

VPT TPF Autobus

La section fribourgeoise a élu un nouveau président en la personne de Jérôme Bonnet.

Page 5



Le mot du président de l'USS

En ce début d'année, Paul Rechsteiner, président de l'Union syndicale suisse (USS), revendique des salaires décents et des rentes suffisantes pour tous.

Page 9



Rencontre

Joël Cretin est chef technique des remontées mécaniques d'EspaceDôle.

Page 20

CFF Cargo International

Un nouveau départ

CFF Cargo a transféré ses activités internationales à une nouvelle filiale au début de l'année.

CFF Cargo SA possède 75 % des parts de la nouvelle entreprise ferroviaire et

Hupac SA 25 %, ce qui fait des CFF le principal propriétaire. La filiale louera dans un premier temps toutes les locomotives nécessaires aux CFF, ainsi que des mécaniciens de locomotive, ou achètera des prestations aux CFF, et non pas à des tiers. Le siège central

reste en Suisse. L'accord du SEV dépendait de ces points-là ainsi que de la promesse d'une CCT pour cette nouvelle entreprise. Cette dernière promesse reste encore à tenir.

Dossier pages 10 à 12



CFF Cargo International se concentre sur la circulation de trains complets et de trains du trafic combiné entre l'Allemagne et l'Italie.

NOUVELLE ANNÉE, NOUVEAUX DÉFIS

Le président du SEV Giorgio Tuti revient un peu sur les activités récentes du syndicat mais cite surtout les grands défis qui attendent notre syndicat en cette année 2011, ainsi que les objectifs que nous voulons atteindre. «Un syndicat ne doit pas espérer, un syndicat doit travailler avec tous ses membres pour avancer vers des objectifs communs», a notamment indiqué Giorgio Tuti.

Pages 6 et 7

Elections CoPe aux CFF

Engagez-vous s.v.p.!

Les commissions du personnel (CoPe) des CFF sont des organes de participation du personnel très importants. Les CoPe sont ancrées dans la CCT. Le SEV est donc tout sauf indifférent quant aux personnes qui siègeront dans ces commissions et quant aux idées qui y seront représentées. Le 1^{er} juillet prochain, les commissions seront entièrement renouvelées. Les élections seront organisées

par les CFF en février et mars 2011. Toutes les informations nécessaires à ce sujet seront transmises aux personnes concernées via la voie hiérarchique. Celui qui veut représenter le personnel, donc ses collègues de travail, dans cet organe est prié de s'annoncer d'ici au 25 février au plus tard à la sous-fédération.

Page 15

ÉDITO

CETTE POLITIQUE DOIT CHANGER

Les exigences très élevées contenues dans les nouveaux objectifs stratégiques que le Conseil fédéral impose aux CFF (lire pages 8 et 9) inquiètent le SEV. Rappelons que les CFF sont unanimement considérés comme l'une des meilleures entreprises ferroviaires mondiales, et que son réseau n'a pas d'égal en matière de fréquence, de ponctualité et de qualité. Malgré tout, le Conseil fédéral continue à exiger toujours plus, mettant ainsi la pression sur les salaires et faisant fi des importantes augmentations de productivité qui ont eu lieu ces dernières années. Les CFF ont été fortement malmenés par le récent sondage de satisfaction du personnel, ce qui prouve que le système a atteint ses limites. Une constatation qui n'a pas été prise en compte par le gouvernement, qui se contente de demander à la direction des CFF de conduire une politique du personnel moderne et sociale, tout en limitant en même temps les moyens pour mener une telle politique. De plus, le Conseil fédéral impose des objectifs financiers pour améliorer les comptes de la division Infrastructure, alors qu'il faut absolument investir pour améliorer l'entretien du réseau.

Enfin, en ce qui concerne Cargo, on est en droit de se demander jusqu'à quand les CFF pourront être un instrument de la politique de transfert: le Conseil fédéral leur demande d'équilibrer les comptes d'ici 2013... Il y a vraiment de quoi s'inquiéter.

Pietro Gianolli, secrétaire SEV

EN VITESSE

MODÉLISME

■ Le réseau de Chemins de fer miniatures du Kaeserberg, situé au nord de Fribourg, débutera sa troisième année d'activité le 26 janvier prochain. Parmi les nouveautés, les visiteurs auront à disposition des lunettes d'approche qui leur permettront d'admirer les minutieux détails de cette maquette géante. Par ailleurs, une maquette didactique informe sur la manière de construire un réseau ferroviaire miniature.

Horaires d'ouverture et réservations sur www.kaeserberg.ch

REKA + 4,7%

■ En 2010, la Caisse suisse de voyage Reka a enregistré une croissance de 4,7 % par rapport à 2009. En ce qui concerne les logements de vacances, la Reka a totalisé 1,31 million de nuitées. Grâce à la bonne marche de ses affaires, l'organisation à but non lucratif Reka, soutenue entre autres par les syndicats dont le SEV, a investi en 2010 quelque 2,5 millions de francs dans la réduction des prix des vacances pour familles à faible revenu.

ATELIERS CFF
D'YVERDON

■ La direction du Trafic Voyageurs CFF a nommé Charles Runge, 48 ans, directeur des Ateliers industriels d'Yverdon-les-Bains. Il entrera en fonction à mi-avril 2011. Ingénieur ETS en microtechnique, Charles Runge est actuellement directeur de l'atelier de production Villeret SA et responsable du développement du site au sein du groupe Straumann, une société spécialisée dans le domaine de la dentisterie implantaire et restauratrice. Charles Runge a 48 ans, il est marié et père de deux enfants. Il vit à Olon (VD).

Les Ateliers industriels d'Yverdon-les-Bains sont spécialisés dans le gros entretien des véhicules moteurs de la division Voyageurs. D'important projets de transformation de matériel roulant y sont également menés, comme la modernisation des voitures de commande du trafic régional de type « Domino ». Ils emploient 450 personnes.

La quatrième convention collective de travail des CFF est signée et entrera en vigueur au 1^{er} juillet

Ultime étape pour la CCT CFF

Les négociations ont été longues et la signature rapide : le dernier acte concernant la convention collective de travail 4 des CFF a été court et sans fioritures.

Giorgio Tuti et Manuel Avallone côté SEV, Andreas Meyer et Markus Jordi côté CFF, ainsi que deux représentants de trois autres associations de personnel ont apposé leur signature et confirmé ainsi leur entente sur la CCT 4. «Maintenant, au travail: nous avons beaucoup de points restés en suspens aux CFF, que nous allons traiter en cette nouvelle année», a souligné Giorgio Tuti lors de la signature.



pmo/Hes Giorgio Tuti, Andreas Meyer et Manuel Avallone lors de la signature de la CCT CFF 4.

Le délai des raccordements aux LGV est prolongé

Grande vitesse

Le Conseil fédéral a approuvé le prolongement des délais de construction et de mise en service prévus pour les projets de «raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance» (raccordement aux lignes à grande vitesse).

Le démarrage des travaux est désormais possible jusqu'en 2015 et leur délai d'achèvement est fixé à 2020. Les délais précédents étaient respectivement 2010 et 2015. Ces projets permettent de réduire les temps de parcours vers les métropoles Lyon/Paris et Stuttgart/Ulm/Munich. Plusieurs projets ont déjà été réalisés, ainsi par exemple la revitalisation de la ligne du Haut-Bugey (dite ligne des Carpatés sur le par-

cours Genève-Paris). Au total, douze autres projets se trouvent dans une phase de construction très avancée (1). Les interdépendances avec d'autres projets entraînent des retards dans le début des travaux ou dans la mise en service de certains projets, notamment en ce qui concerne le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse.

Dans sa réponse de janvier 2010 à la motion du conseiller aux Etats Claude Janiak, le Conseil fédéral avait déjà approuvé en principe une prolongation des délais pour tous les projets de raccordement LGV. Le Parlement a adopté ladite motion le 15 juin 2010. Il a décidé qu'il était tolérable de prolonger les délais de cinq années eu égard à la complexité des projets et que cette prolongation n'entraînerait pas la perte des contributions fédérales.

SEV

(1) Pour plus de détails sur l'avancement des projets : <http://www.bav.admin.ch/hgv>

Prenez rendez-vous avec des professionnels

Déclaration d'impôt: SEV Assurances est là pour vous

Les membres SEV peuvent dès maintenant s'adresser à SEV Assurances pour fixer un rendez-vous afin de remplir leur déclaration d'impôt. La corvée de la déclaration d'impôt devient plus légère avec l'aide de professionnels.

Il suffit d'appeler et de prendre rendez-vous aux dates proposées avec les professionnels de SEV Assurances.

- Les dates retenues pour le canton de Fribourg: - Fribourg: 11, 12, 18, 19, 25, 26 février, 4, 5, 11 et 12 mars; - Bulle: 16, 23 et 26 février; - Estavayer-le-Lac: 14 février; - Châtel-St-Denis: 22 février;

- Romont: 17 février. N° de téléphone: 021 321 42 42.

- Les dates retenues pour le canton de Genève: 24 février, 9, 16, 23 et 30 mars, 4 avril. N° de téléphone: 079 680 76 68.

- N° de téléphone pour le canton du Valais: 079 680 76 68.

- N° de téléphone pour les cantons du Jura, de Neuchâtel et le Jura bernois: 079 603 72 25.

- Enfin, pour le canton de Vaud ainsi que tous les cantons suisses, on peut obtenir un rendez-vous au 021 321 42 42 auprès de la filiale SEV Assurances de Lausanne, qui recevra les membres dès le 28 février.

Hes

Les nouvelles brochures pour mieux faire connaître le SEV viennent de sortir de presse

Multicolores et dynamiques, à l'image du SEV

Trois brochures publicitaires – pour aborder de manière ciblée nos collègues des CFF, des ETC et de la branche tourisme – et une brochure de bienvenue (qui s'adresse à celles et ceux qui ont décidé d'adhérer à notre syndicat), constituent le tout nouveau matériel pour aider les sections à recruter de nouveaux membres.

«Le syndicat SEV – votre meilleur atout». C'est avec ce slogan que le SEV compte mieux se présenter auprès des employés des transports publics. Le responsable de la communication du SEV Peter Moor en collaboration avec l'agence de communication Selezione à Ligometto (TI) ont relooké de fond en comble le matériel publicitaire du SEV. Les textes ont été réécrits et la présentation graphique totalement revue. Une démarche opportune lorsqu'on sait le rôle important que joue l'image dans notre société. «Nous avons voulu que ça saute à l'œil comme une évidence que le

SEV est un syndicat dynamique, en mouvement», souligne Peter Moor.

Brochures ciblées

Une brochure s'adresse de manière ciblée aux employés des CFF; une deuxième brochure vise les employés des ETC; une troisième brochure s'adresse au personnel de la branche tourisme. On sait que le SEV a décidé d'être davantage présent auprès des employés qui travaillent dans les stations de montagne, plus particulièrement le personnel des remontées mécaniques. Si le besoin se fait sentir, des compléments pourront être intégrés dans ces trois brochures. «On peut très bien imaginer d'imprimer un feuillet qui s'encarte dans l'une ou l'autre brochure dont le texte s'adresse à une catégorie professionnelle spécifique des CFF ou aux employés d'une ETC», explique Peter Moor. Une brochure qui s'adressera de manière spécifique aux jeunes employés des transports publics est en préparation.

Pour entrer en contact

«Ces brochures sont conçues pour être un premier moyen de présenter le SEV à des collègues de travail. Elles véhiculent parfaitement bien



Les nouvelles brochures du SEV séduisent par leur graphisme coloré et dynamique.

l'image dynamique de notre syndicat», relève le président du SEV Giorgio Tuti. A noter que les trois brochures qui s'adressent aux employés des CFF, des ETC et des remontées mécaniques sont complétées par une quatrième brochure qui, elle, s'adresse aux employés des transports publics de notre pays qui ont décidé d'adhérer au SEV. Cet-

te quatrième brochure informe les nouveaux membres sur le b.a.-ba de notre syndicat (ses structures, ses objectifs), ainsi que sur les prestations que le SEV offre à ses membres.

SEV

■ Les sections et les sous-fédérations peuvent dès maintenant commander ces

nouvelles brochures auprès de notre secrétariat central. Les numéros de commande sont les suivants: 701f pour la brochure CFF, 703f pour la brochure ETC et 704f pour la brochure de la branche tourisme. Les nouveaux membres recevront automatiquement, dès leur adhésion, la brochure de bienvenue au SEV.

La Suisse est une maquette ferroviaire!

An 2011, l'année électorale!

Quel rapport entre une maquette de chemin de fer et les élections, me direz-vous? Bien plus proche que vous ne le pensez; je m'explique. Un chemin de fer modèle se compose généralement d'éléments de décor (prairies, rochers, arbres et forêts, bâtiments divers, routes et chemins, poteaux d'éclairage, véhicules routiers, etc.), maquette bien évidemment animée par des voies, des aiguillages, des signaux et même parfois de la caténaire fonctionnelle, appareils sur, sous et parmi lesquels circulent des trains de toutes catégories, le tout enchantant petits et

grands! Le mouvement des trains peut se comparer au peuple suisse, alors que le câblage électrique, les aiguillages, les signaux et les postes de télécommande et de traction symbolisent notre système politico-économico-financier, nos dirigeants, nos décideurs, nos «top managers».

Or, dès les années 1990, depuis, entre autres horreurs, la parution de l'apocalyptique «Livre Blanc» cher à De Pury, Couchepin et consorts, certaines forces de droite de notre système politico-économico-financier, responsables de la prolifération des divers scan-

dales, qu'il est inutile de nommer à nouveau, qui ont éclaté et qui éclatent encore actuellement, plongent progressivement la légitime qualité de vie du peuple suisse, tout particulièrement celui faisant partie des classes modestes et moyennes inférieures, dans le chaos et la déliquescence. Le système de desservance et de conduite de notre maquette de chemin de fer s'est déréglé, des courts-circuits sont apparus à maints endroits, pour finalement griller toute l'installation et empêcher ainsi tout aiguillage de tourner, tout signal de s'ouvrir ou de se

fermer et finalement tout train de circuler. Ce chemin de fer modèle, jadis si performant, a rendu l'âme. Depuis plusieurs années, en raison de la qualité de la gouvernance de certains, la population suisse sombre, chaque jour un peu plus, dans l'obscurité la plus noire.

Les élections 2011 approchant, allons à grands pas chercher les réparateurs, les mécaniciens-électriciens de gauche, afin qu'ils rétablissent, dans les meilleurs délais, cette maquette sinistrée, et que soit enfin instaurée, urbi et orbi ad aeternam vitam, une qualité de vie digne de ce nom pour chacun d'entre nous, que le peuple suisse se relève de ses cendres et ressuscite à nouveau; ce sont là mes vœux les plus absolus que je formule pour 2011.

Michel Pousaz

USS

■ L'USS vient de sortir une nouvelle publication sur les effets d'une appréciation du franc sur l'économie suisse. La Suisse étant une petite économie ouverte, le cours du franc influence fortement son évolution économique. Mais comment? Comment les fluctuations des taux de change influencent-elles notre économie? Quelle est l'importance des diverses monnaies? En recourant à des simulations réalisées à l'aide de modèles économétriques, l'économiste en chef de l'USS, Daniel Lampart, établit notamment les conséquences pour l'emploi d'un franc, comme aujourd'hui, trop fort. Crucial, d'un point de vue syndical. Le dossier peut être téléchargé sous: www.uss.ch

Quand la rue doit remplacer le bureau de vote

Plus d'un an après de continuelles et massives manifestations protestant contre le mégaprojet connu sous le nom de Stuttgart 21, cinq mois après l'ouverture du chantier dans la capitale du Bade-Württemberg, trois mois après le rapport du médiateur Heiner Geissler, six semaines après la présentation par ce dernier des améliorations-concessions qui auraient dû enfin ramener le calme et l'espoir, la police doit intervenir pour permettre la reprise des travaux après la pause des Fêtes. Deux arrestations et des dizaines de plaintes contre les personnes qui bloquent l'accès au chantier.

Les adversaires de la gare souterraine traversante de Stuttgart, nécessaire à l'aménagement d'une ligne à grande vitesse dans le sud de l'Allemagne, ne désarment donc pas. Ils défendent le droit imprescriptible de la population de manifester son opinion dans l'espace public. Ils placent même ce droit au-dessus de toutes les procédures de la démocratie parlementaire, et cela même quand elles ont bel et bien été, comme en l'occurrence, parfaitement respectées, avec des résultats concordants. En effet, Stuttgart 21 a obtenu l'assentiment des députés aux différents niveaux de la Ville, du Land et de la République fédérale.

Voici donc la rue contre les corps constitués, le peuple contre le pouvoir délégué, les citoyens

contre leurs élus. Nous avons déjà évoqué ici même (contact.sev, 16.9.2010) ce que l'on pourrait appeler le risque populiste, couru par les démocraties les mieux établies. Il tient au lien, pour ne pas dire à la confusion, que font certains entre l'action populaire directe et la démocratie ainsi qualifiée. Comme si la première était forcément la substitution sanctificatrice de la seconde. Et comme si la méfiance à l'égard de la classe politique était systématiquement de mise.

La démocratie directe, nous le savons bien en Suisse, permet au peuple, plus précisément à un nombre défini de citoyens, d'intervenir formellement pour faire une proposition (initiative) ou pour demander une votation générale destinée à confirmer ou non une décision prise par les élus (référendum). Dans le cas des grands projets d'infrastructure qui marquent des options décisives et engagent le plus souvent des milliards de francs, le référendum permet aux citoyens de dire s'ils assument aussi les choix faits par les élus ainsi que les budgets prévus et les surcoûts éventuels. En cas d'approbation populaire, le grand projet concerné jouit d'une légitimité démocratique indiscutable – et indiscutée. Ainsi, les transversales alpines (NLFA), fortes de deux majorités populaires de 63% obtenues en 1992 et 1998, se construisent à grands frais mais sans problèmes

politiques, même si certains y voient avant tout un cadeau à nos voisins plutôt qu'une nécessité pour notre pays. Il n'empêche: l'inauguration du tunnel du Lötschberg a été une belle fête tandis que le percement du Gothard a récemment donné lieu à une célébration nationale d'une ferveur tout à fait exceptionnelle.

En matière de grands investissements, l'Allemagne ne connaît pas le référendum tel que nous le pratiquons en Suisse. Du coup, faute de cette légitimation, le projet Stuttgart 21 reste fortement contesté. Moins à cause de son coût, approchant déjà les cinq milliards d'euros, qu'en raison d'une approbation « seulement parlementaire ». En raison aussi d'une promesse non tenue. Le 11 octobre 2004, le candidat démocrate-chrétien à la mairie de Stuttgart promettait à son rival Vert d'organiser une consultation populaire sur le fameux projet de nouvelle gare, au cas où il reviendrait plus cher qu'alors prévu. Une fois élu, Wolfgang Schuster a oublié sa promesse, malgré le gonflement du budget et sans doute par crainte d'un refus dans les urnes. Aux plus de 40 000 signataires d'une demande éventuelle de votation, il a répondu par la conclusion précipitée d'un contrat qui ne saurait faire l'objet d'un démenti populaire. Pas besoin d'être grand expert en science politique pour prévoir que ce démenti pourrait bien survenir dans le courant de la « super année électorale 2011 ». Par exemple en mars prochain, quand aura lieu le renouvellement des autorités de différents Länder, dont celui de Bade-Württemberg.

Yvette Jaggi



PRÉAVIS:

CONGRÈS SEV 2011

Le 76^e congrès SEV aura lieu le mardi 24 mai 2011 à Berne.

Ordre du jour:

1. Ouverture du congrès
2. Vérifications des mandats
3. Election des scrutateurs et du secrétaire du jour
4. Procès-verbal de décision du 75^e congrès ordinaire des 19 et 20 mai 2009 à Berne
5. Exposé du président SEV
6. Rapport social SEV 2011
7. Propositions de la commission de gestion (CG)
8. Nouveau code SEV
9. Elections
- 9.1. Président(e) du comité SEV



- 9.2. Vice-président(e) du comité SEV
- 9.3. Membres de la commission de gestion SEV
- 9.4. Membres remplaçants de la commission de gestion SEV
10. Propositions au congrès
11. Textes d'orientation
12. Révision des statuts et règlements SEV
13. Résolutions
14. Divers

Attention! Les propositions doivent parvenir au plus tard le mercredi 23 mars 2011 au secrétariat central SEV à Berne.

Direction SEV

JEAN CLIVAZ COMME 007

■ L'ancien président du SEV et ancien directeur général de La Poste Jean Clivaz a été promu bourgeois d'honneur de la commune de Randogne (VS). A noter que la commune de Randogne compte Roger Moore parmi ses bourgeois d'honneur, un des acteurs qui a incarné au cinéma le rôle de James Bond, l'espion au service de Sa Très Gracieuse Majesté.

ONEX DISTINGUÉE PAR L'OSEO

■ Hans-Jürg Fehr, président de l'OSEO, a remis mardi 18

janvier une «Pierre équitable» à la commune d'Onex. Cette distinction récompense les communes qui ont défini une stratégie exemplaire afin d'acheter uniquement des biens produits dans des conditions décentes.

UN NOUVEAU CHEF AUX CFF

■ La direction des CFF a nommé Stephan Pfuhl au poste de nouveau chef du trafic grandes lignes de la division Voyageurs. Il entre en fonction au 1^{er} avril 2011. Le poste de chef du développement de l'entreprise, occupé actuellement par Stephan Pfuhl, est repris par Armin

Weber, jusqu'ici chef du développement de l'entreprise de la division Voyageurs. Stephan Pfuhl remplace Vincent Ducrot qui dirigera les transports publics fribourgeois (tpf) dès le 1^{er} juin prochain.

TPG

■ Les Transports publics genevois (TPG) ont décidé d'équiper les véhicules d'un nouveau modèle de vitre anti-agressions. Ce dispositif renforce la sécurité des conducteurs en prévenant les agressions par-derrière, mais permet de maintenir le contact avec les clients qui montent et descendent du véhicule par la porte avant.

EN VITESSE

Changement de président à la tête de la section VPT TPF Autobus

Un passage de témoin en douceur

Dès le 1^{er} janvier, Jérôme Bonnet, 25 ans, a succédé à Jérôme Koenig, 35 ans, à la tête de la section VPT TPF Autobus.

Jérôme Koenig renonce à son poste à peine deux ans après son élection. « Depuis le 1^{er} décembre, j'exerce une fonction de cadre qui m'au-

rait mis en porte-à-faux avec celle de président du syndicat. » En effet, Jérôme Koenig ne conduit plus de bus. Il travaille dans les bureaux de la gare routière TPF de Fribourg en qualité de sous-chef de la CCEUR (Centrale opérationnelle de l'exploitation urbaine et régionale). Quel bilan tire-t-il de ses deux années de présidence ? « Avec mon comité de section, nous avons réussi à convaincre la direc-

tion qu'elle arrête de contraindre les conducteurs de tenir quatre fois par année les statistiques de nos passagers. Nous devions remplir à la main les feuilles de statistiques, puis reprendre la conduite en devant tenir l'horaire. Maintenant ces statistiques sont effectuées de manière électronique. »

Jérôme Koenig énonce plusieurs autres acquis obtenus durant ses deux années de présidence en collaboration avec les collègues des sections VPT TPF Rail et VPT TPF Urbains, notamment le résultat des négociations salariales 2011 qui vont permettre à chaque salarié des TPF de toucher 90 francs de plus par mois



Jérôme Bonnet et Jérôme Koenig.

et une compensation du renchérissement de 0,3%.

Effectifs en hausse

Parmi les objectifs non atteints, Jérôme Koenig cite le refus de l'entreprise d'instaurer un service de piquet. A l'heure de son départ, Jérôme Koenig ne boude pas le plaisir

de relever que, durant ses deux années de présidence, les effectifs de la section sont passés de 210 à 229 membres. « Mais ce qui m'a fait le plus plaisir durant ma présidence, c'est ce que j'ai pu obtenir pour mes collègues, soit de manière collective, soit au niveau individuel. » AC

VISITE DES COLLÈGUES LA NUIT DE NOËL

Le soir du 24 décembre, à la gare routière de Fribourg, les deux Jérôme, l'ancien et le nouveau président de la section VPT TPF Autobus, ont distribué du chocolat aux conducteurs membres du SEV qui ont travaillé durant la nuit de Noël.

La section VPT TPF Autobus avait demandé à la direction de l'entreprise de supprimer dès minuit toutes les courses qui ont habituellement lieu les nuits des week-ends, histoire de rentrer les fêtards. Comme tout est fermé la nuit de Noël, la section trouvait judicieux d'annuler ces courses à vide, ce qui aurait permis aux conducteurs de passer la plus grande partie de la nuit de Noël avec

leurs familles. La direction de l'entreprise ayant refusé la requête syndicale, Jérôme K. et Jérôme B. ont donc distribué des chocolats par geste de solidarité envers leurs collègues conducteurs. Une manière aussi de marquer le passage de témoin entre l'ancien et le nouveau président de section.



L'ancien et le nouveau président entourent leur collègue Dominik Rappo à qui ils viennent d'offrir le soir du 24 décembre un panier garni d'une boîte de chocolats et d'une bouteille de vin. Un cadeau de la section pour les conducteurs qui ont travaillé la nuit de Noël.

Diminuer l'amplitude des trop longues journées de travail

Jérôme Bonnet est né le 22 décembre 1985 à Pontarlier (FR). C'est dans cette ville du Haut-Doubs qu'il a effectué sa scolarité et appris le métier d'électronicien dans un lycée professionnel privé. Après avoir exercé durant une année et demie des petits boulots à Zofingue (AG), il est engagé comme vendeur au centre Media Markt de Fribourg. Mais l'homme aime bouger. Il passe son permis poids lourds et travaille au sein d'une entreprise de transports marchandises. Le 1^{er} septembre 2007, il entre comme conducteur de bus sur les lignes régionales des TPF. Début 2008, il adhère au SEV. Avant d'être élu prési-

dent de la section, il faisait partie de la commission des horaires. Durant ses loisirs, Jérôme Bonnet s'entraîne et participe à des compétitions de moto : « Je suis un adepte des sports mécaniques. » Il vit à Marly avec son amie étudiante en droit.



Jérôme Bonnet, nouveau président de la section VPT TPF Autobus.

réussisse à faire diminuer les amplitudes des journées de travail des conducteurs, amplitudes qui peuvent atteindre jusqu'à 13 heures par jour. C'est exagéré ! Et ce serait magnifique si l'on réussissait à obtenir la semaine de cinq jours. Par ailleurs, nous n'avons pas oublié les revendications d'instaurer un service de piquet et de gestion des réserves.

Te sens-tu prêt à piloter cette section de quelque 230 membres ?

Oui, je me sens prêt. Je ne suis pas seul. Je sais que je peux compter sur mes collègues du comité et sur notre secrétaire syndical Christian Fankhauser. Début avril, je suivrai le premier module de formation du SEV. Cela m'aidera assurément à assumer ma tâche.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

LE COMITÉ DE SECTION

Le comité de la section VPT TPF Autobus est composé de : Jérôme Bonnet, président (garage de Fribourg) ; Marcel Perrenoud, vice-président (garage de Fribourg) ; Daniel Favre, secrétaire (garage de Bulle) ; Daniel Dumas, caissier (garage de Romont) ; André Annen, commission des uniformes (garage de Romont) ; René Tercier, commission des horaires (garage de Fribourg) ; Alex Portmann, commission technique (garage de Fribourg) ; Rui Pedro Pinho, représentant du personnel migrant (garage de Fribourg) ; Edmond Buchs, représentant des retraités.

Le comité est à la recherche de représentants des garages d'Estavayer-le-Lac, de Châtel-Saint-Denis et de Jaun. La section VPT TPF Autobus regroupe les conducteurs et les employés des garages des bus des lignes TPF régionales. A relever qu'au sein des TPF il y a deux autres sections SEV : la section VPT TPF Urbains et la section VPT TPF Rail. Les comités des trois sections se concertent régulièrement au sein du cartel VPT TPF. Ces trois sections sont coachées par le secrétaire syndical Christian Fankhauser.

AC

contact.sev : Quelles sont tes motivations en ce début de présidence de section ?

Jérôme Bonnet : Je me réjouis d'exercer cette fonction. J'aimerais faire aussi bien que mon prédécesseur.

Est-ce que tu t'es fixé des objectifs ?

Je souhaite avant tout qu'avec mon comité l'on



» Que cela nous plaise ou pas, c'est de notre devoir de réfléchir à notre avenir. «

Giorgio Tuti, président SEV

L'année 2011 vue par le président du SEV Giorgio Tuti

« Un syndicat, ça doit revendiquer »

contact.sev: 2010 a été pour le SEV une année très intensive. 2011 ne sera sans doute pas une année plus calme. As-tu pu reprendre des forces durant les fêtes ?

Giorgio Tuti: Oh oui ! J'ai beaucoup lu, j'ai passé bien du temps avec ma famille et j'ai aussi savouré des bons moments de tranquillité. Je suis d'attaque pour affronter 2011 et me réjouis d'avoir repris le travail avec mes collègues de la direction du syndicat : avec beaucoup d'engagement et d'énergie, nous voulons continuer à lutter pour le bien-être de nos membres.

L'année passée, des décisions ont été prises en matière de politique sociale, avec des conséquences sur les employés des transports publics actifs et retraités. Quel bilan en tires-tu ? L'année passée a été une année difficile, caractérisée par une attaque massive contre nos acquis sociaux et nos assurances sociales. Cette attaque a été menée sur tous les fronts. Nous avons pu contrer l'attaque contre la baisse du taux de conversion du 2^e pilier. Par contre, d'autres attaques, comme par exemple celle contre l'assurance chômage, nous n'avons pas réussi à les repousser. Malheureusement, cette pression contre l'Etat social ne faiblira pas, car les forces politiques majoritaires au Conseil national et au Conseil des Etats ne sont guère favorables aux intérêts des salariés. Cet automne auront lieu les élections fédérales. Nous aurons là à nouveau l'occasion de choisir pour qui nous voulons

voter. Nous démontrerons clairement dans notre journal qui sont les candidates et candidats favorables aux

» Je suis d'attaque pour affronter 2011. «

droits des travailleurs et des retraités et qui ne le sont pas. Par ailleurs, le serpent de mer de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF a été débattu en fin d'année au Conseil des Etats, les sénateurs ont voté par 40 voix contre 0 en faveur d'un assainissement à hauteur de 1,148 milliard de francs. Mais rien n'est joué. En 2011, ce dossier sera traité par le Conseil national. Notre travail de lobbying auprès des parlementaires doit se poursuivre avec la même intensité.

Qu'en est-il des thèmes purement syndicaux ?

Au sein des ETC, nous avons pu renouveler plusieurs conventions collectives de travail et en signer des nouvelles. C'est là notre travail syndical de base et

nous le faisons plutôt bien. Les CCT nationales, cantonales et d'entreprises que nous signons sont de qua-

lité et de bon niveau. Nous pouvons en être fiers. Côté CFF, finalement, après des mois de négociations accompagnées par des actions de mobilisation de la part de nos collègues, nous avons pu mettre sous toit le nouveau système salarial. Grâce à ce résultat, nous avons réussi à prolonger de trois ans et demi la validité des CCT CFF et CFF Cargo. Voilà l'essentiel du travail syndical que nous avons réussi à porter à terme en 2010. Ce qu'on appelle les affaires courantes comme les prestations, la protection juridique, la prise en charge de problèmes individuels que peuvent rencontrer nos membres, je crois pouvoir dire que nous les accomplissons avec un bon niveau de compétence.

Quel est donc ton bilan ?

On ne peut pas dire que tout est allé pour le mieux dans le meilleur des mondes. Mais il faut admettre que l'année passée nous avons réussi à obtenir un certain nombre d'avantages pour nos membres. Je tire donc un bilan modérément positif de l'année 2010.

Est-ce que ce n'est pas un peu « limite » de revendiquer un maximum de choses pour aboutir à un compromis et de considérer cet acquis comme un succès ?

Non, c'est tout à fait normal. Un syndicat, ça doit revendiquer, puis un syndicat doit négocier et il doit chercher à atteindre le meilleur résultat possible.

» Un syndicat, ça doit revendiquer, puis un syndicat doit négocier et il doit chercher à atteindre le meilleur résultat possible. «

Un syndicat doit aussi savoir trouver des compromis, car nos membres ne veulent pas uniquement

des conflits, mais aussi des résultats. Un bon exemple pour illustrer mes propos a été l'accord avec les CFF de prolonger de trois ans et demi la CCT tout en ayant sauvé l'essentiel.

Le SEV vient de vivre sa première année avec ses nouvelles structures dirigeantes : « le comité étant compétent pour le niveau stratégique » et le comité directeur est « chargé de la gestion opérationnelle du syndicat », comme tu l'as dit il y a une année. Ces nouvelles structures ont-elles fait leurs preuves ?

Il y a quelques semaines, le comité du SEV s'est posé exactement cette même question dans le cadre d'un séminaire. Le comité a dres-

CINQ QUESTIONS PERSONNELLES À GIORGIO TUTI

Trouves-tu suffisamment de temps pour ta famille, ta femme et tes deux filles ?

Je dirais oui. La charge en temps est certes importante, cependant avec une bonne organisation – j'arrive à m'organiser ! – ma vie professionnelle n'empiète pas trop sur ma vie privée. Mais en fait, il faudrait poser cette question plutôt à ma femme et à mes filles.

Je me permets de mettre en doute tes aptitudes de pronos-

... tiqueur... L'année passée tu as parié sur une victoire de l'Italie au Mondial... passons... Est-ce que tu pratiques un sport ?

Oui, jusqu'à il y a deux ans, je jouais au football. Mais cela devenait dangereux. Maintenant je fais du tennis. J'en joue régulièrement depuis deux ans. Je ne joue pas bien, mais je joue volontiers.

Quels sont les trois livres que tu aimerais emporter sur une île déserte ?

Les trois livres qui comptent le plus pour moi : « Histoires d'enfants » de Peter Bichsel ; « Siddhartha » d'Hermann Hesse et « L'Etranger » d'Albert Camus.

Et que lis-tu en ce moment ?

« Judenhetze » de l'auteur bernois Carl Albert Loosli qui a dénoncé l'antisémitisme.

Si tu avais un vœu à faire, que dirais-tu ?

Bonne santé pour la suite !

sé un bilan provisoire du travail effectué durant l'année dernière. Il estime que nous sommes sur le bon chemin. Il y a certainement encore un potentiel d'amélioration, mais nous constatons qu'une culture de dialogue et de confrontation se développe dans nos rangs. Cela est très important pour la recherche de solutions. Ce qui est également important – et c'est de notre devoir – c'est de nous poser des questions concernant notre futur, notamment en cherchant à définir quelle sera à l'avenir la place du SEV au sein du mouvement syndical. Lors de ce genre de discussions, il ne doit pas y avoir de sujets tabous car, que cela

INTERVIEW



Le président du SEV Giorgio Tuti durant son entretien avec le rédacteur de *kontakt.sev* Peter Anliker.

nous plaise ou pas, c'est de notre devoir de réfléchir à notre avenir.

Cette année, il y a le congrès du SEV. Qu'en attends-tu ?

Lors du congrès de 2009 nous avons, dans le cadre de la réforme des structures du SEV, «réformé» aussi le congrès. Nous avons gardé le rythme d'un congrès tous les deux ans, mais une fois sur deux nous siégerons durant une seule journée. En 2011, nous aurons un congrès de travail d'un jour. Je m'attends à des prises de parole et des décisions intéressantes et novatrices, orientées vers le futur, dans la ligne de notre travail syndical et politique, ainsi que de nos activités dans le domaine des transports publics. Mais je m'attends aussi à des discussions engagées sur le rapport d'activité, les textes d'orientation

et le traitement des propositions. Durant un congrès, même s'il ne dure qu'une journée, c'est également important de soigner l'esprit de camaraderie entre nous tous.

Quels sont tes espoirs pour le SEV et ses membres durant l'année 2011 ?

L'espoir n'est pas le mot juste. J'ai plutôt des priorités en 2011 en rapport avec notre travail syndical que nous devons empoigner de toutes nos forces. Un syndicat ne doit pas espérer, un syndicat doit travailler avec tous ses membres pour avancer vers des objectifs communs. Quelques exemples: nous devons travailler pour conclure des CCT cantonales à Zurich, en Valais, en Argovie et au Tessin; nous devons également nous pencher sur le thème des

restructurations. Nos membres souffrent souvent des conséquences des réorganisations. Cela se répercute de manière marquée sur la satisfaction du personnel, il suffit de regarder les résultats du dernier sondage sur la satisfaction du personnel CFF. Souvent, les réorganisations sont ressenties comme inutiles, parce que l'avis critique des collaborateurs n'est pas pris en compte. Dans ce domaine, il y a un énorme champ d'activité, également dans l'intérêt des employeurs, car qui peut se permettre de collaborer avec du personnel qui est déjà à la base «frustré»? Un autre thème, c'est l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Sur ce dossier, nous devons continuer à nous impliquer, en poursuivant notre travail de lobbying en mettant en avant des ar-

guments pointus. Les élections de la commission du personnel CFF auront lieu cette année. Nous voulons mener une bonne campagne en faveur de nos membres qui seront candidats et, après les élections, collaborer avec eux de manière encore plus intensive.

Quels sont les sujets les plus importants au sein de la «maison» SEV ?

Le recrutement de nouveaux membres! Comme en 2009, nous avons effectué du bon travail en 2010 dans le recrutement des membres actifs. Chez les actifs toujours, nous avons enregistré plus d'adhésions que de démissions, ces dernières ayant reculé en 2010. Ce qui est pour nous un signal très positif. J'aimerais féliciter nos collègues retraités qui restent très attachés à notre syndicat et qui

n'ont pratiquement pas de démission à nous signaler. Ce bon résultat en matière de recrutement est essentiellement dû à l'excellente prise en charge de nos membres et à nos activités syndicales. Malheureusement, l'année passée, nous avons dû enregistrer un grand nombre de décès chez nos collègues retraités. Ce qui fait que l'effectif total de nos membres a baissé en 2010. Le recrutement est un objectif absolument prioritaire pour le SEV, dans ce domaine, nous devons agir en collaboration avec les sous-fédérations et les sections. Je voudrais profiter de cette interview pour remercier tous nos membres qui, durant l'année écoulée, grâce à leur engagement, ont recruté de nouveaux membres.

Propos recueillis par Peter Anliker/AC

Objectifs stratégiques assignés aux CFF pour la période de 2011 à 2014

Ce que le Conseil fédéral attend des CFF

La Confédération est actionnaire unique de la SA CFF. Ses intérêts sont représentés par le Conseil fédéral, qui tient compte de la liberté des CFF en matière de gestion d'entreprise et crée les conditions optimales leur permettant de mener à bien leurs affaires.

En vertu de l'art. 7a de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF d'entente avec le Conseil d'administration sur la base d'une convention sur les prestations. Il complète et précise ainsi les objectifs fixés dans la « Convention sur les prestations entre la Confédération suisse et la société anonyme des Chemins de fer fédéraux CFF ». Par la convention sur les prestations et les objectifs stratégiques, le Conseil fédéral s'engage à arrêter à long terme des objectifs cohérents. La convention sur les prestations définit l'offre d'infrastructure commandée par la Confédération. Les objectifs stratégiques s'appliquent à la maison mère (SA CFF) et aux sociétés du groupe (ci-après « CFF »).

Objectifs de l'entreprise et orientation stratégique

Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils :

- développent et fournissent des solutions de mobilité attrayantes, sûres, ponctuelles et de qualité pour les personnes et les marchandises, qu'ils fournissent l'infrastructure, financée et commandée par la Confédération, nécessaire à cet effet et qu'ils gèrent leurs biens immobiliers de manière professionnelle. Ils contribuent ainsi de manière déterminante à promouvoir les transports publics, à transférer le trafic de la route au rail et à garantir la desserte de base (service public).

- dirigent la coordination du système global de transports publics au niveau de la planification et de la fourni-

ture des prestations destinées aux voyageurs et qu'ils intègrent le trafic local, régional et d'agglomération dans le système global.

- disposent d'un système adéquat de gestion des risques et exploitent un système intersectoriel de management de la sécurité. Ils veillent à maintenir un niveau de sécurité élevé tant pour les clients que pour le personnel.

- suivent, dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise, une stratégie axée sur les principes du développement durable en tenant compte dans leur organisation des attentes des régions du pays.

Division Voyageurs

Le Conseil fédéral attend des CFF, dans la division Voyageurs, qu'ils :

- fournissent, dans le secteur d'activité trafic grandes lignes, une offre axée sur le marché, qu'ils maintiennent la part de marché des transports publics à un niveau qualitatif élevé et qu'ils exploitent des secteurs de croissance rentables pour les CFF compte tenu de l'ensemble des coûts.

- renforcent leur position sur le marché dans le trafic international des voyageurs par des coopérations. Ils assurent ainsi l'intégration de la Suisse dans le réseau européen de trains à grande vitesse ainsi que de bonnes liaisons entre la Suisse et les principaux centres économiques.

- maintiennent dans le secteur d'activité trafic régional des voyageurs leur part de marché élevée en se préparant à participer à d'éventuelles mises au concours. Dans les pays limitrophes, ils poursuivent une stratégie de croissance, dans la mesure où les risques sont supportables pour les CFF et qu'une rentabilité durable est assurée.

Division Marchandises

Le Conseil fédéral attend des CFF, dans la division Marchandises, qu'ils :

- proposent, en tant que gestionnaire du système, une offre autofinancée de trafic intérieur, d'importation et

d'exportation dans le secteur d'activité trafic suisse de marchandises par wagons complets, qui réponde aux besoins des entreprises suisses de chargement.

- se concentrent, dans le secteur d'activité trafic international de marchandises, sur leur rôle d'opérateur de traction du transport combiné et par trains complets sur l'axe nord-sud et offrent des prestations commercialisables et rentables. Ils contribuent ainsi à réaliser l'objectif du transfert du trafic.

Division Infrastructure

Le Conseil fédéral attend des

tions de services conviviaux répondant à la demande. Ils se concertent avec les autorités cantonales et communales pour réaliser des projets dans le périmètre des gares.

- contribuent à la plus-value des biens-fonds et du portefeuille immobilier grâce à une gestion active et au développement ciblé des aires ferroviaires. Ils informent la Confédération assez tôt de leurs importants projets de vente de biens immobiliers.

Objectifs financiers

Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils :

- réalisent en 2012 le ré-

- s'efforcent de réaliser à moyen terme un flux de trésorerie disponible équilibré dans chaque secteur après le financement par les pouvoirs publics, limitant ainsi à moyen terme la progression de l'endettement productif d'intérêt au niveau du groupe et le réduisant à long terme.

- réalisent en 2012, dans le secteur d'activité trafic international des voyageurs, le résultat de 276 millions de francs prévu par le Plan d'entreprise à moyen terme (MUP) 2011-2016 et un flux de trésorerie disponible de 177 millions de francs en



Les objectifs stratégiques assignés aux CFF pour la période 2011-2014 sont valables depuis le 22 décembre 2010. Le principal changement concerne le trafic international des marchandises.

CFF, dans la division Infrastructure, qu'ils :

- fassent en sorte que leurs clients puissent atteindre leurs objectifs dans les trafics marchandises et voyageurs grâce à la gestion professionnelle et non discriminatoire des sillons et qu'ils utilisent les capacités du réseau de manière optimale.

- maintiennent durablement le haut niveau de qualité du réseau des CFF et des installations par des investissements de remplacement et d'extension.

Division CFF Immobilier

Le Conseil fédéral attend des CFF, dans la division CFF Immobilier, qu'ils :

- aménagent les gares de manière attrayante afin d'en faire des centres de presta-

sultat du groupe de 402 millions de francs prévu par le Plan d'entreprise à moyen terme (MUP) 2011-2016 et un flux de trésorerie disponible négatif de 25 millions de francs en augmentant continuellement la productivité et qu'ils créent ainsi la marge de manœuvre nécessaire au développement de l'entreprise, à la participation à l'assainissement de la caisse de pensions des CFF et au versement des paiements compensatoires à l'infrastructure. De plus, en collaboration avec la Confédération, ils s'assurent que la structure de l'offre permet de financer durablement les coûts de l'ensemble du système des transports publics et que le taux d'autofinancement de ce dernier est amélioré.

augmentant convenablement la productivité, fournissant ainsi une contribution déterminante à une base financière saine à l'ensemble de l'entreprise.

- réalisent un résultat équilibré dans le secteur d'activité trafic régional des voyageurs, qu'ils améliorent le taux de couverture des coûts et qu'ils augmentent convenablement la productivité.

- couvrent à moyen terme les coûts du secteur d'activité trafic suisse de marchandises par wagons complets et qu'ils augmentent convenablement la productivité.

- soient rentables d'ici 2013 dans le secteur d'activité trafic international de marchandises et qu'ils augmentent convenablement la productivité. *Suite en page 9*

Suite de la page 8

- réalisent un résultat équilibré dans le secteur d'activité réseau (infrastructure) après versement des paiements compensatoires et qu'ils augmentent convenablement la productivité.

- réalisent, dans le secteur d'activité immobilier, un bénéfice conforme à l'usage dans la branche et fournissent ainsi une contribution déterminante au développement des CFF. La division Immobilier verse des paiements compensatoires de 150 millions de francs par an à la division Infrastructure et renforce la capacité financière de l'entreprise.

- prennent plusieurs mesures nécessaires au niveau de la gestion afin de réaliser les objectifs précités. Ces mesures comprennent notamment l'introduction d'éléments de tarification fondés sur la demande et les avantages pour le client, afin d'optimiser les produits, de réduire les pics de la demande et d'aplanir la courbe des taux d'utilisation du matériel roulant et de l'infrastructure. Ces mesures doivent aussi permettre d'assurer un cofinancement approprié par l'utilisateur. Les tarifs du trafic voyageurs doivent être fixés de telle manière que les objectifs financiers mentionnés au chiffre 2 puissent être atteints.

Personnel

Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils :

- mènent une politique du personnel moderne et socialement responsable, qu'ils proposent des conditions d'engagement attrayantes et qu'ils s'engagent par des mesures appropriées en faveur de la conciliation du travail et de la famille.

- suscitent la confiance des collaborateurs par leur style de gestion, leurs programmes de développement du personnel et leur politique de communication interne.

- offrent une formation professionnelle initiale conforme aux exigences de notre époque et qu'ils garantissent les chances sur le marché de l'emploi de leurs collaborateurs par des mesures durables de formation et de perfectionnement.

- définissent, dans des conventions collectives de travail valables pour la maison mère (CFF SA et CFF Cargo SA), les conditions d'enga-

gement et les droits de participation du personnel et de ses représentants et qu'ils les développent en collaboration avec les associations du personnel. Pour les unités transférées dans des sociétés suisses du groupe, ils négocient une convention collective de travail avec les associations du personnel.

Coopérations et prises de participation

Compte tenu de la convention sur les prestations et dans les limites de leurs ressources financières et en personnel, les CFF peuvent participer à des programmes de coopération (prises de participation, alliances, fondation de sociétés et autres formes de coopération) en Suisse et à l'étranger pour autant que ces derniers renforcent leur activité principale en Suisse ou obéissent à une autre forme de stratégie industrielle et qu'ils contribuent à réaliser les objectifs stratégiques et à garantir ou à augmenter à long terme la valeur de l'entreprise. Les prises de participation et les coopérations doivent être gérées de manière professionnelle et tenir suffisamment compte des risques.

Information du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils rencontrent chaque trimestre des représentants de la Confédération pour un échange d'informations. Parallèlement à la remise du rapport de gestion, le Conseil d'administration des CFF informe chaque année le Conseil fédéral de la réalisation des objectifs stratégiques.

Modification

La présente stratégie de propriétaire part du principe qu'une solution sera trouvée pour assainir la caisse de pensions des CFF, la Confédération et les CFF devant fournir des contributions adéquates.

L'environnement de l'entreprise étant en constante mutation, les objectifs stratégiques pourront au besoin être adaptés. Ils seront révisés et, le cas échéant, adaptés notamment en rapport avec la convention sur les prestations 2013-16. Les objectifs financiers mentionnés au chiffre 2 seront aussi précisés à cette occasion pour les années 2013 et 2014.

Conférence de presse annuelle de l'USS – extraits du texte de Paul Rechsteiner

Salaires décents et rentes suffisantes pour tous

Un coup d'œil sur l'année écoulée montre que la Suisse est parvenue à conjurer les pires conséquences de la crise économique entraînée par le quasi-effondrement du système financier. A cet égard, la politique conjoncturelle a joué un rôle positif, en parti-

chains mois une situation qu'elles n'ont cessé d'enjoliver. Sous l'angle de l'évolution économique et de l'emploi, l'énorme surévaluation constante du franc suisse apparaît des plus critiques. Nous demandons instamment que l'on mette en

secteurs à bas salaires. Parallèlement, cette initiative sera aussi une bonne ouverture de la campagne salariale de 2011. Mais en plus il s'agira d'alléger la charge que représentent les primes de caisses-maladie, principalement à l'aide de réductions plus conséquentes de ces primes, et de lancer une offensive pour la construction de logements d'utilité publique, financièrement accessibles.

«AVSplus»

En matière de prévoyance vieillesse, l'USS défendra la révision dite « technique » de l'AVS, pour autant qu'elle ne soit pas accompagnée d'une remise en cause des rentes ou de l'âge de la retraite. Au-delà, il faudra, durant cette année, préparer le terrain pour que, après les élections nationales, ce soit le thème du niveau des rentes des bas et moyens revenus, et non celui de l'âge de la retraite, qui apparaisse enfin à nouveau au premier plan. Pour ce faire, l'idée du projet « AVSplus », lancée au congrès de l'USS de novembre 2010, devra être concrétisée.

Fiscalité

En outre, l'USS combatta tout projet de politique fiscale qui renforcerait encore plus les inégalités de revenus et de fortune au lieu de s'y attaquer. En revanche, les syndicats soutiendront l'initiative pour un impôt sur les successions aujourd'hui en préparation; cela aussi avec l'affectation partielle de son produit à l'AVS.

Pour la première fois depuis de nombreuses années, le Conseil fédéral a reconnu la nécessité de réformer la protection contre le licenciement. Reste à espérer que le projet y relatif, une fois la procédure de consultation terminée, permettra de garantir une protection efficace. Avec son actuelle réglementation, la Suisse viole les normes fondamentales internationales du travail concernant la liberté syndicale.

Paul Rechsteiner, président de l'USS



« Mettons un terme au creusement des inégalités de revenus et de fortune », a souligné Paul Rechsteiner (ici en septembre 2009 à Berne).

culier les mesures mises sur le tapis par les syndicats : prolongation du chômage technique et renforcement du pouvoir d'achat via le remboursement anticipé du produit de la taxe sur le CO₂.

Trois projets stoppés

Un autre élément positif est que les syndicats ont, avec les partis qui leur sont proches, réussi à stopper l'an dernier trois projets de démantèlement social issus des partis bourgeois. Dans la colonne des « plus », on trouve un nombre plus grand d'accords salariaux, conclus en 2009, prévoyant à nouveau des hausses des salaires réels sensibles pour de nombreuses personnes.

Situation aggravée en matière de chômage

Toujours est-il que les personnes au chômage et les demandeurs d'emploi sont bien trop nombreux aujourd'hui, après la crise. Suite aux arrivées en fin de droit dues à la révision de l'assurance-chômage, combattue, malheureusement sans succès, par les syndicats, la situation s'aggravera une fois de plus massivement le printemps prochain. Nous attendons des autorités compétentes qu'elles réexaminent ces pro-

œuvre un ensemble d'instruments de lutte contre la spéculation sur le franc, qui porte un grand préjudice à l'économie réelle.

Explosion des hauts revenus

L'évolution la plus lourde de conséquences funestes de ces 10 à 20 dernières années est toutefois l'accroissement des inégalités en matière de répartition des revenus et de la fortune. Elle est alimentée par une explosion des hauts et très hauts revenus et fortunes et s'accompagne de privilèges fiscaux dont le commun des mortels est exclu.

Initiative sur les salaires minimums

Fin janvier 2011, l'Union syndicale suisse (USS) lancera la récolte des signatures pour l'initiative sur les salaires minimums, une nouvelle offensive en matière de salaires. Cette initiative a pour but de protéger tous les bas et moyens salaires contre la pression et la sous-enchère; cela au moyen d'un salaire minimum de 22 francs de l'heure et par un renforcement des conventions collectives de travail, ce dont l'ensemble des travailleurs profitera, et non seulement ceux qui se trouvent dans des



» Avec le siège principal en Suisse, CFF Cargo en tant que propriétaire principal et l'achat de prestations à l'interne des CFF, les principales revendications du SEV ont été satisfaites. Maintenant, il s'agit de conserver les postes de travail à long terme. «

Philipp Hadorn, secr. syndical SEV, responsable du team Cargo

CFF Cargo International a ouvert ses portes au début de l'année

CFF Cargo: dernière chance

La filiale commune à CFF Cargo et Hupac se concentre sur la circulation de trains complets et de trains du trafic combiné pour de grands clients entre l'Allemagne et l'Italie. Ses structures doivent rester sobres. CFF Cargo pourra ainsi sortir des chiffres rouges pour ce qui concerne les affaires internationales. En cas d'échec, il faudra se résoudre à chercher un appui auprès d'une compagnie étrangère. La conséquence serait la disparition des entreprises entièrement suisses dans le trafic marchandises. Pour le SEV, il est cependant clair qu'il ne faut pas réaliser des économies sur le dos du personnel!

CFF Cargo SA possède 75% des parts de la nouvelle entreprise ferroviaire et Hupac SA 25%. Cette dernière est l'opérateur leader en matière de trafic combiné sur l'axe nord-sud. «Avec la nouvelle entreprise, le partenariat existant depuis plusieurs décennies entre les deux entreprises se voit renforcé», communiquent les sociétés mères le 5 juillet 2010. «CFF Cargo apporte les ressources pour la traction et le savoir-faire en technique ferroviaire, et Hupac dispose d'une présence affirmée sur le marché européen et absorbe une grande part du volume de transport.» «Dans la perspective de l'ouverture du

tunnel de base du Gothard, les deux acteurs suisses les plus importants doivent unir leurs forces», déclare le président du Conseil d'administration d'Hupac, Hans-Jörg Bertschi, le 5 juillet dernier. «C'est la seule manière pour nous d'avoir une chance de proposer notre propre solution face à la pression des réseaux étrangers.» Le chef de CFF Cargo, Nicolas Perrin, souligne: «Avec CFF Cargo International, nous créons un acteur fort sur cet axe, nous soutenons le transfert du trafic de la route au rail et nous contribuons à la croissance de la place économique suisse.» D'ici à 2013, l'entreprise doit devenir rentable.

Quelque 150 postes à la trappe
Lors de la conférence de presse, l'accent a été mis sur la neutralité de CFF Cargo International envers tous les clients et la maîtrise des coûts tout en conservant une qualité élevée: «Une optimisation des ressources fondée sur des relations triées sur le volet et la division par deux des frais structurels permettront d'atteindre une position de leader en matière de coûts dans le secteur du trafic combiné. Enfin, la nouvelle société, en sa qualité d'entreprise suisse, accordera beaucoup d'importance à la qualité.»

CFF Cargo a fondé une filiale aux structures sobres

avec un partenaire expérimenté en matière de chargement car elle n'arrivait pas à se sortir des chiffres rouges au vu de la concurrence intensive avec les autres compagnies ferroviaires et les transporteurs routiers. Les coûts du transport sont soumis à une forte pression, les marges pour les tractionnaires sont faibles.

C'est pour cela qu'après une phase d'introduction, CFF Cargo International ne voudra plus proposer de trafic par wagons complets en Allemagne et en Italie mais plutôt se concentrer sur la circulation de trains complets et de trains du trafic combiné pour des clients importants: pour des opérateurs comme Hupac, des expéditeurs et des autres réseaux, des expéditeurs d'autos et des entreprises avec suffisamment de volume de transport pour des trains entiers, par exemple dans le domaine de la métallurgie. De plus, CFF Cargo International roulera avec des trains de ferroutage de RALpin.

L'élément central de la stratégie de l'entreprise est l'augmentation de la productivité des locomotives et des mécaniciens, ce qui doit passer par un système de production cadencé avec des roulements élevés des locs et une réduction des temps d'arrêt, ainsi que la concentration sur les liaisons les plus rentables. Mais avant tout, il s'agit d'économiser dans le domaine de l'administration

principalement par des «ventes indirectes» aux destinataires finaux par le biais d'opérateurs. Nicolas Perrin a annoncé la suppression de quelque 150 postes à plein temps. Le SEV regrette cette suppression de postes massive et réclame des solutions conformes au contrat social. «Cette nouvelle séparation dans le trafic marchandises et la nouvelle organisation doivent apporter une stabilité durable aux collaborateurs dans leurs nouveaux domaines de travail», déclare Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV. «Un sentiment de sécurité est nécessaire afin que les efforts pour un nouveau départ puissent être fournis.»

Production à l'étranger

En Allemagne et en Italie, CFF Cargo International produit avec le personnel des filiales déjà existantes, CFF Cargo Deutschland et CFF Cargo Italia. Ces filiales ont été intégrées à CFF Cargo International au début de l'année, en tant qu'entreprises de production. «Elles loueront du personnel supplémentaire en cas de besoin», explique le service de presse de CFF Cargo.

Les dépôts de mécaniciens actuels de CFF Cargo International se trouvent à Offenbourg, Cologne, Karlsruhe, Brescia, Milan, Ponte Chiasso, Domodossola, Gallarate, Novare et Turin. Le site de personnel d'Offenbourg doit être transféré dans la région

INFO

CFF Cargo International: chiffres

Avec l'externalisation des affaires internationales à CFF Cargo International, la nouvelle filiale aux structures allégées, CFF Cargo supprime quelque 150 postes de travail. En 2009, environ 3700 collaborateurs étaient actifs en moyenne à CFF Cargo (selon le rapport de gestion). Les chiffres de CFF Cargo pour 2010 seront publiés début avril avec le résultat de l'entreprise, précise le service de presse. CFF Cargo International occupe actuellement quelque 600 personnes réparties sur environ 540 postes à plein temps. 160 postes sont en Allemagne, 280 en Italie et 100 en Suisse. En 2011, plus de 30 000 trains rouleront à l'effigie de la nouvelle compagnie de trafic marchandises, cela signifie pas tout à fait 700 trains par semaine. Environ 25% de ces trains seront des trains complets conventionnels et 75% des trains du trafic combiné. *Fi/mv*



CFF Cargo International se concentre sur le transit entre l'Allemagne et l'Italie. Le point charnière du concept de production est centralisé à Bâle.

DOSSIER

Dans le trafic combiné (ici au Gothard) le rail transporte des containers, des caisses mobiles et des semi-remorques de terminal en terminal. Le trafic combiné joue un rôle clé dans le transit entre les ports de la mer du Nord et le nord de l'Italie, et donc aussi pour CFF Cargo International.



de Mannheim à moyen terme. CFF Cargo International ne dispose pas de locomotives propres mais elle en loue 110 (de ligne) auprès de CFF Cargo, dont des locomotives modernes polycourant pour les engagements transfrontaliers. Il est possible que des locomotives soient achetées plus tard, selon le service de presse.

Pour le transit à travers la Suisse, CFF Cargo International mandatera dans un premier temps sa société mère CFF Cargo pour effectuer toutes les prestations de transport étant donné qu'elle n'est pas encore autorisée à circuler en Suisse en tant qu'entreprise de transport ferroviaire. L'autorisation sera délivrée au plus tôt en été 2011.

Après cela, CFF Cargo International pourra fournir elle-même des prestations de transport en Suisse mais elle louera d'abord des mécaniciens de locomotives à CFF Cargo. *Suite en page 12*

Transfert à Olten: Markus Rügsegger est confiant



En 1983, à 18 ans, Markus Rügsegger (45) a été engagé aux CFF après l'école des transports. Il a fait un apprentissage d'agent du mouvement et a presque toujours travaillé dans la circulation des trains, dans une vingtaine de gares, entre autres à Zoug, Göschenen, Versoix, Lucerne, Bellinzona et Bâle. En 2001, il est devenu spécialiste à CFF Cargo à Bâle. Il travaille aujourd'hui comme chef d'équipe à la centrale de direction Cargo (CLZ) à Bâle, qui est chargée de contrôler 24 heures sur 24 que les trains Cargo circulent selon l'horaire prévu. Les agents doivent réagir en particulier à des problèmes tels que retards des trains, ressources

manquantes ou perturbations de l'exploitation.

Comme tous les collaborateurs concernés de la centrale de Cargo de l'Elsässer (ETOR) à Bâle, Markus Rügsegger a été obligé de postuler l'année passée pour un poste à CFF Cargo International ou à CFF Cargo SA (Suisse). Il a reçu une réponse en décembre disant qu'il pourrait exercer à Cargo International une fonction analogue à la sienne. Il prendra ses fonctions probablement au 1^{er} juillet 2011, au siège principal à Olten, pour autant que l'installation des outils informatiques soit terminée dans les délais. Il n'a pas encore reçu de nouveau contrat de travail.

Droit de participation dans l'entreprise

Markus Rügsegger prendra

part, en tant que représentant du personnel, aux négociations CCT prévues dès le mois de mars. Depuis 2007, il fait partie de la commission du personnel (CoPe) de l'ETOR à Bâle et depuis le début de l'année, il est aussi dans la CoPe provisoire pour CFF Cargo International. La CoPe définitive ne pourra être élue que si elle est ancrée dans la CCT qui devra être négociée. Markus Rügsegger espère que la CoPe sera consultée à temps pour les questions d'agencement des postes de travail, des locaux de service et des tours, ainsi que pour l'administration des places de parc, etc.

Le nouveau lieu de travail à Olten est bien situé pour la plupart des collaborateurs selon l'appréciation de Markus Rügsegger. C'est mieux pour ceux qui ont fait jusqu'à présent les trajets jusqu'à Bâle

depuis le Mittelland. Pour d'autres, le temps de trajet se rallonge mais tout en restant supportable. Markus Rügsegger, qui habite avec sa famille dans le Fricktal à Sisseln AG, aura besoin de 40 minutes en voiture au lieu de 25, et avec les transports publics il lui faudra à peu près le double du temps. Pour cette raison, et parce que le changement d'équipes entre le tour de nuit et le tour du matin se fait à 4 heures du matin, il ira plutôt travailler en voiture. Markus Rügsegger est fondamentalement optimiste quant au fait que la filiale de Cargo affiche rapidement un résultat positif grâce à ses structures allégées, aux déroulements qui ont été optimisés de manière rationnelle, aux outils informatiques uniformes ainsi qu'aux compétences élevées du personnel. *FI/mv*

Suite de la page 11

C'est seulement dans une troisième phase, qui interviendra plus tard, qu'il sera question d'engager en Suisse du personnel de locomotives propre. En Suisse donc, le personnel de CFF Cargo International se limitera aux collaborateurs du siège principal. Actuellement la vente, la planification de l'offre, le service à la clientèle, la disposition des trains, la direction de la production, les ressources humaines, etc. sont encore effectués par le siège de CFF Cargo à Bâle mais le déménagement à Olten est prévu durant le début de l'année. 100 postes à plein temps sont prévus là-bas, occupés en grande partie par des collaborateurs de CFF Cargo. Mais des collaborateurs des autres secteurs des CFF, en particulier de la division Voyageurs et de l'Infrastructure, ont aussi été engagés, ainsi que quelques personnes de l'extérieur. D'ici juin, une CCT devra être négociée pour la nouvelle entreprise (cf. interview ci-contre).

Pour les mécaniciens de locomotives de CFF Cargo qui roulent en Suisse pour CFF Cargo International, les conditions de travail ne changent pas pour l'instant: ils restent soumis à la CCT CFF Cargo. Les dépôts sur l'axe nord-sud en Suisse sont conservés, communique CFF Cargo le 5 juillet. Les effectifs de personnel des locomotives restent aussi inchangés en Suisse centrale et au Tessin.

Nouveau concept de traction

CFF Cargo International roule principalement selon le «principe territorial», précise le service de presse. «Les lieux d'échange de locomotives sont Bâle, Bellinzona, Chiasso et Domo. Naturellement, il peut aussi y avoir des échanges à l'intérieur d'un pays ainsi que des exceptions ponctuelles, par exemple des tours depuis l'Italie jusqu'à Bellinzona ou d'Arth-Goldau jusqu'à Mannheim.» Les mécaniciens de Suisse centrale se sont opposés à rouler plus loin en Allemagne, pour pouvoir conserver leur licence allemande», précise Dominik Baumberger du comité central de la sous-fédération LPV. Ceci en particulier dans la perspective de l'ouverture du tunnel de base du Gothard, car personne ne sait encore ce que CFF Cargo fera alors des sites de Suisse centrale. Markus Fischer/mv

Le SEV veut conclure une CCT le plus rapidement possible pour le personnel de CFF Cargo International

« Le but est d'avoir une CCT d'ici fin juin »

Au SEV, c'est le secrétaire syndical Philipp Hadorn qui est responsable de CFF Cargo et de sa nouvelle filiale. Que pense-t-il de l'externalisation des affaires internationales et des répercussions pour le personnel ?

contact.sev : CFF Cargo externalise dans une nouvelle filiale le transport international de marchandises par trains complets et trains du trafic combiné. Qu'en pense le SEV ?

Philipp Hadorn : Les restructurations continues des années passées ont plongé le personnel dans l'insécurité. CFF Cargo avait un tel besoin de renouveau qu'un changement fondamental devait être entrepris. L'entreprise y a été contrainte car elle n'atteignait pas ses objectifs. La décision de fixer le siège principal en Suisse et de nommer CFF Cargo en tant que propriétaire majoritaire constituent cependant des critères essentiels pour une position positive du SEV vis-à-vis du transfert.

CFF Cargo International devra se débrouiller avec un minimum de personnel et de matériel roulant. Elle envisage de louer ou d'acheter à la maison mère des mécaniciens et des locomotives. Est-ce qu'une partie des charges sera supportée par les CFF ?

Non, ce sont plutôt les charges de l'entreprise mère qui ne devront plus toutes être supportées de manière solidaire. Dans les faits, CFF Cargo International essaie de positionner une nouvelle offre sur le marché avec une structure allégée. Que la nouvelle filiale achète les prestations à l'intérieur de l'entreprise et pas auprès de tiers était une revendication syndicale importante. D'autres alternatives seraient de toute façon improbables si l'on veut conserver le savoir-faire.

Entre-temps, on sait avec quels collaborateurs, une centaine en tout pour l'instant, la filiale débute en Suisse. Que va-t-il se passer avec les personnes de

l'ancienne unité d'affaires Cargo International qui ne font pas partie de l'aventure ?

Jusqu'à présent à CFF Cargo, la plupart des collaborateurs n'étaient pas responsables d'un secteur seulement, comme le secteur in-



Philipp Hadorn : « Un partenariat social et contractuel durable ne doit pas être une entrave pour l'entreprise. »

ternational, mais de plusieurs. Le personnel qui a postulé auprès de la nouvelle filiale CFF Cargo International mais qui n'a pas été retenu reste à CFF Cargo. Là, le processus de répartition des postes et des tâches est encore en cours.

La CCT pour CFF Cargo International doit être négociée seulement en mars. Pourquoi si tard ?

La «CCT story» à CFF Cargo International n'est pas encore terminée. D'abord, l'entreprise a refusé d'imposer une CCT généralisée à la nouvelle filiale. La protestation avec une pétition des collaborateurs et une suspension des négociations CCT en cours avec l'entreprise en juin passé a été un tournant important: le 2 juillet, les CFF et les syndicats se sont entendus sur le fait qu'une CCT devait constituer un standard aussi pour la nouvelle entreprise. Cette dernière n'est cependant pas en mesure de commencer des négociations avant l'entrée en fonction de son comité directeur et du chef des ressources humaines. D'une part, ceci est compréhensible, d'autre part, la clarification de certains points en suspens issus de la procédure de consultation est ainsi restée bloquée, ce qui contrevient à l'accord et

demande à être traité. Les dates sont maintenant fixées pour les négociations et le but est d'avoir une convention collective d'ici à la fin juin.

Quels sont les points ouverts suite à la procédure de consultation et en attente de traitement ?

Des détails sur le droit à la formation imposée ou désirée, la reconversion professionnelle, les transferts, la retraite anticipée et son financement n'ont pas encore été clarifiés. On ne sait pas encore non plus si tous les collaborateurs pourront avoir des postes de travail à des conditions équivalentes et supportables (lieu de service, fonction et niveau d'exigence).

Quelles sont les conditions d'engagement en vigueur pour les employés jusqu'à ce qu'une CCT voie le jour ?

Une grande partie du personnel vient de CFF Cargo et était sous le joug de la CCT 3. Celle-ci reste valable pour ce personnel durant les 12 mois de délai légal durant lequel la validité est prolongée. Pour les quelques nouveaux collaborateurs qui ont été recrutés hors des CFF ou qui sont hors CCT de par leur fonction, l'entreprise a mis en vigueur un règlement du personnel élaboré unilatéralement.

Pourquoi est-il important de conclure rapidement une CCT ?

Une CCT est la base incontournable du partenariat so-

cial. Plusieurs réglementations des conditions de travail (CO/règlement du personnel, prolongation de validité de la CCT) sont une entrave à la création d'une nouvelle culture d'entreprise.

Quels sont les points qui donneront lieu à des discussions ?

Les positions n'ont pas encore été échangées. Ce qui est important, c'est que la nouvelle CCT ne soit pas en dessous du standard de la CCT CFF/CFF Cargo du point de vue de la qualité et du contenu.

Dans le secteur suisse resté à CFF Cargo, des restructurations sont prévues, d'abord à l'overhead et plus tard dans le trafic par wagons complets. Le SEV en sait-il davantage ?

Dans les mois à venir, nous serons consultés concernant les répercussions de l'externalisation pour CFF Cargo. En tant que syndicat, nous allons analyser avec nos membres les modifications concrètes envisagées par l'entreprise et élaborer ensemble notre position.

Comment le SEV juge-t-il ces restructurations du point de vue du contrat social ?

NOA, NOA-prévention et la nouvelle bourse d'emplois sont des instruments appropriés rendant possibles des solutions respectant le contrat social et permettant un bon développement personnel. Leur application reste cependant parfois délicate. FI/Trad. mv

LE SEV – TON SYNDICAT AUSSI À L'ELSÄSSERTOR ET À OLTEN

Dans les semaines à venir, tous les collaborateurs Cargo qui sont transférés à CFF Cargo International recevront une lettre du SEV. Nous tenons à être en contact étroit avec les personnes directement touchées au vu des changements profonds à venir et des négociations CCT car justement dans ce genre de situation, nous pouvons obtenir beaucoup, ensemble, et montrer notre force. Pour cela, un taux d'organisation élevé est nécessaire. Par conséquent, il faut aussi expliquer aux non-organisés l'utilité du SEV et leur présenter notre large palette de prestations. Les représentants du SEV et des sous-fédérations SBV et VPV distribueront des informations sur place aux collaborateurs de l'Elsässertor et d'Olten, ils seront à disposition pour répondre aux questions. Nous nous réjouissons de vous rencontrer personnellement!

Team Cargo SEV, SBV et VPV

Sections

**Judi 27
janvier
de 16 h
à 20 h**
Centre de
Perrelet
Lausanne

■ **VPT tl**
Ouverture de la cave GESTL

Après un début d'année chargé, nous vous attendons amicalement pour boire le verre des vœux, lors de notre ouverture de 16 h à 20 h du jeudi 27 janvier. Les retraités sont attendus pour le retrait de l'offre spéciale qui leur a été proposée (prolongation de l'action des vins de Noël). Dans l'attente de vous revoir, nous vous transmettons nos meilleurs vœux à tous pour la nouvelle année.

Votre comité GESTL

**Dimanche
6 février**
17 h
Brigüe
Restaurant
du Pont

■ **LPV Brigüe**
Assemblée générale

Tous nos membres actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. L'ordre du jour est affiché dans les dépôts P et G. Nous comptons sur une nombreuse participation.

Le comité

Loisirs

**Du 1^{er} au
12 février**
Kegelsport-
zentrum
Rössli/
Heimberg

■ **USSC Quilles**
Premier championnat Rössli

Horaires : lundi au vendredi, de 14 h à 21 h. Samedi de 11 h à 20 h. Dimanche repos.
Inscriptions du lundi au vendredi de 14 h à 20 h auprès d'Evelyne Götschmann au 031 991 68 53 ou au 076 318 68 53.
Dès le début du tournoi, possibilité d'inscription au Kegelcenter Rössli au 033 347 12 16.

Pensionnés

**Mardi
25 janvier**
Bienne
Restaurant
Olympia

■ **Amicale
des pensionné(e)s
du Jura bernois
et de Bienne romande**

Première rencontre de
l'année

Nouvelle année, nouvelles rencontres. N'oubliez pas la première le 25 janvier au restaurant Olympia de Bienne. Vous êtes tous les bienvenus avec vos bonnes résolutions ainsi que votre bonne humeur... En espérant que vous avez bien passé le cap de la nouvelle année. A tout bientôt.

Votre dévoué serveur: Jacques

**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 cette invitation pour vous présenter nos meilleurs vœux de fin d'année.

Michel

DÉCÈS

Jeanne Berthoud, veuve de Roger, Yverdon-les-Bains, décédée le 3 janvier dans sa 91^e année. Membre PV Vaud.

Edwige Brand, veuve d'Hermann, Lavey-Village, décédée le 18 décembre dans sa 86^e année. Membre PV Valais.

Margrith Bucher, veuve de Fritz, Pieterlen, décédée le 20 décembre dans sa 93^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Francis Carrel, chef marchandises retraité, Aigle, décédé le 9 janvier dans sa 77^e année. Membre PV Vaud.

Laurent Coquoz, chef de gare pensionné, décédé le 12 décembre dans sa 89^e année. Membre PV Genève.

Boris Cvrk, conducteur auxiliaire, décédé dans sa 62^e année. Membre de la section VPT TL Lausanne.

Wilhelm Dick, mécanicien loc. manoeuvre, Orpund, décédé le 4 janvier dans sa 78^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Fritz Fahrni, chef de train retraité, Biel-Bienne, décédé le 25 décembre dans sa 77^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Lydia Fuchs, veuve de Fritz, Büren an der Aare, décédée le 23 décembre dans sa 100^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Jeanne Grandjean, veuve d'Emile, Yverdon-les-Bains, décédée le 19 décembre dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Réaline Gumy, veuve de Marcel, décédée le 4 janvier dans sa 90^e année. Membre PV Fribourg.

Elisabeth Künzi, veuve de Fritz, Biel-Bienne, décédée le 1^{er} décembre dans sa 85^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Alexandre Messerli, ouvrier de la voie retraité, Biel-Bienne, décédé le 12 décembre dans sa 84^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Remi Mottet, visiteur spéc., Le Locle, décédé le 24 juillet dans sa 85^e année. Membre PV Neuchâtel.

Thérèse Perriard, veuve d'Albin, Flamatt, décédée le 27 décembre dans sa 85^e année. Membre PV Fribourg.

Alfred Piller, monteur de voie pensionné, décédé le 22 décembre dans sa 82^e année. Membre PV Fribourg.

Alfred Pinard, décédé le 1^{er} janvier 2011 dans sa 95^e année. Membre de la section VPT TL Lausanne.

Gilbert Richoz, chef de service d'exploitation, Biel-Bienne, décédé le 27 décembre dans sa 71^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Armin Rieser, mécanicien de locomotive retraité, Nidau, décédé le 9 décembre dans sa 74^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Sieglinde Rod, veuve de Jean-Claude, Lausanne, décédée le 16 décembre dans sa 76^e année. Membre PV Vaud.

Alice Schelling, veuve de Hans, Chexbres, décédée le 31 décembre dans sa 98^e année. Membre PV Vaud.

André Schwab, chef de train retraité, Lausanne, décédé le 30 décembre dans sa 91^e année. Membre PV Vaud.

Georges Wöflfi, fonctionnaire d'exploitation retraité, Lausanne, décédé le 28 décembre dans sa 79^e année. Membre PV Vaud.



PROGRAMME DES COURS SEV 2011

Coulisses du SEV et brève visite du Palais fédéral

Berne, lundi 30 mai, secrétariat central SEV et Palais fédéral
Présentation du SEV, de ses structures et de ses objectifs en matière de politique syndicale et des transports.

Recrutement Lausanne, jeudi 7 avril, Buffet de la Gare
Stratégies de recrutement de nouveaux membres.

Actualités de la politique des transports et défis pour l'avenir

Berne, mercredi 4 mai, secrétariat central SEV
Connaissance des défis actuels et futurs de la politique des transports en Suisse et dans l'Union européenne.

Séminaire de perfectionnement pour les présidents, vice-présidents de sections et candidats potentiels

Neuchâtel, jeudi 12 mai, Hôtel Alpes et Lac
Tâches, droits et obligations des (vice-)présidents, compréhension du rôle pour la conduite d'une section, tâches et instruments de conduite.

Séminaire pour les membres des comités de section, des instances du SEV, CoPe et des militants actifs – Module 1

Berne, lundi 4 et mardi 5 avril, secrétariat central SEV et Hôtel Sternen (Müri)
Connaissance des structures SEV et de sa politique syndicale.

Séminaire pour les membres des comités de section, des instances du SEV, CoPe et des militants actifs – Module 2

Chexbres, mercredi 5, jeudi 6 et vendredi 7 octobre, Hôtel Préalpina
Connaissance des instruments de travail pour diriger une section de manière dynamique et connaissance des fondements de la politique des transports et sociale en Suisse.

Temps de travail ETC-CFF

Cours 1 : Lausanne, mardi 3 mai, secrétariat régional SEV
Cours 2 : Lausanne, mardi 8 novembre, secrétariat régional SEV
Connaissance des dispositions de la Loi sur la durée du travail (LDT) et de l'Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT). Attention : les sections qui souhaitent organiser un cours interne sur la LDT et l'OLDT peuvent en faire la demande directement auprès de jean-pierre.etique@sev-online.ch

Renseignements et inscriptions : conny.chenau@sev-online.ch, téléphone 021 321 42 52 ou www.sev-online.ch rubrique « Prestations »

■ Comité central ZPV

Sur la même longueur d'ondes

La séance s'est déroulée le 3 décembre à Beromünster. A son ouverture, le président central Andreas Menet a remercié la secrétaire Janine Truttmann pour tout le travail qu'elle a effectué durant l'exercice écoulé. Cela fait une année que la sous-fédération ZPV s'est dotée de nouvelles structures. Une réforme interne qui a été appréciée par les membres.

En 2011 auront lieu les élections pour le renouvellement des organes dirigeants de la ZPV. De nouveaux membres pourront éventuellement rejoindre le comité central. Dans ce contexte, il faudra maintenir une bonne coordination avec les membres de la commission

du personnel. Le thème du recrutement – un thème vital pour l'ensemble du SEV – a été abordé. Le responsable du recrutement au sein de la ZPV ayant donné sa démission, Andreas Menet demande qu'on lui trouve au plus vite un remplaçant.

En fin de séance, Manuel Avallone est venu parler des négociations pour le renouvellement de la convention collective de travail. Le vice-président du SEV a remercié la sous-fédération ZPV pour le soutien actif qu'elle a apporté aux négociateurs. A Beromünster, le SEV et la ZPV ont démontré qu'ils étaient sur la même longueur d'ondes.

JT/AC

■ ZPV Biel-Bienne

Denis Babey est le nouveau président de section

Lors de l'assemblée générale du 9 novembre 2010, la présidente Janine Truttmann a été soulagée de trouver un candidat qui soit d'accord de lui succéder à la tête de la section. Et c'est par acclamation que le collègue Denis Babey a été élu président de la ZPV Biel-Bienne. Désormais le comité est composé de membres romands à l'exception de la collègue Carmen Schmid.

Andreas Menet, président central de la sous-fédération ZPV, et Bruno Schrag, membre de la commission du personnel des trains, ont participé en qualité d'invités à cette assemblée. Ils ont parlé des derniers développements des négociations CCT, de la situation de la Caisse de pensions CFF et de l'évolution du métier d'agent de train. Les participants à l'assemblée ne se sont pas privés de donner leur avis sur ces points et il y a eu des

moments chauds, plus particulièrement lorsque la discussion s'est focalisée sur l'évolution du métier et la formation des teams. Grâce à la bonne connaissance des dossiers dont ont fait preuve Andreas Menet et Bruno Schrag, les agents de train biennois ont pu se faire une opinion un peu plus positive sur ces restructurations internes, qui touchent directement la pratique de leur métier.

Au terme de cette assemblée générale, le comité de la section a invité les participants à partager un casse-croûte. Ce qui a permis de poursuivre la discussion de manière informelle, avec à la clé le constat qu'il y a du pain sur la planche pour les membres de la section de Biel-Bienne qui veulent s'engager dans des activités syndicales.

Janine Truttmann

■ Sous-fédération VPV

Le site Internet de la VPV mérite d'être visité

La sous-fédération VPV n'avait pas encore son site Internet. Désormais, depuis quelques semaines, cette lacune est comblée. Le site a été élaboré par Jörg Matter, webmaster au SEV. N'hésitez pas à nous rendre visite sur www.vpv-online.ch

Vous y trouverez de nombreuses informations utiles pour votre activité syndicale. Consultez ce site régulièrement et n'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions. Nous souhaitons que cette plate-forme soit la plus interactive possible.

VPV

■ PV Valais

Fête de Noël

Le mercredi 15 décembre 2010, la salle communale de Martigny est prête pour accueillir les 75 participants à notre dîner de Noël. Après l'apéritif qui a permis les premiers contacts, le délicieux menu concocté par notre traiteur Hilaire Pierroz a réjoui nos papilles. Entre dessert et café, notre président Alfred Imhof a eu le plaisir de remettre les insignes SEV pour 25 et 40 ans, et les diplômes pour 40, 50 et même 60 ans de syndicalisme à plusieurs membres. Félicitations à eux pour leur fidélité à notre association. Notre traditionnelle tombola a rencontré un vif succès attisé par le gros lot, soit une semaine de vacances à Ovronnaz. Merci à nos généreux mécènes ainsi qu'à tous ceux qui ont permis l'organisation de cette rencontre. L'après-midi touche à sa fin et notre président clôt cette journée en souhaitant à toutes et à tous d'heureuses fêtes ainsi qu'une nouvelle année riche en santé et en satisfactions.

M. Oberli, secrétaire

■ Commission centrale TS

Bienvenue, mais...

Nous aimerions souhaiter la bienvenue à Madame Jeanine Pilloud, nouvelle cheffe de la division Voyageurs CFF. Madame Pilloud a déclaré, concernant son style de direction: «Je ne suis pas pour la démocratie directe. Mais j'aime recevoir des feedback directs. Dites-moi si vous trouvez que quelque chose n'est pas correct.»

La démocratie directe est la forme la plus ancienne de démocratie. Nous verrons bien comment sa façon simple et directe d'analyste chevronnée sera perçue par la base et les cadres.

Commission centrale TS

ENVIE DE VACANCES EN PLEINE NEIGE ?

Bettmeralp

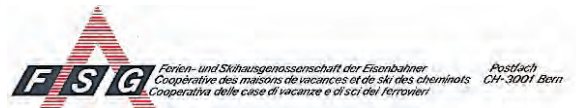
Vous avez le choix – nous avons une offre correspondante à prix attractifs!

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)

**RÈGLEMENT DES COTISATIONS 2011**

Le Comité SEV a fixé le **montant de la cotisation SEV**. La cotisation de base SEV reste inchangée par rapport à 2010.

Actifs

– cotisation de base: 28 francs

Pensionnés

– membres payant la demi-cotisation	14 francs
– membres payant le quart de cotisation	7 francs
– membres payant 1/8 de cotisation	3.50 francs

Il s'agit ici de la cotisation de base SEV. S'y ajoutent les cotisations de la sous-fédération, de la section, et éventuellement celle du groupe.

Réglementation pour les pensionné(e)s et veuves

Les rentes AVS étant augmentées en 2011, les limites de revenus pour le calcul des cotisations des pensionnés sont également légèrement adaptées:

- membres à demi-cotisation (cotisation entière pensionné)
revenu des rentes: à partir de CHF 3480.00 par mois
- membres à quart de cotisation (demi-cotisation pensionné)
revenu des rentes: à partir de CHF 2320.00 par mois
- membres à 1/8 de cotisation (quart de cotisation pensionné)
revenu des rentes: moins de CHF 2320.00 par mois

Le revenu des rentes déterminant est composé des prestations de la Caisse de pensions et des rentes AVS/AI du membre, ainsi que des éventuelles rentes de la CNA.

L'union syndicale vaudoise s'oppose au référendum de la droite contre la nouvelle loi sur les prestations complémentaires des working poor

Combattre la pauvreté plutôt que les personnes

En novembre dernier, le Grand Conseil vaudois a accepté avec une large majorité la stratégie cantonale de lutte contre la pauvreté présentée par le Conseil d'Etat. En validant la loi cantonale sur les prestations complémentaires pour familles et les prestations cantonales de la rente-pont (LPCFam), la majorité des députés ont clairement exprimé leur souhait d'accompagner les personnes concernées à sortir d'une logique d'assistance. Juste et nécessaire, cette loi permet en effet de les mener dignement vers le monde du travail ou jusqu'à l'âge de la retraite. Malgré un financement équilibré, négocié et paritaire, cette volonté est contrée par les représentants des associations patronales, qui lanceront demain, à

grand renfort de moyens, un référendum contre le projet. Une coordination est d'ores et déjà mise en place pour soutenir la LPCFam.

Une assurance contre l'assistance

Aujourd'hui, dans notre canton, au moins 10 000 familles exercent une activité lucrative sans parvenir à en vivre («working poor» ou «travailleurs pauvres»). Par le versement de prestations complémentaires pour les familles, la loi votée permet d'aider les personnes concernées à sortir d'une logique d'assistance ou à ne pas devoir y entrer. Ainsi, pour autant qu'elles exercent une activité lucrative et ont des enfants de moins de seize ans, ces familles voient le revenu de leur activité professionnelle complété, afin que

le retour au travail ne soit pas synonyme d'appauvrissement. Par ailleurs, malgré des années d'activité, des chômeuses et chômeurs se voient arriver au bout de leurs indemnités, alors qu'ils sont aux portes de la retraite. Ainsi, pour les femmes de plus de 62 ans, et les hommes de plus de 63 ans concernés, pour qui le retour à l'emploi est des plus hypothétiques, la rente-pont permet d'atteindre la retraite dans la dignité, plutôt qu'en épuisant son 2^e pilier. Près de 700 personnes pourraient en bénéficier d'ici 2012.

La LPCFam propose ainsi un indéniable progrès social, résolvant certaines absurdités du système, où le revenu est presque équivalent à l'aide sociale qu'en travaillant et où on se retrouve à l'assistance

après des années d'activités! Ces prestations sont d'autant plus nécessaires que 9% de la population en âge de travailler vit en dessous du seuil de pauvreté.

Un financement juste et équilibré

Si certes le dispositif implique des coûts (51,5 millions pour les PC Familiales et 12,6 millions pour les rentes-pont), il permet également des économies substantielles sur le RI (48,4 millions). Son financement est principalement assuré par l'Etat et les communes qui contribueront à hauteur de 65%. Le reste est couvert par le produit de la cotisation paritaire de 0,06% payée par les employeurs, les indépendants et les salariés. Lors de la mise en consultation du projet de loi, veillant à être à l'écoute des milieux

économiques, le Conseil d'Etat a réduit la part prise en charge par ceux-ci. De plus, bien qu'estimant que les travailleurs ne peuvent être tenus pour responsables du manque d'emplois ou de la faiblesse des salaires, les syndicats ont pris acte de la participation prise sur les salaires. Ce financement sous forme de cotisations paritaires renforce ainsi la solidarité dans notre canton.

Confirmant l'annonce faite en novembre, le parti libéral et les associations patronales ont démarré leur campagne référendaire. Estimant cette loi juste et nécessaire, de nombreuses associations et personnes se sont regroupées pour contrer cette démarche.

Plus d'infos sur : www.travail-pauvrete.ch

Union syndicale vaudoise

PV Genève

Fête de Noël et honneur aux jubilaires

La traditionnelle fête de Noël de notre section a eu lieu le mardi 14 décembre 2010, à l'UOG, salle de l'auditorium. Le comité in corpore (+3 épouses) répondait présent dès 8 h afin de préparer notre local et d'accueillir, dès 10 h 30, les invités inscrits.

L'animation musicale était assurée par André Mailard (musicien solo). C'est donc en musique que les arrivants réglaient à André Broye, caissier, leurs 10 fr. de participation/repas. Peu après 11 h, notre président Serge Anet ouvre une brève partie officielle. En préambule, la

Caisse de pensions CFF et le vote unanime du Conseil des Etats, la nouvelle donne des FVP dès le 1^{er} janvier prochain puis la remise des diplômes SEV aux 6 collègues présents pour 40, 50 ou 60 ans de sociétariat (5 collègues étaient excusés). Ensuite, premier moment de convivialité générale devant le buffet de l'apéritif, avant de passer au repas préparé par José (gérant de la cafétéria de l'UOG) et son équipe. En une valse bien réglée (garnir les assiettes, servir chacune et chacun, ramener les couverts, nouvelles assiettes, etc.), le

comité et 4 épouses animent rondement un bal de 126 couverts. Autre moment très attendu, le dessert de glaces de notre ami et membre André Balmer: un régal! Café, biscuits, bricoles – et pas d'addition... Les discussions devaient être intenses: pour preuve, peu de monde sur la piste de danse!

Nous vous présentons nos meilleurs vœux pour l'an nouveau, avec une pensée pour nos membres et amis peu favorisés en santé et mobilité.

Votre comité (secrétaire Bob)



Les jubilaires de la section PV Genève qui ont été fêtés durant la fête de Noël. De g. à dr. : René «Poupée» Perréard (60), André Mouron (50), Daniel Bolomey (40), Michel Beetschen (40), Rita Wattenhofer (40), Paul Schafroth (60).

COMMISSIONS DU PERSONNEL CFF : APPEL À CANDIDATURES

Les commissions du personnel (CoPe) des CFF seront entièrement renouvelées au 1^{er} juillet 2011, date d'entrée en vigueur de la nouvelle convention collective de travail (CCT 2011-2014). Les CFF ont préparé et vont procéder, courant février-mars 2011, aux élections. Une brochure exhaustive contenant les informations utiles sera distribuée par la voie du service à chaque collaborateur, ainsi qu'un bulletin d'inscription.

Le SEV encourage ses membres à s'engager dans les CoPe et lance un vibrant appel à candidatures!

Les présidents centraux des sous-fédérations se tiennent à votre disposition pour enregistrer les candidatures (délai 25 février 2011) ou fournir les renseignements utiles.

BAU	C. Suter	christian@suter-ch.ch
LPV	R. Zobebe	rinaldo.zobebe@sev-online.ch
RPV	H.P. Eggenberger	hampegg@bluewin.ch
SBV	E. Jacchini	elisabeth.jacchini@sev-online.ch
TS	W. Schwarzer	werner.schwarzer@sev-ts.ch
VPV	R. Schwager	roland.schwager@vpv-online.ch
ZPV	A. Menet	andreas.menet@sev-online.ch

Il est important de rappeler que les membres SEV n'ont pas besoin de récolter des signatures, leur inscription auprès du syndicat suffit!

Les CoPe jouent un rôle important dans l'entreprise, la participation étant fortement ancrée et encouragée dans la CCT. Le SEV accorde une grande valeur à une forte représentativité et à une bonne collaboration avec les CoPe. Alors n'hésitez pas...

Daniel Trolliet, secrétaire syndical,
coordinateur pour les CoPe

Courrier des lecteurs

Ce que veut dire Toco pour le personnel des CFF

Après avoir passé les fêtes de fin d'année en famille et entre amis, nous avons pris un peu de recul suite à ces négociations Toco menées de manière laborieuse. Force est de constater que l'accord négocié avec le partenaire CFF est mauvais et nous avons l'impression que les collègues cheminots sont en train de sortir la tête de l'eau en ce moment et de s'apercevoir qu'ils ont été grugés et mal représentés.

Plusieurs collègues se sont approchés de nous ces derniers jours pour obtenir des explications sur l'augmentation ordinaire des salaires 2011 et sur Toco. Concernant la première, les collègues croient encore que le SEV a négocié une augmentation des salaires de 1,5% comme c'est écrit dans la newsletter des CFF. Cette affirmation est fautive et lorsque nous leur expliquons

qu'une prime unique de Fr. 550.- va être versée sur le salaire de janvier, les visages se crispent et les sourires disparaissent. Nos interlocuteurs nous demandent pourquoi le syndicat continue de négocier ces primes uniques avec les CFF. Nous tentons de leur expliquer que le mandat a pourtant été donné clairement par certaines sections syndicales que nous n'accepterions plus de primes uniques et qu'il fallait maintenant négocier des augmentations réelles. Faisant fi de notre avis, la centrale du SEV et leurs négociateurs n'en font qu'à leur tête et continuent de donner leur aval à ces versements uniques. Concernant Toco, il est vrai que la majorité des collègues n'y comprennent pas grand-chose et que ces quatre lettres (T-O-C-O) ne leur inspirent que de la méfiance. Beaucoup ne se manifestent pas,

certaines s'en moquent, d'autres ont fait confiance au SEV et une partie commence à comprendre ce qui va les concerner dès le 1^{er} juillet 2011.

Pour notre part, nous ne nous expliquons toujours pas pourquoi une organisation de travailleurs, appelée «syndicat», a préavisé favorablement un tel accord où l'on sait pertinemment que certains cheminots vont perdre de l'argent, d'autres vont mettre 20 ans, voire plus, au lieu de 12, pour arriver à des montants annuels maximum, certains auront leur salaire gelé pendant des années, d'autres n'auront que des moitiés de renchérissement, d'autres n'auront pas les parts d'augmentations correspondantes car l'argent mis à disposition par les CFF pour la masse salariale ne sera pas assez importante pour faire progresser les salaires de manière correcte et

entière, d'autres verront leurs illusions d'augmentations disparaître dans l'évaluation foireuse d'un supérieur hiérarchique. Les collègues de la conférence CCT se sont laissés gruger par un préavis bancal du SEV et par un projet mal ficelé de la part des négociateurs. Leur décision va avoir un impact négatif sur les conditions salariales des travailleuses et des travailleurs CFF. Le SEV a négocié les salaires des cheminots à la baisse en ayant la peur au ventre, cette peur qui prédomine à chaque fois que le syndicat doit monter aux barricades face aux CFF. Si nos négociateurs du SEV peuvent se taper sur le ventre en ayant le sentiment du devoir accompli pour avoir préservé notre CCT pendant 4 ans, ils peuvent également commencer à se faire du souci pour la fin de 2014, date à laquelle les CFF reviendront à la charge et porteront le coup de

grâce. A ce moment-là, nous pourrions nous dire que nous aurons tout perdu.

De notre ancienne CCT, de notre ancien système salarial et de nos anciennes prérogatives, il ne nous restera plus que nos yeux pour pleurer et la contribution d'assainissement pour la caisse de pension des CFF.

*Les présidents et délégués à la conférence CCT des sections
ZPV Léman, LPV Genève,
LPV Vaud-Bas-Valais*

La direction du SEV ne partage pas l'avis de nos collègues, auteurs de ce courrier. Nous avons aussi dit que la nouvelle CCT est un compromis que nous avons accepté sans enthousiasme. Mais à travers cet accord, il faut aussi voir l'opportunité de mieux faire valoir à l'avenir nos requêtes en faveur du personnel sans que les CFF nous stoppent dans nos revendications avec leur sempiternel argument que les salaires de l'entreprise ne sont pas en phase avec le marché du travail.

La présidence SEV

**LAURENT
MEMBREZ
SA**

recherche pour son
site D'ACLENS
(région LAUSANNE)

UN TECHNICIEN DE CHANTIER POUR SON DEPARTEMENT « VOIE FERREE »

Afin de compléter notre équipe, nous cherchons un jeune technicien dynamique.


Son travail consistera notamment à :

- établir des offres
- préparer et suivre les chantiers
- établir les métrés
- analyser les prix de revient

Si vous êtes de formation technique et motivé à prendre des responsabilités élevées, n'hésitez pas à nous contacter.

Des bonnes connaissances des chantiers «Voie Ferrée» et/ou de l'allemand sont un atout.

Merci d'envoyer votre dossier à :
LAURENT MEMBREZ SA
A l'att. de M. Patrick MAGNONI
Chemin du Coteau 28
1123 Aclens



Chemins de fer du Jura

Deux conducteurs(trices) de locomotive

Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public.

Votre profil / Exigences:

- Etre si possible titulaire d'une permis de conduite ferroviaire B 100 pour conduite de trains sur chemins de fer à voie étroite ou
- Suivre une formation pour l'obtention de ce permis. Cette formation, d'une durée de sept mois, est assurée par notre entreprise;
- Disposer d'un casier judiciaire vierge;
- Posséder un certificat d'apprentissage correspondant à une formation de trois ans ou à la maturité fédérale;
- Réussir les tests pédagogiques, médicaux et psychologiques;
- Etre âgé entre 20 à 40 ans;
- Disposer d'une condition physique performante;
- Entregent et apprécier les contacts avec nos voyageurs.

Vos tâches principales:

- Conduite et accompagnement des trains voyageurs et marchandises sur notre réseau à voie étroite;
- Echanges quotidiens avec notre clientèle.


Nous vous offrons:

- Les conditions sociales d'une grande entreprise régionale;
- Un poste riche en contacts dans une région attractive.

Lieu d'affectation du poste: Saignelégier ou Tramelan


Entrée en fonction: de suite ou pour date à convenir.

Si vous êtes intéressé-e par cette fonction, adressez-nous votre lettre de motivation avec photo et dossier de candidature complet et un extrait de casier judiciaire **jusqu'au 31 janvier 2011.**



Chemins de fer du Jura
Service du personnel
Rue du Général-Voirol 1
2710 Tavannes

Le train rouge qui bouge!



Chemins de fer du Jura
les-cj.ch

Angle droit

Une histoire de feux !

Bien des directions d'ETC laissent « tomber » les chauffeurs qui se font amender parfois de manière excessive, mais pas le SEV !

La circulation routière en milieu urbain est connue pour son caractère stressant, avec une intensité du trafic en constante hausse, une multiplication des ronds-points, des sens uniques, des passages pour piétons et des feux. C'est dans ce contexte que s'est déroulée l'année passée, dans une ville romande, une « histoire à conduire debout ». Prenez un feu rouge, situé juste avant une bifurcation à droite, puis juste après le virage, un passage pour piétons, qu'il faut franchir avant d'accéder à un arrêt de bus. C'est cette configuration qui a causé des sueurs froides à de nombreux chauffeurs. En effet, alors qu'ils approchent tranquillement de la bifurcation et s'approprient à tourner à droite, la phase du feu passe à l'orange. Pas de problème pour une voiture de tourisme, mais pour un bus articulé,

long de 18 mètres, c'est autre chose: impossible de s'arrêter brutalement sans danger pour la clientèle du bus. Nos collègues sont persuadés de leur bon droit en franchissant le feu en phase orange. Mais vu le passage pour piétons tout proche, et l'arrivée imminente au prochain arrêt, impossible d'accélérer. Le feu est alors rouge vif, lorsque la deuxième moitié du bus finit de le franchir. Résultat: une amende d'ordre de 250 francs !

Le SEV ne lâche pas le morceau

Selon la Police locale, l'installation est conforme aux normes fédérales, qui précise la durée de la phase orange, en l'occurrence à 3 secondes. En outre, la tolérance avant le déclenchement du radar et de la photographie a été fixée au minimum légal, c'est-à-dire une demi-seconde. C'est sur ces bases que l'autorité com-

munale procède aux calculs pour déterminer depuis combien de temps le feu est au rouge lors du franchissement du feu par le bus. Du côté de l'entreprise, c'est le fatalisme qui règne: « Les amendes, c'est votre affaire ! » répond-on aux nombreux collègues touchés. Ceux-ci font alors appel au service de protection juridique SEV, qui mandate un avocat pour leur défense. Dans un premier temps, l'argument de la présence dans les véhicules d'une clientèle nombreuse semble porter ses fruits et les amendes sont retirées. Mais le problème du calcul des distances reste entier. Un contact du secrétaire SEV avec le municipal de Police et un responsable de l'entreprise permet alors de débloquer la situation. Il s'avère que les distances parcourues sont calculées de façon trop sévère, ce qui donne un métrage parcouru trop long. Une sanction prise dans un tel contexte est dès lors imméritée. Et l'intervention syndicale se révèle à nouveau efficace et porteuse de résultats !

L'équipe de la protection juridique

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch.

Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

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 3 février.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 27 janvier à 10h.

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A la découverte de Champex-Lac (Valais)

Un tout petit Canada...

Frédéric Nouchi, conducteur de bus TPG à Genève, nous fait découvrir Champex-Lac en hiver. Une station valaisanne très calme, située à quelque 1500 mètres d'altitude.

L'Office du tourisme du lieu n'a pas froid aux yeux. Il n'hésite pas à qualifier Champex-Lac de «petit Canada»... Si nous faisons fi des superficies et arrêtons notre regard sur le cadre naturel du

site, nous sommes bien obligés de reconnaître que la comparaison n'est pas usurpée. Champex-Lac est un magnifique bijou serti dans un écrin naturel en plein cœur des Alpes. En été, le site fascine les amoureux de balades. Il est notamment une étape incontournable du tour du massif du Mont-Blanc que les marcheurs effectuent en cinq ou six jours.

Sentier raquettes de 4 km

Mais c'est Champex-Lac en hiver qui nous intéresse et que nous avons découvert grâce à Frédéric Nouchi. Bien sûr, à Champex-Lac, il est possible de faire du ski de piste et du ski de fond ou encore du ski de randonnée. Mais «Fred», comme l'appellent ses collègues des TPG, préfère la marche en raquettes. «Il y a un fort beau sentier aménagé. C'est une boucle de 4 kilomètres qui longe une rive du lac et puis s'en va surplomber la station de Champex-Lac. C'est tout simplement féérique.» Seuls

quelque 280 résidents vivent à l'année à Champex-Lac. Le calme y est total. Comme dans les grands espaces canadiens...

Y aller en transports publics

Frédéric Nouchi est le secrétaire de la section VPT TPG. Il vient d'être brillamment élu par ses collègues au comité de gestion de la Caisse de pensions des TPG. Bien que travaillant à Genève, il vit à Martigny, d'où son irrésistible envie de nous entraîner – en voisin – à Champex-Lac. «On peut très bien y aller avec les transports publics: depuis la gare CFF de Martigny, il faut prendre le train St-Bernard Express de la compagnie RegionAlps jusqu'à la gare terminus d'Orsières. Le trajet dure exactement 36 minutes. A Orsières, il faut prendre le car postal qui nous conduit à Champex-Lac en à peine 25 minutes.»

Patiner sur le lac

Le lac de Champey est situé à 1466 mètres d'altitude, sa



surface est de 1,1 km carré, soit l'équivalent de 75 patinoires. Rien à voir avec les surfaces des grands lacs d'Amérique du Nord... Mais, comme au Canada, on peut patiner sur le lac en hiver et c'est tout simplement magnifique. En souplesse, au fil de la discussion, Frédéric Nouchi nous refille une adresse. «Je conseille aux collègues du SEV de séjourner à la pension «En Plein Air». Tu verras, ils ne seront pas déçus!» Les prix de la pension sont

corrects: 55 francs la chambre avec le petit déjeuner (www.pensionnepleinair.ch). Rien à voir avec les prix exorbitants pratiqués dans la grande station voisine de Verbier.

Une chose est certaine, si vous avez aimé Champex-Lac en hiver, vous y retournerez en été.

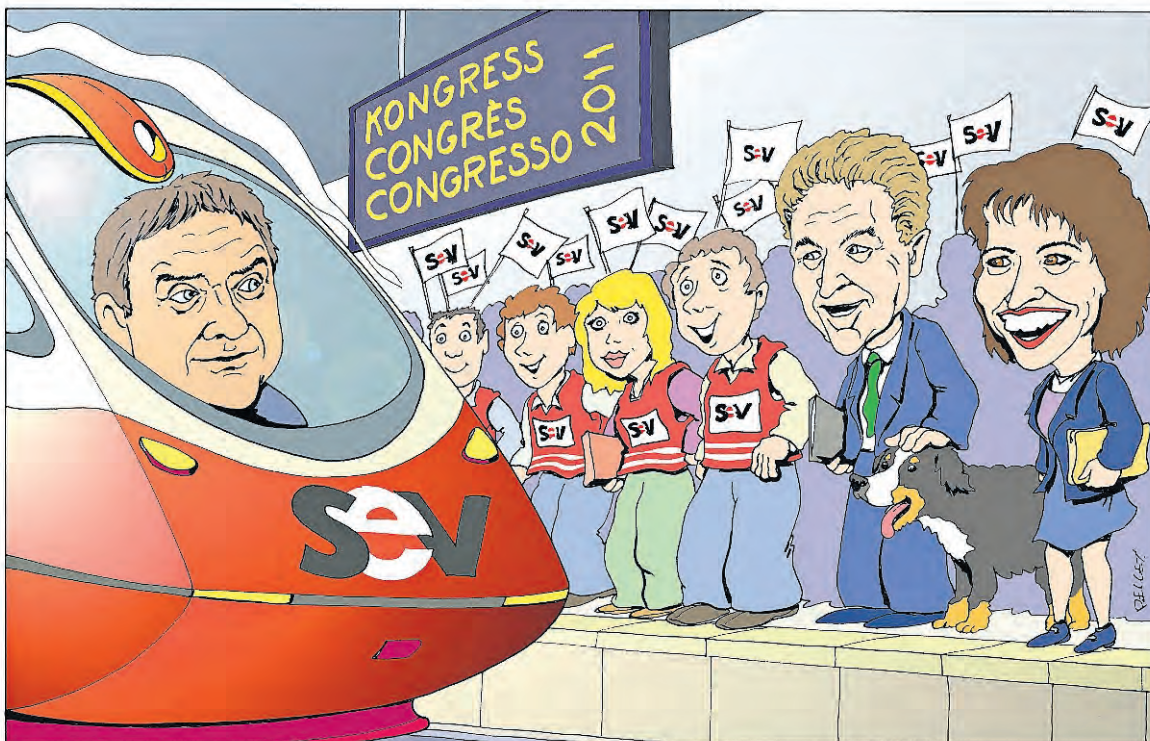
Alberto Cherubini

www.champex.info
www.regionalsps.ch



Frédéric Nouchi.

PELLET PIOCHE: LE CONGRÈS SEV, UN ÉVÉNEMENT ATTENDU QUI AURA LIEU LE 24 MAI À BERNE



IL Y A 50 ANS

L'oreille du cheminot

Dans la nuit du 26 au 27 septembre, une catastrophe a été évitée près de Mâcon (sur la ligne Paris-Lyon-Marseille), grâce au subconscient d'un cheminot en retraite. M. Lépine dormait dans sa maisonnette, située en bordure de la voie ferrée, lorsqu'un train de marchandises (un parmi les quelque dizaines qui passent pendant la nuit) fit un bruit curieux qui parut anormal à l'oreille exercée du cheminot endormi. Malgré le froid, notre homme sursauta et sortit avec une lampe de poche. Il découvrit effectivement, sur un rail, une cassure provoquée par le gel. Ce rail aurait à coup sûr cédé au passage du train suivant, qui devait être bondé de voyageurs. Mais M. Lépine avait eu le temps de donner l'alerte.

Le Cheminot, 20 janvier 1961.

Initiative populaire « Pour la protection face à la violence des armes »

Endiguer la violence domestique

En Suisse, 300 personnes se suicident chaque année avec une arme à feu et 70 autres sont victimes d'homicides commis à l'aide d'armes à feu. L'initiative populaire « Pour la protection face à la violence des armes » veut endiguer cette violence. C'est pour cela qu'il faut dire OUI à cette initiative.

L'arme dans l'armoire à habits ne facilite pas uniquement les suicides, elle est aussi un danger pour les proches. Car les hommes – il s'agit pratiquement toujours d'hommes – qui se suicident à l'aide d'une arme à feu ont parfois tué au préalable leur femme et leurs enfants. En outre, la présence d'une arme à feu dans les ménages privés constitue pour nombre d'enfants et de femmes une menace subtile. Cela, surtout lorsqu'il est régulièrement rappelé à la famille que l'arme se trouve à la cave, au galetas ou sous le lit. Chaque jour, des femmes et des enfants s'enfuient de leur maison parce qu'ils ont peur et se sentent menacés par une

arme à feu à portée de main. La violence domestique concerne presque toujours les femmes et les enfants et est en principe exercée par des membres masculins de la famille.

Pour plus de sécurité

Cette initiative a pour but de contribuer à l'endiguement de la violence domestique ainsi qu'à la prévention du suicide. Elle a été lancée le 4 septembre 2007 par une large coalition composée de plus de 60 organisations parmi lesquelles on trouve aussi des syndicats (comedia, ssp). Elle demande que l'acquisition et la détention d'armes ne puissent se faire qu'en cas de besoin et de capacités prouvées, que les armes des militaires soient conservées dans des locaux sécurisés de l'armée, qu'un registre national des armes à feu soit tenu et que les armes particulièrement dangereuses pour les personnes privées soient interdites. L'initiative se veut une contribution à une sécurité améliorée. Il est prouvé depuis longtemps qu'en Suisse, la possibilité de disposer beaucoup trop facilement d'une arme à feu représente un danger important, un danger qu'il est possible de neutraliser sans autre.

Prévention du suicide

Lorsque des armes à feu sont à portée de main, les tentatives de suicide mènent presque toujours à la mort. Le suicide est principalement un acte impulsif, dirigé par des sentiments forts devenant très rapidement toujours plus forts. Le suicide est presque toujours un acte passionnel. C'est pourquoi l'Office fédéral de la santé, dans son rapport sur la prévention du suicide (avril 2005), arrive clairement à la conclusion qu'une loi restrictive sur les armes contribuerait de manière importante à la prévention du suicide. Pour la Fédération des médecins suisses (FMH) et pour toutes les importantes sociétés de psychiatres de Suisse aussi, il est scientifiquement prouvé qu'en restreignant la disponibilité des armes à feu, on diminue le taux de suicide. C'est pourquoi elles ont décidé de soutenir officiellement cette initiative. Le Comité de l'Union syndicale suisse (USS) a également décidé, en novembre 2008, sur propositions de la Commission féminine de l'USS, de soutenir cette initiative et politiquement et au plan des idées et idéaux qu'elle véhicule.

Therese Wüthrich,
Commission féminine USS/ftq

Licenciements antisyndicaux

Enfin une lueur d'espoir ?

Les choses se mettraient-elles enfin à bouger ? Apparemment, en ce qui concerne la protection contre les licenciements antisyndicaux. C'est à la mi-janvier qu'a pris fin la procédure de consultation fédérale sur un projet de loi qui entend améliorer cette protection. Mais bien timidement...

En 2010, on a à nouveau recensé des cas de personnes – la plupart du temps, des représentant(e)s du personnel – licenciées en raison de leurs fonctions syndicales. Les deux cas les plus récents ont eu lieu en Suisse romande dans le secteur des soins (ALSMAD, l'Association lausannoise pour l'aide et le maintien à domicile, et l'EMS Fort Barreau de Genève). Les deux représentantes du personnel licenciées travaillaient depuis plusieurs années dans leurs établissements respectifs.

Tous ces licenciements antisyndicaux violent des normes légales ratifiées par la Suisse. Dans les pays qui nous entourent, ils seraient annulables, ou ne pourraient même pas être prononcés. Le problème en Suisse est que même si un tribunal constate le caractère abusif d'un tel licenciement, la sanction infligée ne consiste qu'en une indemnité d'au maximum six mois de salaire versée à la victime. Une sanction si légère n'a aucun effet dissuasif.

L'Union syndicale suisse (USS) et ses syndicats se battent depuis des années pour mettre un terme à cette situation inacceptable. En 2002, ils ont déposé plainte auprès de l'Organisation internationale du Travail contre la Suisse. Après avoir longtemps bloqué ce dossier, le Conseil fédéral apparaît maintenant disposé à faire bouger les choses. En effet, dans le cadre

de la législation sur les lanceurs d'alertes, il propose de mieux protéger aussi les représentant(e)s du personnel contre les licenciements abusifs. Et les licenciements de tels représentant(e)s pour raisons économiques seraient désormais automatiquement déclarés abusifs. Toutefois, le projet de loi ne prévoit que de doubler la sanction financière susmentionnée. Pour l'USS, il est clair qu'une législation qui entend protéger efficacement les salarié(e)s qui endossent des fonctions syndicales de représentation doit également permettre la réintégration des personnes abusivement licenciées. De fait,



Jean-Christophe Schwaab.

seule une telle disposition protégera contre les licenciements abusifs et garantira des négociations d'égal à égal entre partenaires sociaux. De plus, le droit à la réintégration après un licenciement abusif ne serait pas quelque chose de nouveau, la loi sur l'égalité entre femmes et hommes le prévoyant déjà depuis une quinzaine d'années.

Jean-Christophe Schwaab,
secrétaire central de l'USS

Le texte de la réponse de l'USS à cette consultation se trouve sur son site: www.uss.ch, Documents (page d'accueil), Procédures de consultation: réponses de l'USS (« Révision partielle du Code des obligations – sanction en cas de congé abusif ou injustifié »).

LE TRAFIC MARCHANDISES SUR RAIL SOUFFRE DU COURS DU CHANGE

Les exportations et le tourisme ne sont pas les seuls à pâtir du faible cours de l'euro, le trafic marchandises sur rail est lui aussi massivement touché. Le Syndicat du personnel des transports SEV craint la disparition de places de travail si aucun changement n'intervient. Le SEV regrette que la rencontre du vendredi 14 janvier entre l'économie, les syndicats et la Confédération n'ait apporté aucun résultat. « Nous nous faisons du souci pour les places de travail et pour le transfert du trafic sur le rail », remarque Giorgio Tuti, président SEV. Le secrétaire syndical Philipp Hadorn, responsable au SEV du trafic marchandises, ajoute que « les prix sont la plupart du temps fixés en euros alors que les coûts sont facturés en francs. Cela met en péril les places de travail en Suisse ». Les demandes du SEV faites auprès de CFF Cargo et

de BLS Cargo confirment bien que le cours de l'euro pose de gros problèmes aux compagnies de chemins de fer. Bien que les prestations soient de nouveau en hausse et que le recul provenant des années de crises soit neutralisé, le rendement ne compense pas l'évolution de la situation. Si les chemins de fer devaient adapter leurs prix aux coûts, il faudrait compter avec un retour des marchandises sur la route. Une situation politiquement indésirable. « Le SEV demande à la Banque nationale et au Conseil fédéral de prendre des mesures efficaces pour que le cours de l'euro et du franc soit rééquilibré », précise Giorgio Tuti. « Nous attendons que le trafic marchandises sur rail soit traité comme le secteur des exportations et du tourisme ! »

SEV

Joël Cretin, chef technique du domaine skiable d'EspaceDôle dans le Jura vaudois

Grand spécialiste de pistes de ski

A 40 km au nord de Genève et à 20 km de Nyon, trois employés travaillent à l'année aux remontées mécaniques TéléDôle SA. Ils sont tous les trois membres du SEV! Rencontre avec l'un d'entre eux – Joël Cretin, 52 ans, chef technique – dont le métier consiste à assurer tout schuss la sécurité des installations et des pistes, ainsi qu'à slalomer en permanence avec la météo et à travers la frontière franco-suisse.

Et oui ! Pour pouvoir skier sur les pistes suisses d'EspaceDôle, en sortant de l'autoroute à Nyon et en prenant la direction de St-Cergue, on doit obligatoirement transiter par la France! Depuis le poste de douane de La Cure (Vaud), il faut encore rouler

environ 4 kilomètres pour garer sa voiture au pied des pistes. Si on veut se déplacer avec les transports publics, un bus fait la navette entre la gare du chemin de fer NStCM de La Cure et le domaine skiable. Le parking est situé sur territoire français, mais à une centaine de mètres du parking, le départ du télésiège et les pistes d'Espace Dôle se trouvent sur territoire helvétique. « Ici la frontière a été redessinée au milieu du XIX^e siècle par Napoléon III et la Confédération, nous explique Joël Cretin. Cependant, les bornes de l'ancienne frontière n'ont pas toutes été enlevées. En hiver, ce n'est pas toujours clair de savoir de quel côté de la frontière nous sommes », lance-t-il avec un sourire malicieux.

Tributaire de la météo

Le chef technique de TéléDôle SA est donc habitué à slalomer entre les frontières, comme il est habitué à slalomer avec les conditions météorologiques. « Les beaux week-ends, nous enregistrons quelque 35 000 passages par jour sur nos installations. Les mauvaises journées, nous n'avons qu'un millier de passages. » Avec un tel écart de fréquentation, il faut jongler avec le personnel. TéléDôle SA engage en permanence trois employés à plein temps, tous trois syndiqués au SEV, et recrute durant la saison 37 employés auxiliaires. « Ce sont essentiellement des Français. La plupart sont agriculteurs ou bûcherons et travaillent pour TéléDôle durant la saison de ski. Notre personnel saisonnier est très fidèle à notre société. Cette année, sur les 37 auxiliaires, seuls deux sont nouveaux. »

La sécurité d'abord

Pour Joël Cretin, la sécurité des installations et des pistes constitue son souci N° 1. « Comme dans les transports publics, nous ne pouvons pas nous permettre de jouer avec la sécurité. Nos installations sont contrôlées par l'Office fédéral des transports (OFT) et par le Concordat intercantonal pour téléphériques et skilifts (CITS). » Pour être au



Joël Cretin devant le départ du télésiège qui porte les skieurs de 1230 à 1678 mètres d'altitude.

top, Joël Cretin suit régulièrement deux ou trois cours de formation continue par année.

Solidarité syndicale

Joël Cretin est membre depuis 22 ans de la section VPT NStCM-TPN qui regroupe les employés du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez et ceux des bus TPN (Transports publics de la région nyonnaise). La compagnie NStCM-TPN ayant été actionnaire principal de TéléDôle SA – maintenant la majorité est détenue par les communes du coin – voilà la raison pour laquelle Joël et ses deux collègues sont affiliés au SEV. Pierre-Marc Iseli, président de la section VPT NStCM-TPN apprécie beaucoup le fait que les trois employés fixes de TéléDôle SA soient membres de sa section: « Leurs conditions de travail saisonnières diffèrent de celles de leurs collègues des TPN et du NStCM; malgré tout, ils participent régulièrement à nos assemblées générales. Par solidarité avec eux, notre section a acheté des actions de TéléDôle SA. Même s'ils sont un peu isolés dans leurs montagnes, nous les considérons comme nos collègues de travail à part entière. Nous ne les laissons pas tomber. »

Petit bémol, Joël Cretin regrette que les employés des remontées mécaniques ne bénéficient pas de facilités de voyage à l'instar des cheminots qui, eux, bénéficient de réductions sur les installations de TéléDôle.

Métier difficile mais gratifiant

EspaceDôle est une station de ski familiale. « 70% de notre clientèle est française. Chez nous, ça marche fort les week-ends. Nous ne sommes qu'à deux heures de route de Lyon et de Dijon et à peine

à 40 km de Genève », relève Joël. « Contrairement à nos collègues qui travaillent dans les trains et les bus, nous ne sommes pratiquement pas confrontés à des cas d'incivilités ou de violence. Ici les gens viennent avant tout pour se détendre. Malgré les conditions atmosphériques qui peuvent parfois être rudes, pour celui qui aime la nature et apprécie le contact avec la clientèle, c'est un métier vraiment sympa. »

Alberto Cherubini

INFO

Liaison avec les pistes françaises

TéléDôle SA compte 12 remontées mécaniques (3 à St-Cergue et 9 à Espace Dôle). Les pistes d'Espace Dôle totalisent une vingtaine de kilomètres et sont reliées avec celles de la station française des Rousses, qui totalisent également une vingtaine de kilomètres. Dans la région, on dispose donc d'une quarantaine de kilomètres de ski de pistes. « Bien que nous soyons une station de moyenne altitude, nos pistes ne sont pas équipées de canons à neige, tandis que les pistes du côté français oui, relève Joël Cretin. Mais peut-être qu'un jour nous serons contraints d'installer des canons si on veut maintenir de bonnes conditions durant toute la saison. »

BIO

Joël Cretin est né le 30 janvier 1959 à Morez (France). Il a grandi à Bois d'Amont, petite commune française située à quelques kilomètres d'Espace Dôle, commune où il est toujours domicilié avec son épouse, son fils et sa fille. Après avoir effectué un apprentissage de mécanicien de maintenance, il travaille durant quelques années le montage et l'entretien de machines-outils dans des scieries suisses et françaises. En 1983, il est engagé à TéléDôle uniquement les week-ends pour faire de la maintenance. En 1984, il est

engagé à plein temps comme dameur et bien entendu comme mécanicien de maintenance. En 1986, après avoir suivi une formation à Sion et Winterthour, il décroche le Brevet fédéral de spécialiste des installations de transport à câbles. Durant ses loisirs, Joël Cretin pratique en été la marche et la varappe. En hiver, il chausse les skis de randonnée. Dans la vie du responsable technique de TéléDôle, il n'y a pas que la montagne. Lui et son fils enfourchent leurs motos pour effectuer du trial. « Et j'accompagne mon fils qui fait de la compétition de trial. »