous de leur salaire actuel. Ils ne seront toutefois pas soumis à des diminutions de salaire et conserveront leur salaire actuel. Ils auront à l'avenir 50% des augmentations de salaire générales. Environ 10% des collaborateurs ont, selon les CFF, un acquis provenant d'anciennes restructurations. Leur salaire ne sera pas touché et ils auront aussi droit, à un certain degré, aux augmentations générales futures de salaire.

Fi/Hes

Caisse de pensions CFF

Le premier « oui » à l'assainissement

La participation de la Confédération de 1,148 milliard n'a pas été contesté par le Conseil des Etats qui l'a accepté par 40 voix contre 0!

L'affaire a été vite conclue au Conseil des Etats ce mardi 7 décembre: l'assainissement de la Caisse de pensions CFF a été accepté à l'unanimité. Les 1,148 milliard de francs devraient amener la caisse proche d'un taux de couverture de 100%. Les sénateurs ont donc reconnu que l'entreprise CFF, mais aussi les ac-

tifs et anciens collaborateurs ont déjà bien contribué et contribuent toujours à l'assainissement.

Les assurés sont les premiers à avoir passé à la caisse

Le SEV est satisfait que le Conseil des Etats ait dit oui si nettement. Il continue à soutenir qu'un montant plus élevé est nécessaire pour un refinancement correct. Le président SEV Giorgio Tuti relève « que le personnel des CFF contribue depuis de nombreuses années à cet assainissement par des cotisations supplémentaires, des réductions de rentes et un âge de la retraite plus élevé ».

Au Conseil national de jouer

C'est au tour du Conseil national de se prononcer maintenant. Ce sera à sa commission des finances de préparer le dossier, qui sera traité en plénum vraisemblablement lors de la session de printemps, en mars 2011. S'il n'y a pas de différences entre le National et les Etats, le vote final interviendra durant cette même session de printemps 2011. Le mérite de ce vote net du Conseil des Etats revient avant tout aux membres SEV qui se sont mobilisés pour que la Confédération participe à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. pmo/AC



Les actions du SEV pour revendiquer une participation fédérale à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF commencent à porter leurs fruits.

EN VITESSE

DIDIER LE RESTE PENSE À LA POLITIQUE

■ En France, Didier Le Reste, l'emblématique patron de la CGT Cheminots, qui prendra sa retraite à la fin de 2010, va s'investir en politique. A l'expiration de son mandat, il compte s'impliquer davantage au sein du Parti communiste, dans la perspective d'une éventuelle candidature aux législatives de 2012. Ce sera Gilbert Garrel, le responsable des cadres cheminots, qui lui succédera dès le 1er janvier à la tête de la CGT Cheminots.

OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

■ La division Politique de l'Office fédéral des transports (OFT) sera dirigée par Petra Breuer dès février 2011. Elle remplacera Ueli Stückelberger qui a été nommé directeur de l'Union des transports publics (UTP) et de Remontées mécaniques suisses (RMS). Mme Breuer, qui dirige actuellement la section Affaires directoriales à l'OFT, est sa suppléante depuis 2010. En tant que responsable de division, Mme Breuer deviendra membre de la direction de l'OFT. Elle travaille à l'office depuis 2001 et y dirige la section Affaires directoriales depuis 2006. Petra Breuer est âgée de 39 ans, géographe diplômée et spécialisée en économie des transports. Avant son entrée à l'OFT, elle a travaillé dans divers domaines des transports publics.

VOITURES COUCHETTES

■ Les CFF ont vendu leurs voitures-couchettes de type Bcm61 à RAlpin. Ces 20 voitures circuleront dès le changement d'horaire de fin 2011 sur la chaussée roulante (ROLA), et amélioreront ainsi le confort des chauffeurs de camions durant leurs trajets entre l'Allemagne et l'Italie.

Sections

Judi 9 décembre
19 h 30
Château-
d'CEX
Buffet
de la Gare

■ **VPT GoldenPass**
Assemblée générale
d'automne

Ordre du jour statutaire. Informations importantes sur la caisse de pensions et les négociations salariales.

Le président :
Daniel Monod

Vendredi 10 décembre
19 h 45
Fribourg
Antica Roma
(anc. Buffet
de Gare)

■ **SBV Région Ouest**
Assemblée générale
d'automne

Le 10 décembre, le jour même de l'assemblée générale, aura lieu à Berne la Conférence CCT qui décidera de l'avenir de Toco, donc de nos salaires et de notre CCT actuelle. Il s'agit d'une date importante, venez nombreux. Notre invitée sera Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV. Inscription indispensable pour le souper qui suivra, sur les formulaires qui ont été déposés dans vos locaux de service ou par mémo U143741/alain.uldry@sbb.ch

Le comité

Samedi 11 décembre
Ouchy,
à bord du
bateau
«Lausanne»,
quai n° 1

■ **VPT Lac Léman**
Arbre de Noël

L'arbre de Noël aura lieu à bord du «Lausanne» qui restera à quai!

Je vous attends nombreux.

Votre Père Noël

Vendredi 17 décembre
Tramelan
18 h 00
Restaurant
«Le Cerf»

■ **VPT CJ**
Séance du comité

Possibilité de souper après la séance. S'inscrire auprès du collègue Jean-Michel Mérillat jusqu'au 14 décembre.

Alain Gigon

Mardi 14 décembre
Dès 10 h 30
Genève
Centre UOG
Place des
Grottes 3

■ **PV Genève**

Fête de Noël

Noël approche, la fièvre des cadeaux à trouver vous a sûrement gagné, que c'est difficile d'avoir une idée pour chacun... Offrez-vous donc, à vous-même, le cadeau d'un moment de camaraderie et d'amitié!

Comme l'année dernière, nous vous donnons rendez-vous mardi 14 décembre 2010 dès 10h30 à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève (bas de la Servette). Après la petite cérémonie de remise des diplômes aux jubilaires, nous continuerons par l'apéritif vers 11h30, moment auquel vous pouvez aussi nous rejoindre. Le repas suivra vers 12h15: José Costa Vidreiro, gérant de la cafétéria de l'UOG, nous concocte un menu sympathique: petite salade lyonnaise, suprême de volaille aux champignons, pâtes et légumes. Les glaces de notre ami André Balmer sont aussi au programme, merci d'avance. Un peu de musique accompagnera la digestion.

Le nombre de places est limité, **inscrivez-vous rapidement** au n° de tél. 022 796 33 50 ou 022 794 06 50. Dernier délai: vendredi 10 décembre 2010.

Une participation financière de 10 fr. par personne sera encaissée sur place (apéritif, entrée, repas, dessert, café et une bouteille de 50 cl de vin pour deux personnes). Merci d'apporter votre bonne humeur.

Le comité

Mercredi 15 décembre
Dès 11 h 30
Martigny
Salle
Communale
Rue des
Petits-
Epineys

■ **PV Valais**

Fête de Noël
du Bas-Valais

La fête de Noël du Bas-Valais se déroulera le mercredi 15 décembre prochain, dès 11h30 dans la salle communale, rue des Petits-Epineys, à Martigny. A pied, 10 minutes depuis la gare. Départ du bus local à 11h23, arrêt place Centrale. Ouverture de la caisse dès 11h30. Comme à l'accoutumée: apéritif, repas de midi en commun, hommage aux jubilaires SEV et la tombola. Le traiteur de la maison nous concocte un succulent menu avec du rôti de veau.

Pour la modique somme de Fr. 30.- par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour deux personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont cordialement les bienvenus(e)s. Alors toutes et tous à la salle communale, pour passer quelques moments agréables.

Après le repas, nous procéderons à la remise des insignes argentés pour 25 ans, ainsi que des insignes dorés pour 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation. **Inscriptions:** auprès de la collègue Madeleine Oberli, rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, jusqu'au 10 décembre 2010 au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. (Pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, avec une carte postale). Ou par téléphone au n° 024 485 25 28 ou madoberli@netplus.ch. Veuillez respecter le délai.

La fête de Noël pour le Haut-Valais aura lieu le 14 décembre prochain dès 11 h 30, dans la salle de l'hôtel-restaurant River Side à Brigue-Glis. Inscriptions: auprès du collègue Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, jusqu'au 9 décembre 2010, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. Ou tél. 027 923 21 39, e-mail: luggen.r@valaiscom.ch. Veuillez respecter le délai.

Frédéric Imhof

Pensionnés

Mardi 14 décembre
Dès 11 h 15
Geneveys-
sur-Coffrane

■ **PV Neuchâtel**
Assemblée générale

Programme: dès 11 h 15, apéritif facultatif; 12 h, dîner dans la salle à manger au rez-de-chaussée. Menu: salade mêlée, plat du jour, dessert. Prix: 19 fr., sans les boissons. Café offert par la section.

A 14 h 30, assemblée, salle 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire.

Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus.

Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70 **jusqu'au vendredi soir 10 décembre,** dernier délai.

Le comité

Dimanche 30 janvier
Dès 11 h 45
Restaurant
de
l'Aérodrome
des Eplatures

■ **Cagnotte des agents de trains de La Chaux-de-Fonds**

Le repas traditionnel aura lieu le dimanche 30 janvier 2011 au restaurant de l'Aérodrome des Eplatures dès 11 h 45. Les veuves sont cordialement invitées.

Inscriptions chez Dédé Leuba au 079 824 21 62

Nous nous réjouissons de partager ce repas avec vous et profitons de ce courrier pour vous présenter nos meilleurs vœux de fin d'année.

Michel

Séance du Comité central (CC) de la sous-fédération des pensionnés (PV)

Peter Bodenmann, toujours aussi incisif !

Ce sont près de 70 collègues qui se sont rendus jeudi 21 et vendredi 22 octobre à Brenscino pour une séance du Comité central ; elle était précédée d'un cours de formation avec Peter Bodenmann.

Peter Bodenmann, ancien conseiller national, président de nombreuses années durant du PS suisse, s'est exprimé sur le thème « L'avenir des chemins de fer pour la

Suisse et le tourisme ». Dans son exposé, des plus intéressants, il a relaté le travail politique préliminaire qui a finalement rendu possible le percement des Alpes au Lötschberg et au Gothard. Il a aussi décrit comment a pu être réglé le financement de ces ouvrages du siècle. La redevance poids lourds n'est pas seulement la condition préalable à la réalisation et à l'exploitation des tunnels, elle a pour but premier d'assurer le transfert du trafic de transit lourd de la route au rail. Elle a le caractère d'un modèle pour la politique de

report modal de l'Union européenne qui s'oriente lentement mais sûrement vers cette solution.

Harmoniser la vitesse des trains ?

Bodenmann a aussi présenté sa vision sur l'évolution du trafic, la manière de la maîtriser et le développement du tourisme. Ce trafic est appelé à croître de manière continue, en raison de la tendance irréfutable à plus de mobilité et de l'augmentation prévisible de la population. Les lieux de travail et ceux d'habitation tendent à s'éloigner les uns des autres car le

Suisse, en règle générale, ne change pas de domicile, il y reste très attaché. Les chemins de fer ne pourront absorber le trafic supplémentaire que si l'on en vient à une harmonisation des vitesses sur le rail. Des trains marchant



L'hôtelier de Brigue est quelque part resté un visionnaire.

lents et des trains voyageurs rapides sur les mêmes voies, cela ne va pas. Une augmentation générale des vitesses et un itinéraire rapide Berne-Zürich se révéleront indispensables à l'avenir. Les exigences de confort des voyageurs augmenteront.

L'orateur a aussi parlé de l'évolution dans le trafic routier. La tendance va clairement dans la direction des voitures électriques. Celles-ci consomment une fraction seulement de l'énergie qu'exige un moteur de voiture ordinaire et elles minimisent les atteintes à l'environnement. L'évolution de la production de l'énergie électrique leur est étroitement liée, bien sûr. Notre orateur constate une incroyable accélération dans le développement de la technique des éoliennes et du solaire. Produire du courant de cette manière est déjà rentable aujourd'hui. La Suisse manque toutefois de surfaces pour installer des cellules solaires ou alors il faudrait changer les prescriptions de construction et utiliser aussi des parois qui s'y prêtent. Construire des fabriques d'énergie solaire dans les déserts serait possible, les techniques de transport du courant sur de longues distances sans pertes notables le rendent possible. Les doutes au sujet de la fiabilité politique de certains Etats par lesquels passeraient les câbles posent cependant problème. Selon Bodenmann l'hôtelier, des idées créatives sont aussi demandées dans le tourisme. Il criti-

que le fait que, en hiver surtout, les installations ne sont utilisées que pour une brève période. La politique des prix des entreprises de sports d'hiver devrait être revue. Trop de familles ne peuvent plus s'offrir des vacances de ski aujourd'hui. En baissant les prix en dehors de la haute saison, on pourrait attirer de nouveaux clients, les coûts fixes restant quasiment les mêmes. Lui-même ne fait pas qu'héberger ses clients mais il leur organise régulièrement des voyages en train.

Renforcer l'AVS

En ce qui concerne les œuvres sociales, Bodenmann voit un renforcement de l'AVS à l'avenir. Le système de la répartition a fait ses preuves et ne laisse pas d'espace aux spéculateurs pour optimiser leurs gains. La Suisse reste un pays riche, sa fortune dépasse de loin ses dettes. Bodenmann a aussi esquissé l'évolution du secret bancaire. Dans ce domaine, la Suisse n'a pas su reconnaître les signes des temps. Au lieu d'adopter un rôle de précurseur pour la propreté dans les affaires bancaires et de marquer des points, c'est sous la pression des autres pays qu'elle a dû revoir sa copie. Les politiciens qui avaient défendu le secret bancaire avec entêtement doivent maintenant exécuter des contorsions verbales lamentables. Ceux qui donnaient l'alarme dans le passé – et Bodenmann en faisait partie – ont été ignorés trop longtemps. WS/SA

SÉANCE DU COMITÉ CENTRAL DE LA SOUS-FÉDÉRATION PV

Outre les membres du Comité central, le président central Ricardo Loretan a pu saluer de nombreux délégués supplémentaires des sections. Barbara Kern, la nouvelle présidente de la section de Neuchâtel, succédant à Jean Senn, était pour la première fois de la partie. Une bienvenue particulière à la première présidente PV. C'est à nouveau le refinancement de la Caisse de pensions CFF qui a constitué une des pièces de résistance de la séance. Le président central a résumé ce qui a été fait jusqu'ici et ce qui est encore prévu. Le lobbying auprès des membres du Parlement a la priorité actuellement. De nombreux efforts ont déjà été faits dans ce dossier. Des membres de la PV aussi se sont adressés directement à des parlementaires, un merci spécial à eux. Il apparaît que les politiciens « de gauche » auraient été quelque peu négligés dans ces démarches. Partir de l'idée qu'ils vont de toute façon voter en notre faveur, respectivement qu'ils seront sûrement présents lors des votations ne suffit pas. Il y a du rattrapage d'information à faire. Pour la suite de cette démarche, la collaboration d'autres volontaires parmi nos membres est nécessaire. On a relevé, pour le critiquer, le fait que l'objectif fixé de recevoir 1,148 milliard de la Confédération est insuffisant. Ce sont 3,4 milliards qui sont nécessaires pour que la Caisse de pensions CFF soit assainie durablement. Les facilités de voyage pour le personnel (FVP) ont à nouveau constitué un morceau de choix. Il n'est pas possible de se résigner face aux péjorations massives. Ce n'est pas parce que certains répètent continuellement, comme récemment encore Peter Vollmer, que c'est l'administration fiscale qui est responsable de l'augmentation des prix que cela en devient plus vrai. La fiscalisation des rabais qui dépassent 50% aurait à coup sûr été plus avantageuse. Le Comité central prend connaissance avec reconnaissance de l'augmentation à 100 francs du bon annuel mais la revendication d'une carte multi-jours (6 cartes journalières), à laquelle correspondait l'ancien bon, est maintenue. Nous demandons aussi la réintroduction d'une carte tram/bus avantageuse ; elle rendrait service avant tout à celles et ceux qui ne peuvent pas s'offrir un

abonnement général. Hans Heule, notre responsable du recrutement, nous a informés sur l'évolution du nombre de membres. Il s'agit de poursuivre nos efforts. Ce sont avant tout les nombreux décès pour raison d'âge qui pèsent sur nos effectifs. Serge Anet et Ernst Widmer ont donné des renseignements sur l'activité de la FARES et du CSA.

Thérèse Godel a fait rapport sur le travail de la Commission féminine et ce qui l'attend l'année prochaine. La prochaine journée de formation des femmes aura lieu le 25 novembre 2011.

Willi Fischer, président de la section Argovie, annonce qu'il va se retirer. Ueli Röthenmund prendra sa succession. La section de Bâle aussi va changer de président. Josef Bühler se retire et se concentre sur sa participation à la Commission centrale et sa tâche de conseiller juridique de la PV. Il reste membre suppléant du Comité SEV. Son successeur sera élu à



Barbara Kern, PV Neuchâtel, première femme à présider une section de la sous-fédération PV.

l'assemblée générale de janvier 2011, il y a un candidat en la personne de Rolf Deller. Le président central remercie tous ceux qui ont mis en place un processus de succession. Les remerciements officiels à ceux qui ont remis leur charge, parmi lesquels aussi Jean Senn, feront l'objet d'une cérémonie ultérieure. Pour terminer, les objectifs de la PV pour l'année 2011 ont été discutés et adoptés. C'est là-dessus que le président central Ricardo Loretan a pu mettre un terme à une session réussie à Brenscino.

Walter Saxer / trad. SA

VPT La Plaine du Rhône

Une année plutôt bien remplie

Renouvellement de la convention collective de travail, changement de caisse de pensions, négociations salariales : l'année 2010 a été riche en activités pour la section chablaisienne La Plaine du Rhône.



Damian Contesse, le caissier très apprécié de la section VPT La Plaine du Rhône.

Plus de 40 collègues ont répondu à l'invitation du comité VPT La Plaine du Rhône pour participer à l'assemblée générale de la section le mardi 23 novembre à l'Hôtel-de-Ville de Bex. Le président Philippe Chambovey a d'emblée rendu hommage à Pierre Monod, décédé le 11 novembre à l'âge de 87 ans. Peppone, comme tout le monde l'appelait, était le président honoraire de la section. Pour Philippe Chambovey, il était l'exemple même du « syndicaliste pugnace ».

Globalement un bon résultat

De la pugnacité, il en a fallu au comité de la section pour venir à bout de tous les dossiers qu'il a dû négocier avec la direction des Transports publics du Chablais (TPC). Dernier en date, celui des négociations salariales 2011. Le secrétaire syndical Olivier Barraud a présenté le résultat de ces négociations qui se résument à la compensation automatique du renchéris-

sement sur la base de l'indice des prix à la consommation (IPC) de novembre. Pas de quoi pavoiser direz-vous, mais ce résultat est à inscrire dans le contexte des résultats obtenus d'une part lors des négociations pour le renouvellement de la convention collective de travail (CCT) et, d'autre part, lors du changement de caisse de pensions. Olivier Barraud a rappelé que dans le cadre du passage de l'Ascoop à Profelia, l'entreprise a accepté de prendre à sa charge dès le 1er janvier 2011 l'entier de l'augmentation de la cotisation d'assainissement dans la perspective d'atteindre un taux de couverture de 90%. Le secrétaire syndical a également rappelé que lors du renouvellement de la CCT, le personnel a obtenu un jour de vacances supplémentaire dès 2010 (reporté sur 2011)

et qu'à cette journée supplémentaire, dès 2012, s'ajouteront deux autres jours. Lors des négociations CCT, d'autres améliorations ont été obtenues (améliorations des indemnités, retraite anticipée facilitée, etc.). « Bref, ce qui a été obtenu lors des négociations CCT et lors du changement de caisse de pensions est à englober dans le résultat des négociations salariales » a conclu Olivier Barraud. Au nom du comité, le président Philippe Chambovey juge ce résultat de « globalement sa-

tisfaisant » et c'est à l'unanimité que l'assemblée l'a accepté. **Taux de syndicalisation en augmentation**
Le caissier Damian Contesse se bat depuis cinq ans pour assainir la caisse de la section. Sa gestion rigoureuse des affaires, comme le démontre le résultat de l'exercice 2009, devrait permettre à la section de retrouver les chiffres noirs à la fin de l'exercice 2011. Autre bonne nouvelle livrée par Damian, le nombre de membres de la section continue de croître lentement mais sûrement. Désormais, environ le 70% des employés des TPC sont affiliés au SEV. Cette tendance pourrait être meilleure si davantage de conducteurs de bus et d'ouvriers de la voie décidaient de se

syndiquer. Pour cela, il faut avoir le courage de ne pas se laisser museler par certains chefs qui ont tendance à oublier les règles élémentaires du partenariat social. Une salve d'applaudissements a été spontanément adressée à Damian, « caissier efficace et généreux » comme l'a qualifié le président Philippe Chambovey. Durant l'année écoulée, Jean-François Manzini a quitté le comité. Mais il reste bien entendu actif au sein du syndicat. Applaudissements nourris également pour ce personnage haut en couleurs qu'est Manzini.

Pour clore cette assemblée bien fréquentée, Vincent Di Blasi a présenté les multiples prestations de SEV Assurances, la seule compagnie d'assurances qui soit cent-pourcent dans les mains d'un syndicat et dont les performances rivalisent avec les grandes compagnies. Le secret de SEV Assurances ? Du personnel compétent et aucun actionnaire à rétribuer puisque c'est une coopérative.

Alberto Cherubini

DÉCÈS

Pauline Baudois, veuve de Jean-Pierre, Lausanne, décédée le 15 novembre dans sa 78^e année. Membre PV Vaud.

Simone Beauverd, veuve d'Albert, Echichens, décédée le 22 novembre dans sa 97^e année. Membre PV Vaud.

Robert Cherix, monteur de voies retraité, Bex, décédé le 23 novembre dans sa 77^e année. Membre PV Vaud.

Raymond Marquis, chef de train retraité, Biel-Bienne, décédé le 15 novembre dans sa 87^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Henri Meystre, ouvrier spécialiste retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 14 novembre dans sa 77^e année. Membre PV Vaud.

Roger Roulin, ouvrier spécialiste retraité, L'Abergement, décédé le 4 novembre dans sa 74^e année. Membre PV Vaud.

Marc Walther, mécanicien de manoeuvre retraité, Renens, décédé le 21 novembre dans sa 85^e année. Membre PV Vaud.

Ernest Willen, conducteur tracteur sur rails retraité, St-Imier, décédé le 24 novembre dans sa 85^e année. Membre PV Neuchâtel.

LA DERNIER COUP DE PEPPONE



La section VPT la Plaine du Rhône manifeste avec son drapeau en 1982 dans les rues de Berne pour revendiquer la pleine compensation du renchérissement. La manifestation était organisée par l'USS. Peppone marche en uniforme de l'AOMC en première ligne entre Mme Charbonnet et le porteur de pancarte Raymond Siervo.

Lors de l'assemblée générale de la section VPT La Plaine du Rhône du 23 novembre, le président Philippe Chambovey a présenté le drapeau de la section que la plupart des membres présents n'ont jamais eu l'occasion de voir. Inauguré en 1928 à l'occasion du vingtième anniversaire de la section, ce drapeau avait été fièrement porté lors

Chambovey. Il s'est avéré que Peppone avait précieusement conservé l'étendard près de lui, craignant que la nouvelle génération mette au rebut ce témoin de nombreuses luttes syndicales. La section VPT La Plaine du Rhône lui pardonne cette cachotterie, signe de l'attachement viscéral que Peppone vouait à sa section. AC

de manifestations à Berne, mais aussi à l'occasion d'enterrements de collègues. Depuis quelques décennies, ce drapeau avait disparu de la circulation. Quelques jours après le décès de Pierre Monod, un de ses fils a remis le drapeau de la section au président Philippe

SBV Conférence des délégués

Une bonne cure syndicale

Du 2 au 4 novembre, trente-trois délégués ont participé à la conférence de la sous-fédération SBV qui s'est déroulée au centre thermal d'Ovronnaz en Valais.

Après les tensions professionnelles, savoir être à l'écoute de son corps, chercher à se détendre tout en consacrant du temps à l'engagement syndical. Mission impossible ? Pas du tout ! La conférence des délégués de la sous-fédération SBV en a fait l'expérience début novembre au centre thermal d'Ovronnaz. Un lieu idéal pour se relaxer tout en réfléchissant à l'analyse et à l'action syndicale sur la base d'un cours Work-Life-Balance (juste équilibre entre travail et vie privée) animé par Diana Bertschi.

Mens sana in corpore sano

Durant ces trois journées consacrées aussi bien à leur bien-être qu'aux activités syndicales, les participants ont appris comment éliminer ou pour le moins diminuer le stress grâce à une alimentation saine et à des techniques de respiration et de détente musculaire. Parfois l'on se stresse inutilement parce que l'on veut aller au-delà de nos forces, alors qu'il serait plus judicieux de connaître ses limites. La phrase " je suis la personne la plus importante de ma vie " a donné lieu à quelques réflexions sur l'équilibre à avoir entre engagement professionnel, vie sociale et familiale. Equilibre possible que si l'on sait se réserver des plages de détente.

C'est donc avec un esprit zen que la conférence des délégués SBV a passé en revue l'actualité syndicale à Ovronnaz, une station valaisanne située à 1350 mètres d'altitude. Il a bien entendu été question des multiples changements qui ont lieu au sein des CFF. Il y a les changements et il y a les projets de changements dont on ne sait pas toujours très bien distinguer si c'est de l'info ou de

l'intox. Le démantèlement des postes de travail au sein de la vente et les migrations dans les bureaux centraux ont figuré au centre des discussions. Pour en savoir plus, il y a des informations dispo-

collègues des CFF avec qui elle l'occasion d'avoir des entretiens. Ce projet de recrutement a été prolongé pour l'année 2011. Certains délégués ont fait justement remarquer que l'encadrement



A gauche, Diana Bertschi, animatrice du cours « Work-Life-Balance » ; à droite Elisabeth Jacchini, présidente centrale de la SBV.

nibles sur l'intranet des CFF <http://news.sbb.ch/betrieb-zentrale/faq/>

Départs et arrivées

A relever que c'était la première participation commune de collègues de Securitrans et de la Police des transports CFF Suisse SA à une conférence des délégués de la sous-fédération SBV. A Ovronnaz, la conférence a pris congé de Stefan Böhm, ancien président Securitrans, et a rendu hommage aux collègues Walter Kobi (ancien président central de la SBV, de 1959 à 1981) et Dominik Mändli. Les collègues Sylvia Grogg et Gabriel Klausner ont été élus pour représenter la SBV au sein de la conférence CCT ; Marcel Ruoss et Guido Flickiger en seront les suppléants. Changement à la présidence de la région de la Suisse centrale : André Hofer succède à Thomas Bircher.

Recrutement

Gilberte Imboden a parlé de son activité en matière de recrutement durant l'année écoulée. Gilberte - qui occupe un poste à 20% de déléguée syndicale au sein de la SBV - estime qu'elle a pu apporter de bonnes bases au projet-pilote " recrutement SBV " qu'elle conduit. Elle est désormais bien préparée pour répondre aux questions des

des membres est une tâche tout aussi importante que le recrutement.

La présidente centrale de la SBV Elisabeth Jacchini a remercié Gilberte Imboden pour son activité. Le recul du nombre de membres au sein de la sous-fédération a enfin été freiné. Il y a même une légère tendance positive. Elisabeth demande que l'on informe régulièrement les membres et les collègues de travail sur l'activité du SEV et sur les succès qu'il obtient.

Personnel de vente

Les vendeuses et vendeurs CFF ont demandé à l'entreprise qu'on affiche dans locaux de vente et sur les guichets l'autocollant avertissant les clients qu'en cas d'agression envers les employés CFF, les agresseurs seront poursuivis d'office. Autocollants que certaines entreprises de transport public comme CarPostal ont déjà posé dans leurs véhicules. Des vendeuses et vendeurs se sont particulièrement plaints d'agressions qu'ils subissent lorsqu'ils effectuent des transactions pour Western Union. Transactions qui doivent s'effectuer selon des règles très strictes. Règles que certains clients ont de la peine à admettre et ils reportent leur colère sur le personnel des CFF.

Urs Schopfer/AC

■ ZPV Ouest

Rencontre à Brigue

L'assemblée générale de la ZPV région Ouest a eu lieu au restaurant Riverside de Brigue-Glis le lundi 8 novembre. Après avoir salué les participants, Peter Bourban, président de la section ZPV Brigue, a passé la parole à un autre Peter, le bien connu Peter Baumann qu'on ne présente plus. L'ancien président du Parti socialiste suisse a parlé des problématiques des caisses de pensions et des besoins en matière de réseau ferroviaire. Peter Bodenmann a répondu avec un plaisir évident aux nombreuses questions qui lui ont été posées.

C'est avec grand intérêt que les participants ont écouté Manuel Avallone, le deuxième orateur du jour. Le vice-président du SEV s'est exprimé sur le renouvel-

lement de la convention collective de travail et le nouveau système salarial. Deux sujets qui sont largement développés dans les pages 10 à 14 de ce numéro.

Le troisième exposé a été l'oeuvre d'Andreas Menet, président central de la ZPV. Il a présenté les nouvelles structures du SEV qui ont été mises en place depuis le 1^{er} janvier de cette année. Andreas a, une fois de plus, insisté sur l'importance du recrutement pour créer un rapport de force favorable au syndicat et donc à toutes et tous les employés des CFF. Après l'apéritif et le repas, la section ZPV Brigue a pris congé des participants satisfaits d'avoir reçus plusieurs informations utiles.

PF/AC

■ SBV Arc Jurassien

Une assemblée bien fréquentée

L'assemblée d'automne de cette année a eu lieu le 5 novembre à Moutier et a été très bien fréquentée avec 32 membres présents. Comme invité, nous avons pu accueillir Manuel Avallone, vice-président SEV.

Le procès-verbal de l'assemblée de printemps du 7 mai 2010 a été accepté. Le caissier a présenté le budget 2011. Ensuite Manuel Avallone nous a parlé de la CCT et des négociations salariales, puis a répondu aux différen-



Manuel Avallone

tes questions des membres. Le président du jour Jean-Marc Mollard a félicité les 5 jubilaires 2010, 2 pour 25 ans et 3 pour 40 ans de fidélité au SEV. Les collègues présents ont été honorés et remerciés. L'assemblée a été suivie par un repas offert. La prochaine assemblée aura lieu au printemps dans la région de Neuchâtel.

Le secrétaire: René Zürcher

■ Sous-fédérations Bau et TS

Des points communs existent

Les comités centraux des sous-fédérations Bau et TS se sont réunis le 3 novembre à Altstetten pour une première séance commune.

Un des objectifs de la séance était de faire ressortir les points communs entre les deux sous-fédérations. Vu que Bau et TS ont à peu près le même nombre de membres et quasi le même nombre de régions et sections, il a été facile de trouver des simi-

litudes. La grande variété de catégories professionnelles et d'échelons de fonction les rapprochent également. Vu ces considérations, les deux comités centraux peuvent très bien s'imaginer collaborer, dans un esprit constructif.

Chaque sous-fédération va transmettre les résultats des discussions à ses organes décisionnels. En cas d'accord, un groupe de projet sera alors mis sur pied paritairement afin d'étudier les différents scénarios possibles.

SEV-TS

Négociations salariales chez Swiss

Reconnaissance tardive

Les négociations salariales 2011 pour le personnel au sol de Swiss sont réussies : 2 % d'augmentation de salaire pour tous, 100 francs minimum de plus par mois et un relèvement des plages de salaire de 2,5 %. De plus, on constate plusieurs améliorations de la CCT.

Swiss présente un bon résultat tandis que la plupart des compagnies aériennes se trouvent dans les chiffres rouges. Pour les collaborateurs qui sont soumis à la convention collective de travail du personnel au sol de Swiss, les dernières augmentations générales de salaires datent de loin en arrière : c'est en 2007 qu'ils ont reçu une augmentation de 1,1 % et ce fut la dernière. Auparavant, durant la crise de l'aviation suisse, il y a eu plusieurs années où les négociations n'ont débouché sur rien.



Le personnel au sol a enfin droit à des améliorations salariales.

Depuis 2007, c'est un modèle de participation au bénéfice qui est en vigueur, qui exclut les négociations pour le renchérissement durant trois ans. Même si, durant les deux dernières années, ce modèle a été plutôt bénéfique pour les collaborateurs, les risques sont tout de même pris par les collabora-

teurs. Cette année, le bénéfice de Swiss a diminué, donc il n'y a pas eu de versements.

Avec l'augmentation des salaires de 2 % (minimum de 100 francs par mois), et l'augmentation des plages de salaire de 2,5 %, Swiss compense une partie du renchérissement manquant. La nouvelle CCT prévoit l'introduction d'un congé paternité de 5 jours et l'augmentation de la rente transitoire complétant la rente de vieillesse entre le départ en retraite ordinaire à 63 ans et l'âge légal AVS, passant à 100 % de la rente maximale AVS (au lieu de 50 % jusqu'à présent). De nouvelles dispositions concernent aussi la

formation continue ainsi que la réinsertion professionnelle à la fin des congés maternité. Swiss devient lentement un « employeur moderne ».

Renchérissement mérité

Les adaptations salariales et les améliorations de la CCT ne sont rien d'autre qu'une reconnaissance pour la loyauté et les prestations supplémentaires assurées par les collaborateurs durant ces dernières années et derniers mois, lors desquels ils ont dû subir une mauvaise gestion, des licenciements en masse liés à la conjoncture, un changement de propriétaire, et du chômage partiel. Le nouveau chef du personnel,

EN VITESSE

SWISS

■ Bruno Gehrig a été élu président du Conseil d'administration de Swiss, sur recommandation de la Fondation Swiss Aviation. Ce docteur en sciences politiques est également vice-président du Conseil d'administration de Roche, membre du Conseil d'administration de l'UBS et a été membre de la direction de la Banque nationale ainsi que président du Conseil d'administration de Swiss Life. Il succède à Rolf Jetzer, décédé subitement.

Par cette élection, Bruno Gehrig quitte la présidence du Conseil de fondation de la Fondation Swiss Aviation. Son successeur sera Moritz Leuenberger, choisi par le Conseil fédéral et accepté par le Conseil de fondation.

Reto Schmid, a montré qu'il prenait au sérieux la mise à niveau des conditions du personnel au sol, traditionnellement désavantagés par rapport à d'autres catégories de travailleurs, mise à niveau promise par son prédécesseur Kurt Rengli.

Nos membres des domaines IT, service, distribution, vente, opérationnel, service du personnel, technique, marketing, réseau et cargo peuvent se réjouir de cette reconnaissance et de cette stabilité nouvelle. La CCT ne pourra être résiliée avant fin juin 2014, avec un délai de résiliation de 6 mois.

Philipp Hadorn, président SEV-GATA et secrétaire syndical SEV

ENVIE DE VACANCES À LA NEIGE ?



Bettmeralp

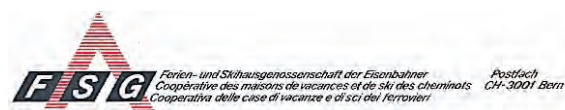
Vous avez le choix – nous avons une offre correspondante à prix attractifs !

Appartements isolés libres pendant toute la saison d'hiver

- à Bettmeralp
- à Grindelwald
- à Samedan

Comme vous le savez, les membres du SEV bénéficient d'une offre spéciale de 10 % sur le prix de location – même pendant la haute saison ! Et les membres de la FSG profitent même d'un rabais de 20 % ! Vous trouverez notre offre et les dates encore disponibles sur www.fsg-ferien.ch

Renseignements et réservations :
renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch
Téléphone 031 911 46 88 (matin)



COMMENTAIRE

Améliorations pour le personnel au sol de Swiss

Après le grounding de Swissair et les turbulences économiques et stratégiques de Swiss, la compagnie se trouve maintenant sous un nouveau jour : malgré des résultats pas vraiment fantastiques, l'« équipage », par son nouveau chef des ressources humaines Reto Schmid, reconnaît le besoin urgent de changements pour le personnel au sol. Ce personnel se différencie du personnel de cabine et des pilotes, qui sont des métiers

de monopole. Il y a en effet une grande variété de personnes issues de formations différentes, ayant des fonctions différentes, ce qu'il faut traiter dans la CCT. Il y a une chose pourtant qui réunit tous les collaborateurs d'une compagnie aérienne : la passion pour l'aviation. Celui qui s'engage dans ce domaine doit tout de même obtenir un salaire lui permettant de vivre dignement. Ce n'est pas toujours le cas. Justement lors des remous de la jeune compagnie Swiss, l'ancien chef du personnel avait reconnu qu'un contrat

cadre devrait être mis sur pied pour harmoniser les conditions de travail de tous les collaborateurs. Swiss n'a pas encore atteint cet objectif. Mais les collaborateurs ont maintenant compris qu'il ne sert à rien de jouer des coudes mais qu'il faut s'engager ensemble pour assurer un standard à un niveau acceptable. Le chemin est encore long, mais la première expérience de négociations avec le nouveau chef du personnel nous permet d'espérer !

Philipp Hadorn

PV Biel/Bienne

Le courage d'un aveugle

Exposé de Michael Vogt, de la Fédération suisse des aveugles et des malvoyants dans le cadre de l'assemblée d'automne de la section PV Biel/Bienne. 68 membres se sont retrouvés le 16 septembre 2010 au Restaurant Romand à Bienne. Pour des raisons de santé, Samuel Bürki annonce qu'il quittera l'assemblée après l'exposé de Michael Vogt. Une opération en vue et sa réhabilitation sont les motifs de son absence prévue jusqu'à la fin du mois d'octobre au minimum. Le vice-président dirigera les débats statutaires.

Michael Vogt, âgé aujourd'hui de 40 ans, raconte comment sa vue a lentement décliné. Actuellement, il possède encore 3% de la vue. Il ne peut plus reconnaître un être humain qui se tient devant lui. Il a dû développer d'autres talents en investissant de l'ardeur et de la volonté. Avec beaucoup d'habileté, il a su utiliser des nouvelles ressources comme le bâton blanc, l'ordinateur, le téléphone portable et bien d'autres. Pour nous, qui avons la vue, il est difficile de croire que Michael fait la cuisine et la lessive pour toute la famille et qu'il repasse lui-même ses chemises. Son but est de démontrer à la société et à d'autres aveugles que la vie de tous les jours



Michael Vogt.

fonctionne également très bien sans la vue. Le souhait qu'il évoque est que la société voyante mette au premier plan les qualités d'un aveugle et non son invalidité. Les craintes des malvoyants sont que l'humanité voyante, qui pense bien faire, incommodement généralement plus l'aveugle que son invalidité.

L'exposé de Michael Vogt a été suivi avec beaucoup d'intérêts. Les nombreuses questions venues de l'assemblée furent répondues avec compétence et c'est avec un fort applaudissement et un petit présent que notre orateur fut remercié. Il quitte l'assemblée accompagné de notre président, Samuel Bürki, à qui nous souhaitons les meilleurs vœux de bon rétablissement.

Les autres points de l'ordre du jour furent rapidement réglés par le vice-président Johann Duda. Johann Duda et Ruedi Flückiger prendront part à l'assemblée

des délégués PV à Brenico. Depuis le 1er février 2010, le nombre de nos membres à diminué de quatre. Au 1er août 2010, notre section comptait encore 806 membres. Durant la même période, 20 membres sont décédés. Pour honorer leurs mémoires, le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés a interprété deux chants. Paulet Rohrer a présenté la randonnée d'automne du 14 octobre 2010 dans l'Emmental. Dans les divers, nous avons été orienté sur l'augmentation future du prix des billets à partir du 12 décembre 2010. L'AG FVP coûtera en 2e classe Fr. 100.- de plus et en 1e classe Fr. 150.- de plus. Le bon des CFF passera de Fr. 66.- à Fr. 100.-. D'autres détails, comme le pris des cartes journalières, ne sont pas encore connus.

Pour terminer, Johann Duda remercie le Chœur d'hommes et il peut clore l'assemblée à 16h.25.

Ruedi Flückiger /
trad. J.-C.Amiet

PS : Retard dans la parution de ces deux textes suite d'une absence du traducteur.

RANDONNÉE D'AUTOMNE LE LONG DE L'EMME

Du brouillard élevé cachait le ciel lorsque le groupe de 18 marcheurs est monté le 14 octobre dans le train de 09h.54 à Bienne en direction d'Emmenmatt. Sous la conduite de Paulet Rohrer, la randonnée nous a conduit d'Emmenmatt en direction de Ramsey le long de l'Emme. L'arrêt pour le repas de midi eu lieu au Restaurant Sternen Neumühle. Le repas, suivi du café et d'un dessert, fut très apprécié. Bien réconforté, le reste du

parcours a volontiers été repris. Il nous a conduits près d'une grande scierie et au travers de beaux paysages automnaux. Vers 16h, la gare de Ramsey a été atteinte et le retour des participants eu lieu peu après en direction de Bern pour Bienne. Tous furent heureux d'avoir pu vivre cette belle randonnée et nous remercions Paulet Rohrer pour sa parfaite organisation.

R.F./J.-C.A.

Le GoldenPass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer nos équipes de conducteurs de trains, nous désirons engager

2 conductrices/conducteurs de trains pour la ligne Vevey – Blonay – Les Pléiades

et

1 conductrice/conducteur de trains pour la ligne Montreux – Glion – Rochers-de-Naye

Une formation complète rémunérée est proposée, en vue de l'obtention d'un permis « B60 » (ligne des Pléiades) ou « B crémaillère » (ligne de Naye). Durée de la formation: environ 6 mois.

Vos tâches:

- Conduite et desservance des trains
- Service clientèle (vente et contrôle des titres de transports, renseignements)
- Services techniques et nettoyage des trains

Votre profil:

- CFC ou Maturité, idéalement dans le domaine électromécanique, et expérience professionnelle de quelques années
- Intérêt pour la conduite des trains et pour la mécanique
- Aisance dans le contact avec la clientèle
- Vous considérez les horaires irréguliers comme une chance pour l'organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez vous adresser à M. Gabriel Rosetti, responsable Production, tél. 021 989 81 60. E-mail: g.rosetti@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



www.goldenpass.ch

Inde avec Himalayan Railway

du 24 février au 10 mars 2011 (16 jours)

Vous voyagerez en train à voie étroite du Himalayan Railway et avec l'Express Shatabdi. Vous utiliserez un petit train local à écartement métrique, les singes vous attendront à la gare.



Quelques places sont encore libres.

✂-----
Envoyez-moi le programme détaillé „Inde“:
Nom/Prénom :
Rue :
NPA/Domicile :

SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne

Informations : Tél. 031 311 89 51 - info@servrail.ch

Plus de voyages sous www.servrail.ch

Angle droit

Litige au sujet d'un bonus

Un cas de protection juridique.

Le SEV est là aussi pour les cadres. En voici un exemple avec le cas d'un collègue qui a reçu seulement durant la première année une prime promise pour la reprise par intérim d'une fonction dirigeante classée dans un échelon supérieur.

Aux CFF, les réorganisations se suivent depuis des années à intervalles de plus en plus rapprochés. Il n'est pas rare que dans de telles situations, des postes vacants soient réoccupés par intérim. Le colla-

borateur qui reprend provisoirement ces fonctions reste généralement dans son échelon de fonction initial, même si les tâches reprises correspondent à un échelon supérieur. La plupart du temps, une prime non assurée dans la caisse de pensions est quand même octroyée.

Le collègue X, un cadre moyen des CFF, a fait une demande d'assistance judiciaire professionnelle auprès du SEV. Monsieur X explique qu'il a accepté d'assurer pour une durée indéterminée une fonction dirigeante classée quatre échelons plus haut que la sienne. Comme dans le secteur concerné, une réorganisation était en cours, il

n'a pas reçu de nouveau contrat d'engagement. Au lieu de cela, on lui a promis une « prime unique », une somme à quatre chiffres. La première année cette prime lui a été versée. Comme la réorganisation n'était pas encore terminée, une deuxième suivait même, il a continué à assurer cette fonction l'année suivante, ainsi qu'une partie de l'année d'après. Mais le versement de la prime a cessé. Ni sa propre intervention, ni celle de la CoPe n'y a changé quoi que ce soit.

Pas d'accord possible

Le SEV essaie en général de trouver une bonne solution basée sur l'accord mutuel,

sans entamer de procédure de recours. Ici, le SEV est intervenu auprès du service du personnel compétent, lui adressant une demande dûment motivée pour qu'une même prime que la première année soit versée pour la deuxième année, ainsi que pour la troisième année au prorata. Lorsque le service du personnel a rejeté la demande avec une argumentation cousue de fil blanc, le SEV a exigé une décision officielle sur laquelle il serait possible de faire recours. Dans la procédure qui a suivi, le SEV a eu la possibilité de s'exprimer sur la position toujours négative du service du personnel incriminé. Mais même les arguments amenés en complément n'ont eu aucun effet: le service du personnel a refusé par une décision formelle la demande de versement de la prime. Le SEV a fait recours contre cette décision auprès de l'instance de recours interne des CFF, le

service juridique de l'entreprise, en répétant ses arguments et en mettant l'accent sur le fait qu'il n'avait jamais été question que cette prime ne soit versée que la première année. Il n'y avait aucun motif de ne pas octroyer la prime. Le service du personnel avait refusé de verser cette prime en invoquant des arguments tout sauf objectifs.

Arguments convaincants du SEV

Environ une année (!) après la première prise de contact avec le team de protection juridique du SEV, l'histoire du collègue X a enfin trouvé un happy end. Sur la base de l'argumentation avancée, l'instance de recours a donné raison sur toute la ligne au SEV. Le service du personnel a été informé qu'il devait verser une prime d'un même montant, avec effet rétroactif, pour la deuxième année et l'année suivante.

L'équipe de la protection juridique

Courrier de lecteur

Un employeur à nouveau fiable et moderne

Sur la situation de la compagnie de navigation sur le lac de Constance, dossier sur la navigation paru dans le *contact.sev* n° 22.

Je travaille depuis 16 ans à la compagnie de navigation sur le lac de Constance (SBS AG) à Romanshorn. Jusqu'en 1995, j'ai vécu l'époque de l'appartenance aux CFF et ensuite l'externalisation, et il y a quatre ans la vente à des investisseurs privés. Si la situation au sein de la compagnie était aussi terrible que ce que décrit l'article du *contact.sev*, je serais contraint de chercher un autre poste de travail. C'est pourquoi j'aimerais faire une description de la situation de la SBS AG qui, de mon point de vue, est plus conforme à la réalité. A fin 2006, la vente de notre compagnie de navigation à un acquéreur allemand était presque décidée. Les CFF et les services industriels de la ville de Constance se sont mis d'accord sur les points essentiels mais ils ont buté en dernière minute sur le droit de préemption pour les actions des employés. Les in-

vestisseurs privés, qui nous ont préservé d'une vente à l'étranger, ont mis à disposition durant les quatre dernières années plus de 10 millions de francs dépourvus d'intérêts. Ils sont également membres du Conseil d'administration et ne reçoivent aucun honoraire pour cette fonction. La SBS AG reçoit, en indemnisation des trajets prévus dans l'horaire et faisant partie intégrante des transports publics, 300 000 francs du canton de Thurgovie (trafic de rive) et 700 000 francs de la Confédération (trajet Romanshorn-Friedrichshafen) et non pas 1 112 000 francs comme prétendu dans l'article. Le bouclage des comptes de l'année passée a montré que l'entreprise devait être assainie. Afin de sauver l'entreprise, des collaborateurs ont dû être licenciés. Les déroulements ont été optimisés, on a pu éviter des baisses de salaires. Pendant l'assainissement, nous avons pu compter sur le précieux soutien du SEV qui nous a été très utile dans les affaires juridiques et pour l'élaboration des nouveaux rapports de travail. Dans le domaine nautique, la

SBS dispose toujours de suffisamment de « vieux loups de mer », malgré l'émigration du personnel navigant, qui peuvent transmettre leurs connaissances aux nouveaux arrivants. Lors de l'engagement de nouveaux collaborateurs et apprenants, il faut faire systématiquement attention à ce que les compétences dans les domaines techniques et de la direction soient améliorées à tous les niveaux. Ont été formés cette année entre autres: un capitaine, des matelots, deux responsables de la sécurité et un instructeur pour chauffeurs de chariots élévateurs. Les craintes de ne pouvoir offrir une exploitation irréprochable sur le plan de la qualité et conforme aux dispositions légales ne sont pas fondées. A la mi-2010, le défaut de couverture (plus de 20%) dans la caisse de pensions Ascoop a été refinancé pour un montant de 1,7 million de francs, montant qui a été versé par l'entreprise. Le personnel assuré a finalement été transféré dans la CP ASGA. Les employés remboursent à l'entreprise leur part d'assainissement de 850 000 francs par une baisse des prestations d'assurance sur une période

de 10 ans. L'application conséquente de beaucoup de mesures depuis avril 2009 a permis à la SBS de réaliser un cash-flow de plus de 10% (pour des prestations inchangées vis-à-vis de la clientèle). L'entreprise peut ainsi retourner à une politique salariale traditionnelle avec compensation du renchérissement et améliorations salariales ciblées. Pour 2011, 2% de la masse salariale sont prévus pour cela. De plus, le jugement orange sera pris en compte dans les prochains mois. Dans un futur proche, à cause de négligences passées, des investissements de plusieurs millions devront être faits à la SBS, pour l'assainissement du bâtiment administratif au port ainsi que pour la rénovation du

chantier naval de Romanshorn. Grâce à la stabilité financière établie, la SBS est aujourd'hui en mesure d'obtenir le soutien d'une banque pour ces investissements. La SBS va aussi investir dans ces projets ses moyens propres résultant du chiffre d'affaires. La SBS est aujourd'hui à nouveau un employeur fiable et moderne, ce qui était l'objectif des investisseurs. Grâce aux progrès réalisés par l'entreprise, le canton et les communes du lac de Constance ont été motivés à construire ensemble de nouveaux débarcadères (Altnau 2010, Uttwil 2011).

Thomas Friederich, capitaine et chef d'atelier, caissier de la section VPT Bodensee

RECTIFICATIF

M. Bourqui, chef de gare retraité de Romont, nous a fait part d'une erreur qui s'est glissée dans le dossier navigation du 11 novembre dernier (*contact.sev* n° 22). La compagnie LNM est indemnisée également par le canton de Fribourg, en plus des cantons de Neuchâtel et Vaud et de la ville de Neuchâtel. Les Fribourgeois participent bien sûr également au financement de la LNM, puisqu'ils bénéficient de ses services. Merci à notre lecteur attentif de sa remarque.

La rédaction

Une balade de l'Avent le long du Rhin

Des bateaux, de la bière, des bains, des Romains et les Zähringen

Balade le long du Rhin en compagnie d'Alex Bringolf, président de la section SBV Nordwestschweiz et membre de la Commission du personnel de la Division Infrastructure.

Alex Bringolf est chef du mouvement à la gare de triage de Bâle et il habite Rheinfelden. Il pourrait donc faire la balade d'aujourd'hui en rentrant du travail car nous allons longer le Rhin. Depuis Bâle Äschenplatz, nous atteignons notre point de départ, Birsfelden, par le tram n° 3 que nous quittons au terminus de Birsfelden-Hard pour nous diriger vers le Rhin. Notre

premier but est la forêt du Hard dans laquelle se trouve aussi le restaurant « Waldhaus ». Nous suivons le « chemin du jubilé » et nous nous éloignons quelque peu du Rhin qui fait une courbe à cet endroit. Peu après la sortie de la forêt, nous parvenons au site de l'entreprise Novartis. La Villa Glenck, construite en 1860, fut longtemps le domicile des directeurs des Salines de Schweizerhalle; elle héberge aujourd'hui le musée du sel « Die Salzkammer ».

Vestiges romains

Les Salines du Rhin, fondées en 1837, livrent aujourd'hui du sel de déneigement et du sel de table dans toute la



Suisse. D'ici, notre chemin conduit sur la berge du Rhin jusqu'à Augst. Jusqu'ici, nous avons parcouru 8,5 kilomètres en deux heures; si nous sommes fatigués ou avons froid, nous pouvons rentrer à Bâle en train (le bateau ne circule pas à cette saison). Mais il vaut la peine de visiter les vestiges de la « Colonia Raurica » (Augusta Raurica) fondée en 44 av. J.-C.

Nous pouvons aussi continuer à suivre le Rhin sur les berges duquel se déroule le chemin culturel « Via Rhenana ».

En prenant la Kraftwerkstrasse, nous traversons un ruisseau pour atteindre Kaiseraugst; nous obliquons tout de suite à gauche pour suivre le sentier du Rhin (Rheinweg) jusqu'à la plage de Rheinfelden.

Cure thermale

Lorsqu'on parle de Rheinfelden, bien des Suisses pensent à la Brasserie Feldschlösschen dont le bâtiment caractéristique est tout proche de cette petite ville, la plus ancienne cité des Zähringen en Suisse.

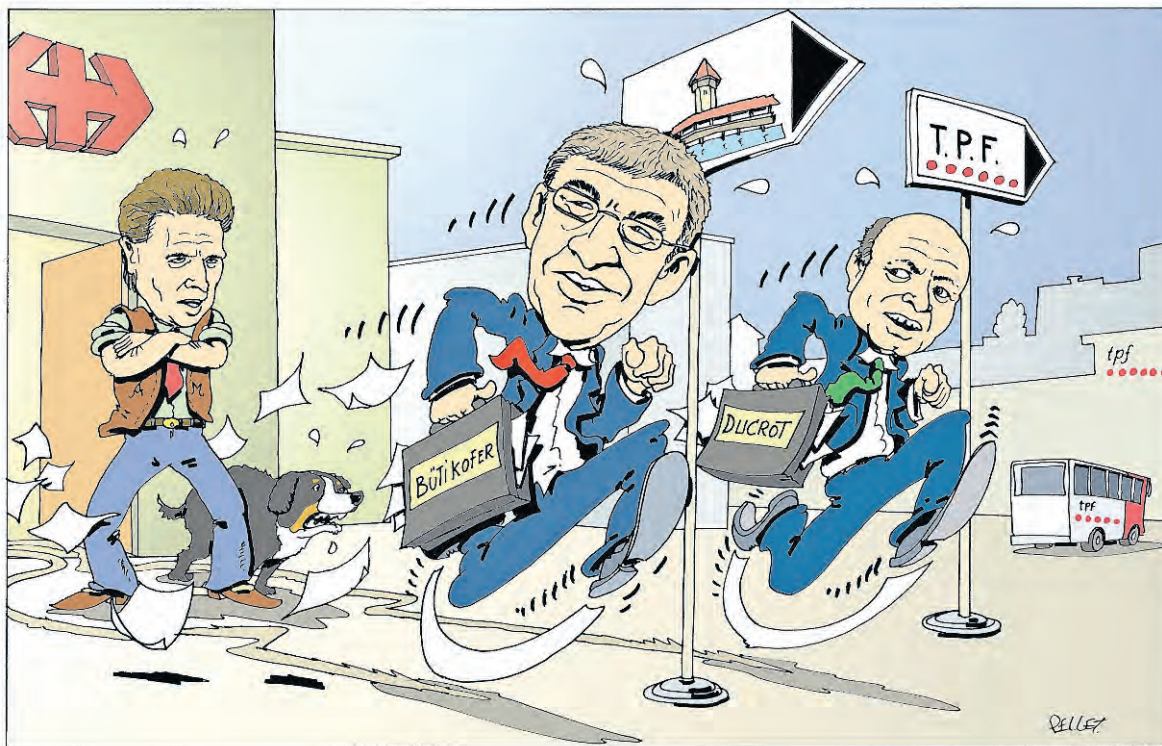
La brasserie a été fondée ici en 1876 car les propriétaires de la ligne ferroviaire du Bözberg, inaugurée l'année précédente, voulaient utiliser le rail pour transporter la bière. Le raccordement ferroviaire de la brasserie date de 1889. L'expansion de l'entreprise Feldschlösschen a suivi celle d'un réseau ferroviaire en croissance – une grande partie des quelque 500 brasseries artisanales qui existaient en 1876 et qui transportaient leur bière avec des attelages à chevaux disparurent.

Rheinfelden est aussi renommée depuis 1846 en tant que ville de cures et de bains. Le Kurzentrum avec son « Univers du bien-être » vous accueillera pour un moment de détente après la marche.

Le trajet d'Augst à Rheinfelden représente environ 7 kilomètres et vous prendra une heure et demie.

pan./sa

PELLET PIOCHE: DES CHEFS CFF PRENNENT LA POUDRE D'ESCOMPETTE, ALLEZ SAVOIR POURQUOI !



IL Y A 50 ANS

Les billets du dimanche

Les entreprises de transport suisses délivreront à nouveau des billets du dimanche du 17 décembre 1960 au 26 mars 1961. Ces billets pourront être utilisés le samedi ou le dimanche pour la course d'aller, le dimanche ou le lundi pour celle de retour.

Durant les fêtes de Noël et de Nouvel An, ils seront valables à l'aller du samedi au lundi, au retour du dimanche au mardi.

Prix minimum à payer pour obtenir le billet du dimanche : 5 francs en 2^e classe et 7 francs en 1^{ère} classe.

Le Cheminot, 9 décembre 1960.

Interview de Jean-Christophe Schwaab, secrétaire de l'Union syndicale suisse (USS)

L'USS dit stop aux licenciements antisyndicaux !

Les licenciements antisyndicaux sont contraires à un Etat de droit. Cela a été clairement dit par le biais d'une résolution lors du congrès de l'USS qui s'est déroulé les 5 et 6 novembre à Berne.

Durant ce congrès, il a été demandé à l'USS qu'elle dénonce publiquement chaque licenciement syndical qui devrait survenir dans notre pays. A relever que le SEV et l'association patronale UVTP (Union vaudoise des transports publics) se sont distingués dans cette lutte contre les licenciements antisyndicaux en insérant dans la convention collective cadre des transports publics du canton de Vaud un article qui protège les employés qui ont une activité syndicale.

contact.sev : Lors du congrès de l'USS, le débat sur les licenciements antisyndicaux a été animé. Quelle est la situation en Suisse ? Y a-t-il beaucoup d'abus ?

Jean-Christophe Schwaab : Oui, il y a beaucoup d'abus et ils sont de plus en plus choquants. Des membres de commissions du personnel sont licenciés pour de faux prétextes après plusieurs décennies de bons et loyaux services juste après l'échéance de leur mandat. Le président de la commission du personnel du quotidien zurichois «Tages-Anzeiger» a été licencié juste avant l'ouverture de négociation pour un plan social. La présidente d'Unia Genève a été licenciée par Manor après s'être exprimée dans la presse non pas contre son employeur, mais sur les mauvaises conditions de travail dans le commerce de détail en général. Enfin, un collègue d'un centre de logistique de la Migros a été viré après s'être plaint des

risques pour sa santé et celle de ses collègues que représentaient des locomotives diesel circulant dans une halle mal ventilée sans filtre à particules. Malheureusement, la maigre indemnité en cas de licenciement abusif n'a empêché aucune de ces grandes entreprises de licencier à bon compte. Mais le message de ces patrons peu scrupuleux est clair : les salariés n'ont qu'à se taire, ou alors ils sont virés.

D'après tes observations, est-ce que la culture dans les relations entre les partenaires sociaux est en train de changer ?

C'est malheureusement ce que je crains. Heureusement, dans la majorité des branches, cela fonctionne encore plutôt bien, ou en tout cas tant

bien que mal. Mais il y a de plus en plus de patrons rétifs à toute négociation et pour qui les droits syndicaux ne sont qu'une entrave aux bénéfices, même si ces droits sont garantis par la Constitution fédérale à son article 28. On constate aussi une influence grandissante d'un patronat proche de l'UDC, qui refuse le partenariat social, les CCT et n'hésite pas à faire de la répression illégale contre les travailleurs syndiqués, pour mieux pouvoir dégrader les conditions de travail ensuite. Certains patrons déposent carrément des plaintes pénales pour empêcher les syndicats de venir soutenir leurs membres dans les entreprises, mais elles sont heureusement toujours rejetées par la Jus-

tice. En effet, la Justice considère qu'il ne peut y avoir de partenariat social crédible et efficace sans présence syndicale sur les lieux de travail.

Certains délégués ont déclaré que la protection contre les licenciements ne suffit pas. Quels sont les prochains pas que l'USS va accomplir ?

Nous allons nous battre pour que les victimes de licenciement antisyndical soient réintégrées et les licenciements annulés. En ef-

la législation actuelle n'est pas conforme aux engagements internationaux de la Suisse et notre pays a été condamné pour cela par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Quels sont les meilleurs outils pour protéger les travailleurs qui exercent des activités syndicales ?

Malheureusement, les CCT ne sont qu'un outil imparfait pour combattre le licenciement antisyndical. En effet, les règles du licenciement

Si ce n'est pas le cas, le licenciement n'est tout simplement pas prononcé et le collègue conserve son emploi. Cette règle est compatible avec le Code des obligations et l'USS recommande à toutes ses fédérations de l'introduire dans leurs CCT.

Un autre outil est la mobilisation syndicale et la dénonciation publique lors de chaque licenciement de représentant du personnel. En effet, les Suisses n'aiment pas qu'on soit puni



Le SEV et l'association patronale UVTP (Union vaudoise des transports publics) se sont distingués dans cette lutte contre les licenciements antisyndicaux en insérant dans la convention collective cadre des transports publics du canton de Vaud un article qui protège les employés qui ont une activité syndicale. Ci-dessus, signature de la CCT vaudoise le 17 décembre 2009 à Aigle.

fet, c'est le seul moyen de garantir l'exercice des droits syndicaux sur les lieux de travail et c'est la seule mesure vraiment dissuasive pour les employeurs. Pour revenir au cas du «Tages-Anzeiger», le tribunal a jugé que le licenciement était abusif, mais n'a accordé qu'une indemnité de moins de 30 000 francs. Pour une entreprise qui a un chiffre d'affaires annuel de plusieurs centaines de millions, ce ne sont que ces cacahuètes ! En revanche, si l'employeur avait su qu'il risquait de devoir réintégrer celui qu'il avait licencié, nul doute qu'il y aurait renoncé. Avec la loi actuelle, une grande entreprise peut simplement s'acheter un licenciement antisyndical à bon marché. C'est ce que nous voulons changer. D'ailleurs,

ment abusif du CO sont «absolument impératives», ce qui signifie qu'il n'est pas possible de les améliorer dans les CCT. Nous voulons aussi changer cela. En revanche, il est tout à fait légal de prévoir dans les CCT des mécanismes d'annonce préalable. C'est par exemple le cas de la CCT cadre des transports publics vaudois, négociée par le SEV, qui est un des meilleurs exemples : elle prévoit que l'employeur qui souhaite licencier un représentant du personnel ou un membre du comité de la section syndicale doit l'annoncer au préalable au syndicat. Celui-ci examine avec l'employeur si les motifs du licenciement sont fondés, respectivement qu'ils n'ont rien à voir avec l'activité syndi-

pour avoir défendu ses collègues et ses droits. L'opinion publique est donc très facilement de notre côté lorsque nous dénonçons les patrons qui abusent. En outre, de nombreux collègues victimes de licenciements abusifs ont pu être réintégrés suite à une forte mobilisation de leur syndicat. L'intervention rapide des partenaires sociaux a suffi à faire comprendre au patron qu'un licenciement antisyndical est une atteinte inacceptable contre les droits fondamentaux. Cela montre que la mobilisation contre le licenciement antisyndical paie. Enfin, si chaque nouveau cas est dénoncé publiquement, la pression sur le Conseil fédéral et le Parlement augmentera encore.

Angela Kipfer adore son travail à la gare d'Engelberg

« Nous sommes une très bonne équipe »

Bien qu'elle habite à Malters dans l'Entlebuch, elle connaît le Zentralbahn sur le bout des doigts, puisqu'elle a déjà travaillé dans toutes les stations de « ce côté-ci de la montagne ».

Je rencontre Angela Kipfer un dimanche à la gare d'En-

INFO

Grafenort-Engelberg

Le tunnel a déjà une longue histoire derrière lui. Il aurait normalement dû être inauguré il y a 5 ans déjà. Les inondations et intempéries de 2005 ont perturbé le calendrier et augmenté les coûts, qui sont passés de 68 à 176 millions. Le tunnel doit remplacer l'ancienne rampe abrupte entre Grafenort et Engelberg, qui a une déclivité de 24,6%. Sur ce trajet, la locomotive à crémaillère arrive donc avec peine en haut de la pente avec trois voitures derrière elle, ce qui est déjà le maximum qu'elle peut emmener. Le tunnel, d'environ 4 kilomètres, est moins pentu et les (nouveaux) trains pourront être plus longs et pourront circuler à 40 km/h au lieu de 19 km/h. Cela signifie donc que le temps de trajet de Lucerne à Engelberg passera de 61 à 48 minutes. L'ancienne voie sera démolie durant les prochaines années : rails, traverses et lignes de contact disparaîtront, seuls les murs du tracé resteront en place, jusqu'à ce que la nature reprenne ses droits.

Le tunnel sera exploité dès le 12 décembre à l'occasion du changement d'horaire. Une fête est organisée le jour précédent, le 11 décembre, à Grafenort (à l'entrée du tunnel, en bas). Dès 12 heures, on pourra visiter gratuitement le nouveau tunnel. Une exposition aura lieu à la Herrenhaus et une tente sera érigée, où l'on pourra écouter de la musique.



Vente, bagages, enregistrement, Western Union : ce sont les tâches d'Angela Kipfer à la gare d'Engelberg.

gelberg. Travailler le dimanche quand on est maman, c'est un problème ? Pas du tout, estime Angela, car son partenaire s'occupe très bien des enfants. Durant la semaine également, ils se relayent à la maison : Angela travaille souvent l'après-midi et le soir, tandis que son compagnon travaille à la Poste et rentre chaque jour après midi. Pour le repas de midi, les enfants, une fille de 10 ans et un garçon de 4 ans, mangent chez leur grand-maman.

Après la Suisse romande, les chemins de fer

Angela Kipfer a perfectionné son français en Suisse romande, où elle a séjourné après l'école. Lors de son absence, sa maman lui organise un stage dans les chemins de fer : en plein dans le mille ! « Je n'ai jamais regretté d'être allée travailler pour les Chemins de fer LSE (Lucerne-

connaissances linguistiques en conseillant les clients : en plus de l'allemand, elle parle l'anglais et le français et souhaite améliorer ses connaissances en espagnol et italien.

Angela Kipfer étant toujours intéressée par de nouvelles expériences, elle a participé à un échange avec une autre gare de sa compagnie. Elle a choisi Sarnen : « C'est la seule gare de ce côté-ci du Brünig dans laquelle je n'ai jamais travaillé. » Il est clair que les tâches du personnel de station sont plus ou moins identiques mais l'accent n'est pas forcément mis à la même place dans toutes les gares. A Sarnen, il y a par exemple davantage de pendulaires qu'à Engelberg, comme Angela a pu le remarquer. D'autres employés ont fait des échanges de la sorte qui ont duré deux semaines mais celui d'Angela n'a duré que deux jours. En effet, elle travaillait à ce moment-là à 30%, car ses enfants étaient encore petits. Actuellement, elle travaille à 50%. Durant ce court séjour à Sarnen, elle a appris à mieux connaître les collègues de là-bas : « Il s'est passé beaucoup de choses, ça m'a bien plu ! S'il fallait quitter Engelberg, je saurais maintenant où j'aimerais aller travailler. Mais c'est encore à Engelberg que le travail me plaît le plus ! »

Un tunnel coûteux

La circulation des trains ne sera tantôt plus de son ressort, puisque l'exploitation va être déplacée. Des commandes à distance ont été installées dans le cadre de la construction du tunnel Grafenort-Engelberg. Angela Kipfer regrette que cette partie-là du travail cesse, comme beaucoup de cheminots invités. Elle se console en disant que la variété du travail demeure avec les autres tâches à réaliser.

Le fait par contre que les trains pourront désormais être plus longs est vraiment « super » pour elle, bien qu'il soit dommage qu'on ne puisse plus, à l'avenir, voir la fabuleuse rampe abrupte.

Lorsqu'on parle du tunnel, on en vient forcément aux

grosses intempéries de 2005, qui avaient coupé Engelberg du reste du monde, puisque route et rail étaient hors d'usage. Ce jour-là, Angela Kipfer avait congé, car c'était le premier jour d'école de sa fille. Dès que la voie a été à nouveau ouverte, il a fallu alors nettoyer la gare d'Engelberg, durant toute une semaine car l'eau avait tout ravagé.

Liens renforcés

Ces intempéries ont renforcé les liens dans le village et à la gare. « Nous sommes ici une très bonne équipe, et nous aimerions tous rester ensemble », déclare Angela. Deux des collaborateurs sont du village, les trois autres et l'apprenante viennent d'ailleurs. Angela est la seule femme de l'équipe, hormi l'apprenante. C'est un hasard selon elle, car « la proportion de femmes dans l'entreprise du Zentralbahn n'est pas mauvaise ».

Angela est membre SEV depuis son apprentissage : « Le syndicat est important, c'est clair, même si je ne suis pas très active actuellement. Je crois que j'ai été recrutée par une collègue en son temps, mais je ne sais plus exactement comment ça s'était passé. Je trouve les assemblées vraiment chouettes, c'est toujours bien de se retrouver entre collègues. »

pan/Hes



Angela Kipfer sur le quai pour le départ d'un train. Ce sera bientôt une image du passé.