

Genève

Alison Farinet est l'une des apprentis *login* qui a participé au lancement du bus *login*-TPG.

Pages 2-3

AC



Tunnel de base du Gothard

Sauf imprévus, le tunnel ferroviaire de base du Gothard entrera en service au changement d'horaire 2016. Il est encore possible de visiter le chantier.

Page 8

IBS



Etre policier aux CFF

Portrait de Christian Juriens, un Vaudois engagé dans la Police des transports.

Page 20

Libre circulation des personnes et mesures d'accompagnement

Combattons le dumping

Cela fait dix ans que l'accord sur la libre circulation des personnes entre la Suisse et l'Union européenne est entré en vigueur. Le dumping salarial et social est combattu par les mesures d'accompagnement. Dumping qui épargne pour l'heure la très grande partie du secteur des transports publics, grâce notamment à de bonnes conventions collectives de travail. Cependant la vigilance syndicale reste de mise: Daniel Lampart, le responsable des questions économiques de l'Union syndicale suisse, met en garde les CFF contre le risque de dumping sur les chantiers. Et le SEV s'inquiète du recrutement d'agents CFF à l'étranger.

Pages 10-11-12



Keystone

publidad, sâkerh

L'ACTION MEMBERSTAR 12-12-12 EST TOUJOURS D'ACTUALITÉ !

L'action de recrutement de nouveaux membres SEV se poursuit jusqu'au 12 décembre. Il y a de beaux prix à gagner ! En plus de la traditionnelle prime de 50 francs perçue pour chaque nouveau membre recruté, les membres SEV reçoivent (en fonction du nombre de nouveaux membres recrutés) des prix spéciaux, allant de la sacoche en cuir SEV à l'iPad.

Page 17

Le secrétaire syndical SEV saint-gallois prend sa retraite

Un vide à combler en Suisse orientale



Peter Hartmann prend sa retraite. Il a été le premier secrétaire syndical SEV à occuper les bureaux du secrétariat régional SEV de St-Gall. Il avait été engagé par notre syndicat pour défendre en premier lieu les intérêts du personnel dans le cadre de la faillite du Mittelthurgaubahn. En-

suite, il a négocié plusieurs CCT d'entreprises, parallèlement au travail quotidien d'encadrement des membres et des sections SEV de Suisse orientale. Il a également négocié la CCT cadre cantonale saint-galloise des bus, ainsi que les lourdes crises de partenariat social au Frauenfeld-Wil-Bahn et à la navigation sur le Lac de Constance.

Interview pages 6-7

EDITO

DU PASSÉ AU FUTUR

Durant ces dernières années le SEV a perdu des membres au sein des services administratifs des CFF. Les raisons de cette désertion sont multiples. De nombreux employés ne viennent pas du sésail des transports publics. Travaillant dans les services informatiques, financiers, juridiques ou des ressources humaines, certains se considèrent être que « de passage » aux CFF. Ce sont des employés qui n'ont pas forcément le sentiment d'appartenance au monde des transports publics, ils n'ont pas « l'esprit cheminot » et ils pensent qu'ils n'auront jamais besoin du SEV. Il y a aussi des cadres qui croient qu'en adhérant au SEV ils manqueront de loyauté envers l'entreprise. Cependant ils oublient qu'eux aussi sont des salariés qui ont aussi besoin d'une bonne protection juridique.

Les syndicats sont parfois considérés comme des structures du passé, pas très ouverts au changement, de peur qu'on leur scie la branche sur laquelle ils sont assis. Pour combattre ce préjugé, le SEV a organisé une semaine d'action devant le bâtiment administratif CFF de Wylerpark à Berne (lire page 19). Les représentants de notre syndicat ont réussi à entrer en contact avec de nombreux employés des services administratifs. De nombreux contacts personnels ont été noués. Le message a passé : oui, les syndicats ont une longue histoire, mais leur engagement vise à améliorer les conditions de travail d'aujourd'hui et de demain.

Jérôme Hayoz
secrétaire syndical SEV

INFO

ÉVALUATION DES
TRANSPORTS
PUBLICS DES VILLES
SUISSES

■ Pour la troisième fois après 2003 et 2006, actif-traffic a évalué l'offre en transports publics de proximité dans les villes et agglomérations suisses. L'analyse a pris dix critères en compte tels que coûts, vitesse de parcours et offre en places assises.

Christian Harb, le chef de projet et co-président d'actif-traffic, estime que les augmentations des tarifs ces dernières années posent problème. « Les coûts pour les abonnements mensuels ont augmenté de 19% en moyenne depuis la première analyse TP en 2003, alors que le coût de la vie, lui, n'a augmenté que de 7% ». Pour y pallier, Christian Harb propose des droits de stationnement plus élevés dans les centres-villes ainsi que l'introduction d'abonnements meilleur marché pour les « sauts de puce ». Une telle mesure des communautés tarifaires Mobilis, Onde Verte et Frimobil renforcerait la compétitivité des transports publics dans les petites agglomérations romandes comme Bulle, Yverdon-les-Bains, mais aussi La Chaux-de-Fonds.

L'offre de Genève se détache du lot. La ville du bout du lac est en passe de se transformer d'une ville « tout à la voiture » en une ville des trams. L'offre atteint désormais le niveau des grandes villes en Suisse alémanique. A Lausanne, par contre, le besoin de rattrapage se fait toujours sentir – et ce malgré le métro M2. Harb est de l'avis que « des trolleybus avec remorques d'une trentaine d'années n'attirent guère une nouvelle clientèle ».

Les offres à Fribourg, Neuchâtel et Morges ont reçu la note « bon ». A Vevey-Montreux par contre, les correspondances entre train et bus laissent à désirer. « Il ne sert à rien de simplement créer une communauté tarifaire intégrale, si les bus et trains ne sont pas bien connectés entre eux » estime Harb.

Les seules trois villes à avoir été notées avec un « insuffisant » se trouvent toutes en Suisse romande : Bulle, Nyon et Sion. Les bus y circulent rarement et lentement.

actif-traffic

Formation

A Genève, un bus TPG



Chez login, l'offre des places d'apprentissage est riche en diversité.

Alors que partout en Suisse il manque des places d'apprentissage, paradoxalement à Genève. login recherche des apprentis. La Communauté de formation du monde des transports, en collaboration avec les TPG, vient de lancer une campagne de publicité pour inciter les jeunes genevois à effectuer un apprentissage chez login.

La qualité de la formation professionnelle de base dispensée par login a été démontrée mercredi 26 septembre lors de l'inauguration du bus login des Transports

publics genevois (TPG). Valentin Métraux, apprenti employé de commerce de 2^e année, a lui-même présidé de main de maître la conférence de presse de cette inauguration sous la houlette de son formateur Daniel Delaloye,

login va se restructurer

Michael Schweizer, sous-directeur de login, est très confiant dans le futur de la Communauté de formation du monde des transports.

La décision des CFF de reprendre en mains le domaine de la formation continue jusqu'ici confié à login et d'exiger une plus forte pré-

sence au sein de l'organisme login, oblige la Communauté de formation du monde des transports à revoir son organisation. Lors du vernissage du bus TPG login à Genève, nous avons effleuré la question des nouvelles structures de login avec Michael Schweizer, sous-directeur de login et responsable au niveau suisse pour la formation de base.

Monsieur Schweizer, est-ce que login va bien?

Oui, login va très bien. Cette année nous avons fêté nos 10 ans. Au début il n'y avait que les CFF et le BLS, aujourd'hui nous sommes fiers de pouvoir compter sur plus de 60 entreprises partenaires dispensant une formation professionnelle de base de qualité à quelque 1900 jeunes apprentis et stagiaires en maturité professionnelle.

Les CFF, votre principal partenaire, ont annoncé qu'ils vont se réapproprier le secteur de la formation continue et qu'ils désirent prendre davantage de leadership au sein de login. Qu'est-ce que cela va changer pour login ?

Effectivement, les CFF vont reprendre dès 2014 la formation continue des pilotes de locomotive, des employés de manœuvre et de chefs de circulation des trains. Et, comme vous le dites, il désirent également prendre davantage d'influence au niveau de la formation de base. Nous comprenons leur revendication : le 80% des apprentis login sont formés par les CFF. Je préside le groupe de travail chargé d'étudier les nouvelles structures de login, les résultats de nos travaux seront connus l'année prochaine. Ce qui est fondamental pour nous, c'est que

les CFF veulent poursuivre leur collaboration avec login dans le domaine de la formation de base.

Pourquoi login veut être davantage présent à Genève ?

Sur l'ensemble de la Suisse, nous avons dix fois plus de candidats à l'apprentissage que de postes à pourvoir. Chaque année, nous avons grosso modo 7000 à 8000 candidatures pour quelque 800 places d'apprentissages. Deux cantons font exception : Bâle-Ville et Genève. Dans ces deux cantons nous manquons d'apprentis, surtout à Genève où cette année 52 places d'apprentissage qu'offrirait login n'ont pas pu être pourvues. C'est pourquoi nous voulons gagner en visibilité avec ce bus aux couleurs de login.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini



Michael Schweizer.

roule pour *login*

52 PLACES À PRENDRE À GENÈVE

login offre 52 places d'apprentissage sur la place de Genève, dont 30 places pour apprenti-e-s employé-e-s de commerce en transports publics.

responsable marketing pour la Suisse romande. Ce dernier sait faire confiance aux apprentis. Il les aide à se responsabiliser au maximum.

Genève offre le choix de métiers le plus varié de Suisse romande

Parti de la gare de Cornavin, le bus a sillonné la Cité de Calvin avant de rejoindre l'aéroport de Cointrin. Durant le trajet, Claude-Alain Bugnon, responsable de la formation de base *login* pour la Romandie, a relevé que la présence à Genève des entre-

« Tous les 6 mois je peux changer de lieu d'apprentissage. J'apprécie cette diversité qui me permet de montrer ce que je vaud. »



Alison Farinet est apprentie logisticienne de 3^e année. Depuis la rentrée d'août elle effectue un stage à Swissport dans le dépôt fret de l'aéroport de Cointrin. Auparavant elle a effectué des stages dans divers dépôts des CFF, à Lausanne et St-Maurice. Bien qu'elle soit la seule fille apprentie logisticienne de sa volée, elle est très à l'aise dans ce métier: «j'ai déjà mon permis d'élève».

prises partenaires CFF, TPG, Swiss et Swissport «offrent aux jeunes genevois le choix de métiers dans les transports le plus varié de Suisse romande». Malheureusement, dans le canton de Genève, il y a cette année une cinquantaine de places d'apprentissage dans l'univers des transports publics qui n'ont pas trouvé preneur. C'est pour cette raison que *login*, en collaboration avec les TPG, a décidé de lancer une campagne publicitaire pour mieux faire connaître la Communauté de formation du monde des transports. Le contrat signé entre *login* et les TPG stipule que le bus *login* va circuler durant trois ans dans les rues de Genève et que des vidéos publicitaires *login* seront diffusées sur les écrans installés dans les véhicules des TPG.

Des apprentis motivés

Arrivé à l'aéroport de Cointrin, le bus *login* et ses passagers qui ont participé à la conférence de presse ont été accueillis par une douzaine d'apprentis, chacune et chacun représentant un métier que l'on peut apprendre chez *login*. Des apprentis très motivés comme Nathanaël Pianta et Alison Farinet (voir encadrés ci-contre) qui apprécient la qualité de la formation dispensée par *login*.

AC

« Chez *login*, j'apprécie tout spécialement l'encadrement effectué par notre conseiller de formation qui nous guide du début à la fin de notre apprentissage. »



Nathanaël Pianta, apprenti de commerce en transports publics de 2^e année, est actuellement en stage à la gare CFF de Sion. Auparavant il a travaillé à la gare de Martigny. En fin d'apprentissage, il pourra choisir de se spécialiser dans la vente, dans la circulation des trains ou dans l'administration. De caractère plutôt décidé, Nathanaël a déjà choisi: «ce sera la circulation des trains».

772 NOUVEAUX APPRENTIS LOGIN

Cette année, sur l'ensemble de la Suisse, 772 jeunes ont commencé un apprentissage chez *login* (623 en Suisse alémanique, 108 en Suisse romande et 41 au Tessin).



Le bus *login-tpg* dans toute sa splendeur!

CARNET DE BORD

Nœuds de réseau

Gabegie! C'est sans doute ainsi que l'on se souviendra de cette année de changement de réseau à Genève! Mais le nœud du problème est plus ancien, car Genève a une tradition de mobilité catastrophique et ce n'est pas prêt de s'arrêter. En effet, la nouvelle constitution se propose de garder l'article – obtenu dans la constitution actuelle par les lobbies des voitures – qui garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.

Cette promesse de ménager les automobiles, en clair de les laisser accéder au centre ville, ne permettra pas de faire ce choix modal qui donnerait la latitude au canton d'une vraie politique de la mobilité. Sans prioriser les transports publics en ville, on continuera avec cette politique de la chèvre et du chou, où tous les transports s'entrecroisent non sans un certain danger. Dans un minuscule territoire où la densité de la population ne fait que croître, l'automobile est un mode de transport qui va à l'encontre du bien commun, c'est une évidence. Les pro-transport individuels ne sauraient faire croire que la traversée de la rade est la panacée.

Le CEVA est un pas vers la pensée d'une région. Ses ramifications permettront, à terme, une desserte enfin fonctionnelle du bassin genevois. Les transports sont une manière de faire une identité territoriale, il serait terriblement dommageable de passer à côté. Genève jouit d'une forte attractivité, notamment en terme d'emploi – tant frontalier que cantonal – et d'un manque de logements disponibles. La voiture est une fausse solution, car elle favorise un habitat émietté, onéreux en infrastructures, peu intégrateur. Penser les transports c'est comme penser un système d'irrigation qui dessert zones bâties, industrielles et agricoles de sorte à les organiser pour le bien commun. Les transports publics jouent un rôle dynamique dans le territoire. Néanmoins, et ces problématiques sont largement étudiées, il ne suffit pas de créer un réseau pour qu'une région s'organise, il faut en soutien mener des politiques cohérentes. Par exemple il ne suffit pas d'interdire l'accès du centre-ville aux voitures, il faut que cela soit complété par des commerces de proximité pour que les déplacements à pied soient pratiques; il ne suffit pas de créer une ligne de tram pour qu'une cité dortoir devienne un quartier vivant où fleurissent les activités culturelles, il faut soutenir et solliciter ces activités culturelles; enfin il ne suffit pas que les gens prennent le même train pour qu'ils apprennent à se parler, mais il est nécessaire, pour qu'ils s'estiment mutuellement, qu'ils travaillent et agissent ensemble.

Un réseau de transport qui s'enferme, ce n'est pas seulement des usagers pas contents, mais c'est, profondément, une incapacité à avoir une vision. Ne plus pouvoir circuler aisément, c'est se sentir empêché en tout, et les lettres des lecteurs le disent bien: sans un réseau que je m'approprie, ma ville n'est plus ma ville! Avant d'aspirer au Grand Genève, la ville devra remettre en question sa minuscule métropole!



Valérie Solano

Ciel, mon horloge !

La voilà d'un coup mondialisée, la célèbre horloge que les CFF ont installée dans leurs 800 gares. Chaque jour, elle attire le regard de centaines de milliers de voyageurs qui vérifient leur propre horaire ou, plus maniaquement, la ponctualité des trains. La plupart de ces passants n'ont pas connu la palette avec laquelle le chef de gare donnait le départ des trains avant la généralisation des signaux optiques. Et pourtant, ils discernent l'originalité de la trotteuse rouge qui marque un bref arrêt à chaque minute, comme pour se donner l'élan de marquer les 60 secondes suivantes. Bref, on est dans le symbole utile, l'image très lisible, la marque immédiatement identifiable, la « suissitude » accomplie.

L'horloge de gare, c'est l'œuvre majeure du grand designer suisse Hans Hilfiker, ingénieur de formation, qui l'a créée en 1944 et dotée onze ans plus tard de la joyeuse aiguille des secondes. Les CFF, dont il était alors l'employé, détiennent tous les droits de propriété intellectuelle sur le dessin et la forme de la fameuse pendule.

Or voilà que, le 19 septembre dernier, Apple, la firme à la pomme, présente la sixième version de son système d'exploitation mobile, utilisé notamment pour sa tablette iPad, avec la fameuse horloge offerte au téléchargement en page d'ouverture.

On pouvait s'attendre à une vive protestation de la part des CFF. Diabole, une belle et sûre pendule suisse croquée avec une pomme déjà entamée ! Or la réaction se révèle fort modérée, comme si leurs porte-parole se sentaient plutôt flattés par cette diffusion mondiale garantie d'un objet par définition présent sur le seul territoire ferroviaire suisse.

Et puis, il y aura sans doute dédommagement. Sous une forme qui pourrait bien relever davantage du business que du droit. Les CFF ne vont-ils pas équiper leurs personnels,

travailleurs de la voie compris, de tablettes iPad leur permettant d'accéder à toutes les données dont ils ont besoin ?

Une telle commande mérite bien des conditions spéciales, que le « vol » de l'horloge pourrait rendre encore plus avantageuses...

En somme, les protagonistes de cette affaire ont tous deux une attitude surprenante, paradoxale même. Pour leur part, les CFF renoncent à dénoncer le piratage caractérisé dont ils se montrent une victime presque consentante.

De son côté, Apple, qui ne cesse d'intenter d'inter-



na-bles procès à ses concurrents soupçonnés de plagiat, se montre moins chatouilleux quand il « emprunte » une image à son propriétaire avéré.

Au reste, les juristes ont un joli dossier à explorer. Ils pourront commencer par étudier la question de savoir si la protection d'un objet tridimensionnel, comme le désigne le registre fédéral, s'étend à sa représentation « plate », en deux dimensions seulement donc.

Cette affaire d'horloge met en évidence, une fois de plus, le décalage entre la réalité, surtout si elle a une existence purement virtuelle, et, d'autre part, le droit sensé la réglementer. On sait déjà que les artistes pratiquant le « net-art » comme tous les créateurs travaillant avec l'assistance de l'ordinateur peinent à faire valoir leurs droits. La propriété intellectuelle se dissout dans les téléchargements,

les banques de données et, désormais, dans les « clouds » nébuleux, ces sortes de casiers virtuels dont les différents occupants ne payent pas même tous une location.

Car la gratuité devient un mode de fonctionnement de l'économie, modifiant le comportement des acteurs et la nature de leurs relations. La notion de bien collectif, autrefois symbolisée par les pâturages communs (Allmend), s'étend désormais à des logiciels informatiques et à leur utilisation. Dans ces conditions, que deviennent les brevets, les droits d'auteur, ceux des interprètes ? D'accord avec la libre circulation des idées ou avec la communication des travaux académiques mais faut-il pour autant spolier les inventeurs, pour autant qu'ils restent identifiables ?

A l'inverse, une récente Convention de l'UNESCO protège les paysages, les traditions populaires, les recettes culinaires qui composent le patrimoine immatériel d'un territoire et de sa population. Par ailleurs, on envisage sérieusement le brevetage du vivant, c'est-à-dire des cellules et de leur séquence. Les biologistes vont bien au-delà des agronomes qui se contentaient de commercialiser des variétés et donnent désormais des marques à leur semences.

Décidément, l'horloge de gare suisse a pris une dimension universelle.

Yvette Jaggi

Section VPT-MBC (Transports de la région de Morges–Bière–Cossonay)

Portes ouvertes SEV aux MBC

Dans le cadre d'une matinée portes ouvertes, le SEV est allé à la rencontre des chauffeurs de bus MBC.

Stéphane Chevalier, président de la section VPT-MBC, a pris l'initiative d'aller le jeudi 4 octobre à la rencontre des chauffeurs à la cafétéria du dépôt de bus MBC à Tolochenaz. La vice-présidente centrale de la VPT Danièle

Dachauer et le secrétaire syndical Christian Fankhauser (remplaçant Daniel Trolliet, secrétaire de la section, ayant eu un empêchement de dernière minute) étaient également présents. « Bien que nous travaillons dans la même entreprise, je n'ai pas l'occasion de rencontrer mes collègues qui travaillent sur les bus puisque je suis mécanicien au BAM – explique Stéphane Chevalier – j'ai eu

l'idée de mettre sur pied cette matinée portes ouvertes pour faire connaissance avec les chauffeurs et de parler avec eux de leurs problèmes professionnels spécifiques. » Les chauffeurs ne se sont pas fait prier pour exprimer leur mécontentement sur la manière dont sont gérés leurs tours de service. **Lundi 15 octobre à 20 h aura lieu une séance au dépôt de bus de Tolochenaz** pour parler

de ce problème et tenter de proposer des solutions. Les secrétaires syndicaux Daniel

Trolliet et Christian Fankhauser seront présents.

AC



L'entreprise MBC regroupe la ligne ferroviaire du BAM (Bière–Apples–Morges), les bus MBC et le funiculaire de Cossonay.



Jeudi 4 octobre à la cafétéria du dépôt de bus MBC à Tolochenaz près de Morges les discussions ont surtout porté sur l'organisation insatisfaisante des tours de service des chauffeurs.

Section SEV VPT du Jura et Mont-Soleil

Les archives sont auprès des historiens

La section VPT du Jura a remis ses archives récemment au CEJARE, le centre jurassien d'archives et de recherches économiques, situé à St-Imier.

Alain Gigon, président de la section, et Aurélien Mouche, membre VPT du Jura, ont remis les archives de section au CEJARE afin de permettre aux historiens d'en apprendre plus sur l'histoire syndicale de notre région ainsi que sur les transports publics.

C'est un membre du comité du CEJARE, Emmanuel Gogniat, qui s'est approché d'Aurélien Mouche et lui a proposé d'archiver les documents de la section. Cela permet, en réunissant tout sous un même toit, de fournir un accès aux chercheurs et autres historiens. Les documents étaient jusqu'à présent éparpillés chez les différents secrétaires ou présidents



Alain Gigon, président de la section VPT du Jura, Thomas Perret, responsable au CEJARE, et Aurélien Mouche, membre de la section VPT du Jura.

qu'a compté la section. Le plus vieux document retrouvé date ainsi de 1907.

Bonne opportunité pour le CEJARE

Thomas Perret, responsable du centre de St-Imier, centre

existant depuis 10 ans, a souligné qu'il s'agissait là d'un cas typique, très intéressant pour le CEJARE, puisqu'il fournit un bon complément à ce qu'il y a déjà dans les archives. Ce fonds contient beaucoup de comptabilité

(affiliation des membres par exemple), mais aussi de la correspondance. On y voit alors toute l'activité syndicale déployée au fil des années, de 1907 à 1997 : négociations salariales, santé au travail, durée du travail, etc. Des té-

moignages et autres anecdotes peuvent ainsi être tirés de ces archives. A noter que les documents ayant moins de 30 ans et les dossiers médicaux sont fermés à la consultation, pour des raisons évidentes de confidentialité.

Appel à tous

Thomas Perret a profité de l'occasion pour lancer un appel à tous ceux qui possèdent, chez eux, des archives d'association ou autre de la région jurassienne, qui dorment pour l'instant au gale-tas. Ces documents méritent d'être conservés et protégés. Appel lancé également aux Chemins de fer du Jura, qui pourraient y déposer leurs précieuses archives.

Les documents de la VPT Jura sont désormais consultables sur demande, de même que la quarantaine d'autres fonds d'archives, privés ou syndicaux, déjà entreposés dans les locaux imériens. *Henriette Schaffter*



« La crise de la caisse de pension Ascoop est une des pages les plus noires de l'histoire des transports publics en Suisse. »

Peter Hartmann, secrétaire syndical SEV

Peter Hartmann, premier secrétaire régional SEV en Suisse orientale, a surmonté plusieurs crises

Onze années auprès du personnel de Suisse orientale

Peter Hartmann part officiellement en retraite à fin octobre, mais il reste à la disposition du syndicat jusqu'à ce que sa place soit repourvue. Au début, il avait été engagé par le SEV pour un mandat, afin de défendre les intérêts du personnel dans le cadre de la faillite du Mittelthurgaubahn. Son pensum est ensuite allé crescendo. Il a pu négocier une CCT d'entreprise dans presque toutes «ses» entreprises, parallèlement au travail quotidien d'encadrement des membres et des sections. Autres dossiers pointus dont il s'est occupé: la CCT cadre cantonale pour les bus, l'assainissement de la caisse de pension Ascoop et la lourde crise du partenariat social au Frauenfeld-Wil-Bahn et à la navigation sur le Lac de Constance.

contact.sev: Comment es-tu devenu secrétaire syndical il y a onze ans?

Peter Hartmann: J'étais secrétaire SSP et j'ai reçu un mandat du SEV pour encadrer les membres SEV en Suisse orientale, d'abord surtout au Mittelthurgaubahn (MThB).

Le fait que le SEV te demande à toi n'était pas un hasard, n'est-ce pas?

« J'ai toujours été proche du monde des chemins de fer, depuis tout jeune. »

Non. J'ai toujours été proche du monde des chemins de fer, depuis tout jeune. Mon père travaillait comme aiguilleur à St-Gall et a été président central des aiguilleurs durant des années. En 2001, il vivait encore et était très content que je sois actif au sein du SEV. J'avais les connaissances et les contacts politiques nécessaires en tant que secrétaire SSP. En plus, partager le secrétariat à St-Gall avec le SSP et le PS était une bonne solution pour le SEV. C'était un des premiers bureaux extérieurs avec le secrétariat de Lausanne et de Bellinzone et le siège de SEV Assurances à Bâle. Avant, les personnes qui encadraient

les sections de la Suisse orientale avaient leur bureau à Berne.

Le raison de ton premier mandat pour le SEV a été la faillite des MThB?

Exactement. Les problèmes de liquidité étaient déjà connus depuis les négociations salariales et ont mené à la faillite au début 2002. Dès qu'on a su cela, nous avons organisé une manifestation devant le bâtiment du Grand Conseil thurgovien à Weinfelden où se trouvait également le siège de l'entreprise. Nous avons exigé que les intérêts du personnel soient préservés. L'ancien président SEV et Conseiller aux Etats Ernst Leuenberger avait alors pris part à cette manifestation.

Et les intérêts du personnel ont pu être préservés?

Oui. L'entreprise Thurbo, appartenant à 90% aux CFF et à 10% au canton de Thurgovie a succédé au MThB. Nous avons pu conclure une très bonne CCT avec eux. Tous les collaborateurs MThB ont pu continuer à travailler soit aux CFF soit à Thurbo. Ils ont pu entrer soit à la Caisse de

pension CFF soit à l'Ascoop sans subir de perte. Ce fut un très gros succès pour le SEV.

Mais la faillite du MThB a eu des conséquences sur le Frauenfeld-Wil-Bahn...

C'est le MThB qui le gérait et a donc puisé dans toutes les liquidités. Il a donc fallu lutter pour obtenir le remboursement. Et le personnel a un peu été livré à soi-même jusqu'à ce que les Appenzeller Bahnen reprennent l'administratif. Ceux-ci ont alors instauré une rigueur budgétaire très stricte et voulaient licencier des collaborateurs. Le personnel s'est alors rebellé contre ces décisions. Des distributions de flyers et des interventions d'Ernst Leuenberger auprès du président du Conseil d'administration ont eu leurs effets. Une expertise commandée par le canton est arrivée à la conclusion qu'une ligne de chemin de fer entre Frauenfeld et Wil était meilleur marché, et plus confortable qu'une ligne de bus. Maintenant c'est une ligne de chemin de fer

« La Suisse orientale n'était pas un terrain particulièrement favorable aux CCT. »

bien installée. Le prochain pas est la signature d'une

CCT. Ainsi, toutes les entreprises concessionnaires (ETC) de Suisse orientale auraient alors une CCT, hormis l'entreprise de navigation sur le Lac de Constance. Cela bien que la région ne soit pas un terrain particulièrement favorable aux CCT. Nous avons réussi cela grâce au personnel et au réseau politique.

Ces CCT ont réellement amené des avantages au personnel?

Nous avons pu la plupart du temps obtenir quelques améliorations: davantage de vacances, davantage de salaires, une adaptation des indemnités ou un autre système salarial. Ceci lors des négociations de départ ou des renouvellements. Et c'est surtout la sécurité des collaborateurs qui a augmenté: les directions ne peuvent plus décider unilatéralement des conditions de travail ou d'engagement, sans passer par la négociation avec le personnel.

Tu as également négocié une CCT cadre cantonale pour les bus à St-Gall. Comment as-tu réussi?

Nous avons pu motiver les entreprises de bus car il y avait des mises au concours de lignes de bus

dans la partie nord du canton et qu'il y avait alors menace de dumping. Par le biais de la pression politique, nous avons réussi à faire que le canton exige la CCT cadre dans ses mises au concours. En 2010, cette CCT a été élargie sur toute la zone tarifaire «Ostwind». Il reste toutefois à négocier avec les employeurs la façon de contrôler que les conditions d'engagements décrites dans la CCT soient bien respectées.

Avec la vente en 2006 du SBS par les CFF à des investisseurs privés, c'est une période difficile pour le personnel qui a débuté. En avril 2009, il y a même eu une manifestation à Frauenfeld. Comment en est-on arrivés là?

Trois ans après la vente est arrivée une personne pour assainir l'entreprise, qui a licencié du monde et a détérioré considérablement les conditions de travail. La manifestation a fait réagir le gouvernement thurgovien qui a lancé une procédure d'arbitrage. Le personnel devait être prêt à accepter des temps de travail plus longs accompagnés de pertes financières limitées. Le directeur de l'entreprise a continué à mettre le personnel sous pression et ne voulait pas reconnaître le

INTERVIEW



Donato Caspari/Thurgauer Zeitung

Peter Hartmann manifeste le 23 avril 2009 avec les collègues du SBS devant le bâtiment du Gouvernement à Frauenfeld contre des détériorations massives des conditions de travail et des licenciements.

SEV comme partenaire de négociations. J'ai dû alors reprendre pour un temps la présidence de la section VPT SBS. Depuis peu, c'est à nouveau un collaborateur SBS qui est président. Et on peut espérer que le partenariat social renaisse de ses cendres.

Plusieurs des sections que tu encadres ont subi l'affaire Ascoop de plein fouet. Est-ce que cette crise Ascoop est maintenant surmontée ?

La crise Ascoop est une des pages les plus noires de l'histoire des transports publics en Suisse. Au passage à Symova, en raison de l'évolution négative des marchés financiers, les assurés ont dû accepter des pertes énormes. J'ai suivi la liquidation de l'Ascoop dès juillet 2010 en tant que membre du Conseil de Fondation. Des diminutions massives des rentes menaçaient alors les anciens collaborateurs du MThB restés à l'Ascoop. Grâce au fonds de sécurité, nous avons pu éviter cela. Symova n'a pas encore surmonté totalement la crise

puisque le personnel reste encore fortement sous pression. Ce que je trouve scandaleux, c'est que certaines entreprises refusent de prendre à leur charge le financement des pertes de capital. Certaines mesures ont été approuvées par le Conseil de fondation, par contre d'autres mesures ne sont pas obligatoires et ont été refusées la plupart du temps par les entreprises.

Sortir de l'Ascoop (resp. de Symova) a-t-il valu la peine ?

Trois de « mes » sections ont franchi le pas: le Frauenfeld-Wil-Bahn, l'entreprise de navigation Untersee et Rhin sont passés à la caisse de pension de Thurgovie et les bus de la Vallée du Rhin sont passés à la caisse d'assurance du canton de St-Gall. Dans ces grandes caisses de pension du personnel du service public, ils sont en de bonnes mains. Turbo avait fondé sa propre caisse de pension en 2006, qui est maintenant en faible sous-couverture.

Tu as également accompagné la fusion de l'ancien Appenzeller Bahnen (AB) avec le Trogenerbahn, le Rorschach-Heiden-Bergbahn et le Bergbahn Rheineck-Walzenhausen, qui a eu lieu le 1^{er} juillet 2006. Le personnel était-il satisfait ?

Nous avons pu demander une CCT car la loi fédérale sur les fusions prévoit une consultation des partenaires sociaux. Il a fallu beaucoup de pression de la part du SEV et des politiques pour réussir à influencer le directeur de l'économie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieurs et faire que le Conseil d'administration de la nouvelle entreprise fusionnée accepte une convention d'entreprise. La prolongation de cette convention a donné lieu à nouveau à de vives discussions à fin 2010. Nous avons quand même réussi à obtenir une semaine supplémentaire de vacances.

Au SOB la pression sur le personnel s'est accrue l'année dernière. Pourquoi ?

Le SOB a des problèmes fi-

nanciers, également en raison d'une couverture insuffisante de sa caisse de pension qui est affiliée à Symova. En plus, de nouvelles personnes ont rejoint à la direction. Après plusieurs incidents (licenciements), nous avons pu expliquer clairement à la direction que le partenariat social ne fonctionne pas à sens unique et nous avons alors pu trouver des solutions ensemble.

L'automne dernier, tu présidais le comité qui a œuvré pour l'élection de Paul Rechsteiner au Conseil des Etats. La recette du succès ?

La personnalité de Paul Rechsteiner et une campagne sur deux thèmes qui concernent les gens actuellement: de bons salaires et de bonnes rentes. Paul Rechsteiner a été présent sur le terrain dans tout le canton, avec les militants locaux des syndicats et du PS. Rechsteiner a aussi participé à de nombreuses assemblées internes du SEV et au Congrès des pensionnés à Gossau. Markus Fischer/Hes

BIO

Peter Hartmann aura 61 ans le 11 novembre. Il a grandi avec 7 frères et sœurs à St-Gall. Son père travaillait comme aiguilleur et présidait une sous-fédération SEV. Peter Hartmann a travaillé comme enseignant jusqu'en 1989 puis 10 ans comme secrétaire syndical SSP à temps partiel. Il s'est formé en 1990 comme spécialiste de la nature et de l'environnement et a travaillé dans ce domaine durant 7 ans. Dès 2001, il est devenu secrétaire régional SEV, tout d'abord à temps partiel et sous forme de mandats, puis dès 2008 à 100%. Depuis 2000, il siège au Grand conseil sous l'étiquette PS. A sa retraite il compte s'engager auprès d'organisations sociales à but non lucratif et profiter aussi de son statut de grand-papa: « C'est une de mes activités préférées actuellement. » Il habite à Flawil SG avec son épouse, a deux filles adultes et un petit fils de deux ans.

Tunnel de base du Saint-Gothard

Son ouverture aura lieu en 2016 !

La première ligne de plaine à travers les Alpes voit le jour en 2016 au Saint-Gothard. Cette nouvelle liaison ferroviaire relie Altdorf à Lugano. Pour le transport de marchandises, elle représente une réelle alternative à la route, tandis que le transport voyageurs profite de liaisons améliorées ainsi que de temps de trajets plus courts.

Le 15 octobre 2010 à 14 h 17, le tunnel était définitivement percé sous le Gothard. Il s'agit en réalité du plus important des grands travaux d'infrastructure qui sera inauguré en Suisse. Aujourd'hui ce qu'il faut surtout retenir c'est que tout va vite et même très vite. L'ouverture officielle est déjà programmée pour fin 2016, soit une année d'avance sur la planification. Un véritable événement.

Milan à moins de 3 heures de Zurich

Les trains voyageurs circuleront à une vitesse de 250

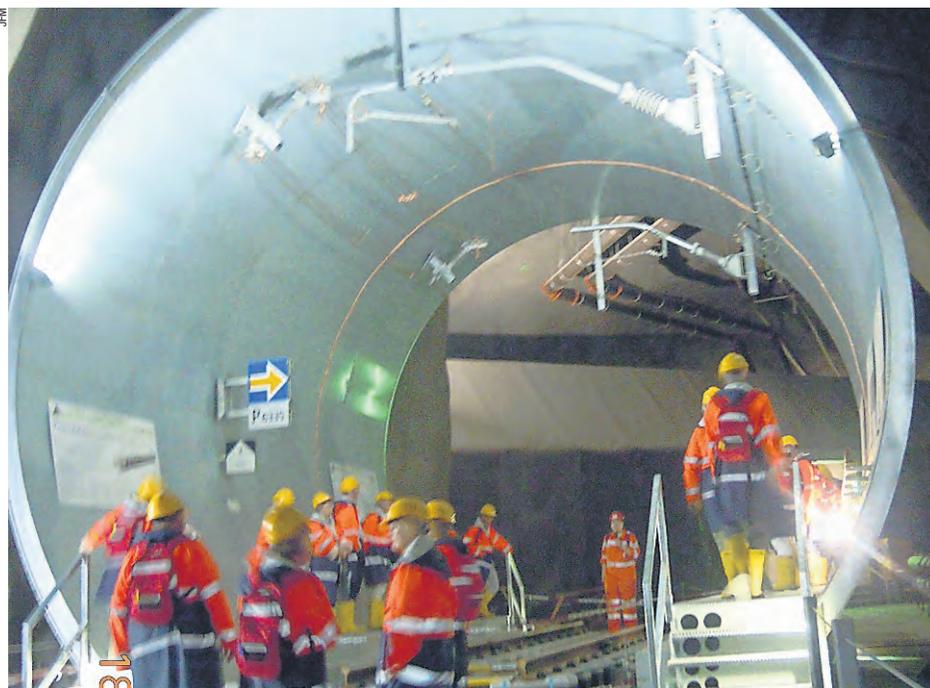
km/h. Circulation à la cadence horaire et à la demi-heure pendant les week-ends et aux heures de pointe. Grâce à un tracé rectiligne, sans virages en lacet ni passages à niveau sur les tronçons à ciel ouvert, on crée ainsi des conditions techniques permettant d'atteindre des temps de trajet d'environ une heure et demie entre Zurich et le Tessin, respectivement de moins de trois heures entre Zurich et Milan.

Plus de 220 trains marchandises par jour

Les trains marchandises mesurant en général 750 m circuleront à une vitesse de 160 km/h. Au total près de 220 à 260 trains marchandises pourront rouler quotidiennement sur le nouveau trajet. Une capacité de transport passant de 20 millions de tonnes actuellement à près de 50 millions de tonnes.

Visite pour le public

Le tunnel de base Saint-Gothard est constitué de deux tubes à une voie d'une longueur de 57 km, reliés entre eux tous les 325 m par 176 rameaux de communication de 40 m (utilisables en cas d'incident). Si l'on compte l'ensemble du système de galeries constituant



Exemple avec équipement ferroviaire dans tube de 9 m 50.

le tunnel et comprenant les galeries de liaisons, d'accès ainsi que des puits, celui-ci mesure plus de 152 km au total ! Le gabarit final est de 9,50 m avec une marge de 20 cm. La quantité de matériel évacué est de 28,2 millions de tonnes, un train de 7160 km, soit la distance de Zurich à Chicago. Jusqu'à 1800 personnes travaillent ici. Le tunnel du Ceneri, long de 15,4 km, accueille près de 400 ouvriers. Le volume des déblais est de 8 millions de tonnes et son ouverture est prévue en 2019.

Nombreux visiteurs

Au Gothard, cinq points d'accès à l'horizontale ou par puits de creusement ont été nécessaires pour vaincre la montagne. Chaque mois et depuis des années, 4 à 5000 visiteurs veulent voir par eux-mêmes ces travaux titanesques au cœur du pays. Plus de 800 000 visiteurs se sont déjà prêtés au jeu. Impressionnant.

Précision millimétrique

L'état d'avancement des travaux est de deux ordres. D'une part, les tubes, gros ouvrages et voies de roulement, sont terminés, bétonnés sur la majeure partie,

d'autre part, l'aménagement ferroviaire (rails, traverses, ligne de contact) et équipement technique (électricité, communication, radio, signalisation, etc...) est en pleine phase de réalisation. Des trains d'équipement avancent et roulent sur la voie 48 heures après la pose des traverses béton et rails. La pose des installations de sécurité, de commande et de contrôle, notamment le système d'exploitation ETCS Level (European Train Control System) pour l'information au conducteur de locomotive, arrivera en tout dernier, après l'éclairage, la ventilation, le téléphone via le réseau fixe, le réseau radio et quantité d'autres câbles d'installations. L'avancement se fait par tronçons successifs. Une complexité de la logistique des matériaux efficiente.

Dans le petit ou le grand œuvre tout se joue au millimètre près. Pour l'exemple, l'écart des percements mesuré au tunnel de base du Saint-Gothard entre Faido et Sedrun en octobre 2010 était de 80 mm latéral et 10 mm vertical !

Trajet expérimental

Le tube Est du tronçon de Bodio sera le premier à être

entièrement équipé avec tous les composants de technique ferroviaire. Des tests de l'ensemble de la technique ferroviaire auront lieu en 2014 sur environ 15 km de longueur, et dans des conditions proches de la réalité. Le trajet expérimental pourra être testé à des vitesses de 230 km/h. Trésors de technologie.

2300 m sous la montagne

La sécurité d'exploitation jusqu'à la fin des travaux impose des mesures particulières aux visiteurs. Les visites d'ailleurs se raréfieront d'ici 2016. Déjà aujourd'hui pour y entrer, l'équipement individuel passe par le port de bottes, pèlerines réfléchissantes de protection, port du casque et écouteur pour rester en lien avec le guide. En plus le sac à dos avec masque de survie et lunettes de protection est obligatoire et personne ne s'aventure sans la séance d'instruction, « des gestes qui sauvent » des guides comme quand vous prenez l'avion. Mais ici vous êtes jusqu'à 2300 m sous la montagne ! Visites, et pour en savoir plus : www.alptransit.ch

A tester par le train au changement d'horaire annuel 2016.

Jean-François Milani



Tube avec rails.

Le parlement a voté pour les transports publics

Financement des infrastructures assuré jusqu'en 2016

Après le Conseil des Etats, c'était au tour du Conseil national de voter sur les financements des infrastructures ferroviaires suisses (CFF et ETC) pour les années allant de 2013 à 2016. Il y aura une enveloppe globale de 9,4 milliards à disposition, ceci comprenant la convention de prestations pour les quatre années à venir.

Le Conseil national devait se prononcer sur trois arrêtés fédéraux:

- la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour la période 2013-2016;
 - l'enveloppe financière pour l'infrastructure ferroviaire CFF pour les années 2013-2016;
 - le crédit pour le financement de l'infrastructure ferroviaire des entreprises de transport concessionnaires pour les années 2013-2016.
- Les deux premiers points sont habituels depuis l'entrée en vigueur de la réforme

des chemins de fer en 1999. C'était la cinquième fois qu'ils étaient votés. En revanche, l'introduction d'une convention de prestations pour les chemins de fer concessionnaires était une nouveauté.

Le point le plus problématique était clairement le maintien de la qualité du réseau (maintien de la substance) qui subit des manques importants. Des 9,4 milliards, 6,6 sont pour les CFF et 2,8 pour les ETC.

Le Conseil national a approuvé ces documents sans voix contraire et le finan-

cement est donc assuré jusqu'à l'entrée en vigueur du FAIF en 2017.

L'augmentation des prix des sillons est problématique dans le trafic marchandises

Une partie du paquet représentait l'augmentation du prix des sillons, ce qui péjore encore davantage la situation du trafic marchandises par rail dans la concurrence avec la route. Le SEV attend donc que la consultation sur le trafic marchandises par rail dans les régions mette en avant la nécessité de «transfert» et ne prenne pas uni-

quement des objectifs de rentabilité à court terme en considération.

Le danger est trop important qu'on méconnaisse l'importance économique du trafic marchandises interne et qu'on mette en danger la sécurité de l'approvisionnement et les places de travail, seulement pour maximiser les profits à court terme.



Philipp Hadorn,
Conseiller national
et secrétaire
syndical SEV

Davantage de protection pour le personnel des transports publics

Obligation de transporter: vers un assouplissement

Comment peut-on améliorer la sécurité lors de manifestations sportives?

La commission de la politique de sécurité du Conseil national a invité l'Office fédéral des sports, les CFF, les cantons, les communes, des associations et des responsables de la protection des données à s'exprimer en commission afin de pouvoir déterminer les divers besoins de part et d'autre. La commission a ensuite estimé qu'il fallait agir: une motion a été déposée. J'ai représenté la

commission devant l'ensemble du Conseil national le 24 septembre à ce sujet.

Un point important pour augmenter la sécurité lors de manifestations sportives est un assouplissement de l'obligation de transporter. Le transport de supporters jusqu'aux lieux de matchs est un gros défi pour les transports publics, surtout dans les trains spéciaux mis en place exprès par les CFF. La sécurité des voyageurs et du personnel des trains est mise à mal. Cela ternit également l'image du football et du sport en général. Cela en-

traîne des frais supplémentaires à hauteur de 3 millions de francs par année pour les CFF. Le BLS et les entreprises de transport urbaines sont également concernées. Ces frais surchargent ces entreprises et ce sont les usagers des transports publics qui en pâtissent. Cela va à l'encontre du principe du pollueur-payeur.

Le plenum dit oui à la motion

Par 135 voix contre 26, le Conseil national a accepté la motion. Cela représente un pas dans la bonne direction. Le Conseil fédéral est éga-

lement en train de préparer la révision de la loi sur le transport de personnes. Les documents sont actuellement en consultation, également au SEV. Je pense qu'il est nécessaire d'assouplir cette obligation de transporter. Je pense cependant que des petits groupes de personnes ne peuvent être exclus arbitrairement.

Ce thème sera au centre de mon action ces prochains mois en tant que collaboratrice SEV mais aussi en tant que membre de la commission des transports et de la commission de la politique

de sécurité. Ce qui est important, c'est que les fans, en particulier les familles, puissent se rendre à de grands matchs de hockey ou de football sans avoir peur d'être confronté à de la violence. La sécurité du personnel des locomotives, des agents de train ainsi que des collaborateurs de la sécurité est de première priorité et doit être garantie.



Edith Graf-Litscher,
Conseillère nationale
et secrétaire
syndicale SEV

Loi sur le personnel de la Confédération

Règles lors de licenciement: le SEV reste vigilant

Après le Conseil des Etats, le Conseil national a décidé le 17 septembre de modifier les conditions d'engagement du personnel de la Confédération. Elles se rapprochent de plus en plus de celles du Code des obligations...

La loi sur le personnel de la Confédération est une loi ca-

dre qui est utilisée également dans d'autres entreprises, qui ne sont pas directement liées à l'administration fédérale, telles les CFF, les EPF (Ecoles polytechniques fédérales) ou encore Publica. C'est pourquoi le SEV jette un regard critique sur les modifications de règles lors de licenciements. Les principaux changements:

1. Assouplissement de la réglementation relative à la dissolution des rapports de

travail: les motifs de résiliation figurant à l'art. 12 LPers continuent d'être mentionnés, mais l'énumération n'est plus exhaustive. Comme c'était le cas jusqu'ici, la Confédération devra résilier les contrats de travail par voie de décision et motiver par écrit la résiliation.

2. En cas de résiliation du contrat de travail sans qu'il y ait faute de l'employé, une série de mesures de soutien à la transition professionnelle

(recyclage, remplacement externe, recherche d'emploi, etc.) figurent désormais au premier plan.

3. La réintégration dans le poste de travail n'est possible qu'en cas d'annulation d'une résiliation pour violation grave du droit en vigueur (par ex. résiliation en temps inopportun ou abusive). Si une résiliation est jugée non valable, l'employeur doit verser une indemnité correspondant au minimum à six

mois de salaire et au maximum à un salaire annuel.

4. Simplification des procédures de recours: l'organe de recours interne est supprimé. A l'avenir, les litiges relevant du droit du travail de la Confédération seront soumis en première instance au Tribunal administratif fédéral.

Edith Graf-Litscher, Conseillère nationale et secrétaire syndicale SEV



« Tous les cantons sont désormais équipés de structures qui permettent de détecter la sous-enchère salariale. Les outils existent, il faut les utiliser. »

Daniel Lampart, économiste chef de l'USS

Bilan de l'efficacité des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes Suisse - Union européenne

Même les transports publics ne sont pas épargnés par le dumping social et salarial

Cela fait dix ans que l'accord sur la libre circulation des personnes entre la Suisse et l'Union européenne est entré en vigueur.

Le dumping salarial et social est combattu par les mesures d'accompagnement. Dumping qui n'épargne pas certains secteurs des transports publics, comme les lignes de bus sous-traitées et les remontées mécaniques.

Il n'y a pas photo. La Suisse, avec son taux de chômage de 2,8% attire la main-d'œuvre de l'Union européenne dont le taux de chômage moyen est d'environ 12%. L'accord sur la libre

circulation des personnes facilite la venue de main-d'œuvre étrangère dans notre pays. Notre économie en a grand besoin. Mais cet afflux entraîne des risques de sous-enchère salariale au dé-

triment des travailleurs déjà établis en Suisse. Les syndicats se sont battus pour que la Confédération instaure des mesures d'accompagnement à cette libre circulation des personnes pour pouvoir lut-

« Les syndicats se sont battus pour que la Confédération instaure des mesures d'accompagnement. »

ter contre le dumping salarial et social.

Abus

Mercredi 3 octobre, l'Union syndicale suisse a mis sur pied à Berne une journée pour faire le bilan de l'efficacité de ces mesures d'accompagnement. « Ce qui est positif, c'est que tous les cantons sont désormais équipés de structures qui, dans le cadre des mesures d'encadrement, permettent de détecter la sous-enchère salariale. Les outils existent, il faut les utiliser », a affirmé Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS. Malgré les contrôles effectués dans les cantons, les abus persistent. Le président de l'USS Paul Rechsteiner a récemment dénoncé « ces abus grossiers qui s'accumulent, par exemple les salariés de l'usine d'incinération des déchets de Winterthur qui ne reçoivent que 8 fr. 45 de l'heure au lieu des 22 fr. 70 garantis par la convention collective de travail ». Le 3 octobre à Berne, Renzo Ambrosetti, coprésident d'Unia, a dénoncé le fait que « des per-

Les CFF recrutent hors de nos frontières

Profitant des opportunités offertes par l'accord sur la libre circulation des personnes, les CFF vont recruter activement hors de nos frontières. Les 20 et 21 septembre derniers, l'ex-régie fédérale a tenu un stand au Forum de l'emploi transfrontalier en France voisine, à Annemasse près de Genève. Les professions d'agents commerciaux, de chefs de circulation des trains, de constructeurs de voies ferrées et de poseurs de caténaires ont été présentées. Ce recrutement des CFF hors de nos frontières n'est pas une nouveauté. « En 2010 déjà, nous avons activement prospecté en France à la recherche d'agents de train pour notre filiale Lyria. Les CFF recrutent du personnel en France mais

aussi en Allemagne voisine », relève Patricia Claivaz, porte-parole des CFF.

Inquiétude au Parlement fédéral

Cette politique de recrutement hors de nos frontières fait des vagues jusqu'au Parlement fédéral. « Les Suisses incapables de travailler aux CFF? », tel est le titre de la question posée au Conseil fédéral le 28 février de cette année par le conseiller national PDC valaisan Yannick Buttet. Dans sa réponse, notre gouvernement précise que « plus de 80 nationalités sont représentées au sein des CFF. La politique d'engagement est ouverte et non discriminatoire: les conditions d'engagement et les sa-

laires sont les mêmes pour tous, que les candidats soient suisses ou étrangers. En 2011, les CFF ont engagé plus de 1000 nouveaux collaborateurs, dont des frontaliers, qu'ils soient français, allemands ou italiens. » Patricia Claivaz confirme « que les CFF ne cautionnent en aucun cas le dumping salarial. Les conditions d'engagement et les salaires sont les mêmes pour tous, que nos collaborateurs soient domiciliés en Suisse ou à l'étranger. »

La DB débauche en France

Les CFF ne sont pas les seuls opérateurs ferroviaires à vouloir recruter du personnel à l'étranger. La « Deutsche Bahn » a uti-

lisé des moyens moins élégants en cherchant à débaucher des cheminots français directement via le site Intranet de la SNCF. Ce qui a provoqué l'ire de Guillaume Pépy, CEO de la SNCF: « Plutôt que de se payer un cabinet de chasseurs de têtes, la DB se rend sur notre Intranet. C'est illégal! »

Si dans le cadre de la libéralisation du rail on impose les règles de l'interopérabilité pour contraindre les trains en provenance des pays voisins de respecter les règles de circulation suisses, c'est la moindre des choses qu'il en soit de même pour les personnes: les conditions de travail « suisses » doivent être respectées.

AC

DOSSIER



C'est avant tout par le biais des conventions collectives de travail que le SEV cherche à franchir l'obstacle du dumping salarial et social.

sonnes dans notre pays travaillent pour moins de 2000 francs par mois, c'est scandaleux! C'est pourquoi il faut partout des conventions

Par ailleurs, notre syndicat veille au recrutement de la main-d'œuvre hors de nos frontières par les entreprises de transports publics, comme

» Des personnes dans notre pays travaillent pour moins de 2000 francs par mois, c'est scandaleux! C'est pourquoi il faut partout des conventions collectives de travail ou, pour le moins, instaurer des salaires minimum obligatoires. «
Renzo Ambrosetti, coprésident d'Unia

collectives de travail ou, pour le moins, instaurer des salaires minimum obligatoires».

Le SEV sur ses gardes

Le SEV est aussi confronté à des cas de dumping salarial, notamment provoqués par la chaîne des sous-traitants chez les compagnies de bus.

le font les CFF (lire texte en page 10).

Dans ce cas précis, «des salaires à l'embauche peuvent être durant deux ans 10% inférieurs aux salaires minimums inscrits dans la CCT», a communiqué le SEV

(suite en page 12)

QUELQUES REPÈRES SUR LA LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

■ Les accords bilatéraux ont été acceptés le 21 mai 2000 par 67,2% de oui;

■ L'accord sur la libre circulation des personnes est progressivement entré en vigueur dès le 1^{er} juin 2002;

■ Les premières mesures d'accompagnement ont été introduites le 1^{er} juin 2004 et renforcées en 2006, leur objectif est d'éviter que l'assouplissement de l'accès au marché suisse du travail par les travailleurs étrangers n'entraîne une détérioration des salaires et des conditions de travail en Suisse (sous-enchère salariale et sociale);

■ Les mesures d'accompagnement s'articulent autour de 5 réglementations: 1. Loi sur les

travailleurs détachés; 2. Extension facilitée des conventions collectives de travail; 3. Contrats-types de travail fixant des salaires minimaux contraignants; 4. Commissions tripartites (autorités, employeurs, syndicats); 5. Commissions paritaires des conventions collectives de travail;

■ Depuis l'entrée en vigueur de l'accord bilatéral sur la libre circulation des personnes, 370 000 personnes originaires d'un pays de l'Union européenne se sont établies en Suisse, près de la moitié d'entre elles (47%) sont venues d'Allemagne, 20% du Portugal, 11% de France et 5% de Grande-Bretagne;

■ En 2011, quelque 32 500 entreprises (18 000 entreprises suisses et 14 500 entreprises de l'UE détachant des travailleurs en Suisse) ont été contrôlées. Le 14% des entreprises de l'UE et le 9% des entreprises suisses pratiquaient la sous-enchère salariale. Les conditions de travail et de salaire de plus de 140 000 personnes ont été examinées.

(suite de la page 11)

lorsque ce printemps la polémique sur les offres d'emplois CFF hors de nos frontières a fait la une des médias helvétiques. Mais, comme le souligne Daniel Lampart dans l'interview ci-contre, le monde des transports publics est relativement bien protégé contre la sous-enchère salariale, grâce notamment aux bonnes conventions collectives de travail.

Enjeu crucial

Les participants à la journée mise sur pied par l'Union syndicale suisse espèrent vivement que la récente décision du Conseil des États d'instaurer la responsabilité solidaire soit également acceptée au mois de novembre par le Conseil national. La lutte contre le dumping salarial est un enjeu vital non seulement pour le monde du travail, mais aussi pour la cohésion nationale. Ce thème du dumping figurera à coup sûr au cœur des débats lors des campagnes qui précéderont la votation sur l'exten-



Paul Rechsteiner: « les abus grossiers qui s'accumulent, par exemple les salariés de l'usine d'incinération des déchets de Winterthur qui ne reçoivent que 8 fr. 45 de l'heure au lieu des 22 fr. 70 garantis par leur convention collective de travail ».

sion à la Croatie de l'accord bilatéral de la libre circulation des personnes ainsi que les votations sur les initiatives « Contre l'immigration de masse » de l'UDC et « Halte à la surpopulation » de l'association « Ecologie et population ».

AC

Daniel Lampart, économiste en chef et premier secrétaire de l'USS

« Les CFF ont l'obligation de garantir des conditions de travail « suisses » sur leurs chantiers »

L'USS est-elle satisfaite des mesures d'accompagnement ?

Non, nous ne sommes pas satisfaits. Nous disposons avec ces mesures d'accompagnement d'un bon instrument qui pourrait bien fonctionner, comme le démontre par exemple la commission tripartite du canton du Tessin qui fait un très bon travail pour lutter contre le dumping salarial.

Pourquoi ailleurs ça ne marche pas ?

Nous enregistrons des bons résultats aussi en Suisse romande, mais en Suisse alémanique dans aucun canton nous avons réussi à introduire des salaires minimaux dans les secteurs où il n'y a pas de convention collective de travail.

Est-ce uniquement au niveau

de l'application des mesures d'accompagnement que ça ne marche pas bien ?

Il y a aussi des lacunes dans la structure légale même des mesures d'accompagnement. Je pense surtout à la responsabilité solidaire dans les cas de sous-traitance.

Que faudrait-il faire pour rendre ces mesures d'accompagnement plus contraignantes ?

Pour ce qui est de la responsabilité solidaire, on a vu que le Conseil des États s'est prononcé favorablement. Maintenant c'est au Conseil national de jouer, les débats auront lieu au mois de novembre. Sinon, l'efficacité des mesures d'accompagnement passe par les contrôles dans les entreprises, par la pression publique sur les entreprises qui pratiquent le dumping



Daniel Lampart.

et par la mise en place de salaires minimaux. Il faut savoir que ce sont les commissions

tripartites qui sont en grande partie responsables de l'application des mesures d'accompagnement.

Le SEV est-il concerné par le dumping salarial ?

Oui, notamment dans le secteur des remontées mécaniques car les salaires sont bas. Mais je sais que le SEV se bat pour introduire une convention collective de travail dans ce secteur. Par ailleurs, à mon avis, dans certaines régions frontalières, il y a une pression sur

les salaires des chauffeurs de bus.

Est-ce que les CFF ont une responsabilité en cas de dumping salarial sur des chantiers tels que transformation des gares, construction de ponts ou de tunnels ?

Ce ne sont pas les CFF, mais les entreprises à qui le mandat a été confié qui sont responsables des conditions de travail de leurs employés. Mais comme ce sont des mandats liés au service public, financés par les usagers et les collectivités publiques, c'est évident que les CFF et les entreprises de transport concessionnaires ont l'obligation de garantir sur leurs chantiers des conditions de travail « suisses ».

Propos recueillis par Alberto Cherubini



Mardi 25 septembre, des maçons étaient présents devant le Palais fédéral pour exiger du Conseil des États une responsabilité solidaire et efficace permettant de combattre le dumping et la sous-traitance en cascade. Par 22 voix contre 18 le Conseil des États a accepté de renforcer le dispositif contre le dumping. Une première victoire qu'il s'agira de transformer en succès, ce projet doit encore passer la rampe du Conseil national.

SEV

Samedi 1^{er} décembre
Olten
Congress-Hotel

■ Journée de la commission migration

Durant cette journée, dont de plus amples informations vous seront communiquées ultérieurement, nous pourrions compter sur la participation de Doris Bianchi, experte en assurances sociales auprès de l'USS.

Commission migration

Sections

Samedi 27 octobre
20h
Salle de paroisse de St-Marc
Lausanne

■ Chorale section tl

Soirée familiale
Adresse: chemin de Renens

Au programme:
1^{ère} partie: chants de notre répertoire, direction Claire Schmidt
2^{ème} partie: réalisé par Jean-Pierre Marthe, film Pérou.
Entrée libre, buvette à des prix raisonnables.

Vendredi 9 nov.
17h 45
Hôtel de la Gare
Moutier

■ SBV Arc jurassien

Assemblée d'automne

Notre invitée sera Daniela Lehmann, coordinatrice politique des transports au SEV. Elle nous parlera de FAIF (projet de financement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires). La traduction simultanée en français est assurée par notre collègue Yvan Péter-Contesse.
Après l'assemblée, un repas sera offert par la région.
Veuillez vous inscrire jusqu'au 4 novembre auprès de: René Zürcher, arcjurassien@sbv-online.ch ou 078 825 66 90.

Samedi 10 novembre
Genève

■ VPT du Jura

Assemblée romande VPT

La section VPT du Jura CJ-Mt-Soleil vous invite à participer à l'assemblée romande de la VPT, le samedi 10 novembre 2012 à Genève.
Départ de S'gier: 0621, de TI-Nt: 0558 et de Bonfol avec voiture privée jusqu'à S'gier. Prêre de s'inscrire auprès de: Jérôme Mugny, 079 7462105 ou par mail: cidjaimy@hotmail.com
Le président: Alain Gigon

Mercredi 14 nov.
16h
Restaurant Beaulieu
Erlacherstr. 3
Berne

■ ZPV Berne

Assemblée d'automne

L'assemblée se terminera par un apéro et un petit encas offerts par la section. Tous les membres ZPV Berne sont invités, les membres d'honneur, les invités, les CFP et les personnes en formation.

Mercredi 14 novembre
14 h 30
Lieu encore à déterminer

■ LPV Vaud Bas-Valais Assemblée d'automne

Prenez déjà note de la date de l'assemblée d'automne. Le lieu suivra.

Mardi 20 novembre
17h 30
Hôtel Bern
Berne

■ VPV Berne

Assemblée d'automne

Ueli Stückelberger nous présentera un exposé intitulé «New Pricing – Wohin geht die Entwicklung beim Preissystem im öffentlichen Verkehr?»
Un apéro amélioré et offert conclura l'assemblée.
S'annoncer à maeggler@gmx.ch jusqu'au 14 novembre.

Pensionnés

Mercredi 31 octobre
14h
Salle des cantons
Buffet de la Gare
Lausanne

■ PV Vaud

Assemblée d'automne

Après une ouverture en musique, nous vous donnerons connaissance des dernières nouvelles de Brenscino puis année d'élection oblige, nous procéderons à l'élection du comité pour la prochaine période administrative soit 2013-2016. Nous avons des candidats mais il est encore assez tôt pour postuler un poste au comité.
En deuxième partie, nous recevrons Madame Valérie Schwarr qui viendra nous présenter la vision de l'ATE en matière de politique des transports. Venez nombreux.
Le comité

Loisirs

Samedi 27 octobre
9h 30
Halle de Bruch,
Lucerne

■ USSC Badminton

17^e tournoi amical

Jouer du badminton avec plaisir pour tous. Réunion annuelle de badminton après le tournoi. Informations auprès de Vincenzo Trifari, 079 661 13 09, ou www.ussc.ch.

Samedi 10 et dim. 11 nov.
12h 30
Brigie Sportcenter
Olympica

■ USSC CT Badminton

Week-end d'entraînement

Pour tous ceux qui ont le plaisir de jouer au badminton. Information et inscription à Roger Baumann, 052 242 22 14 ou badminton@svse.ch.

DÉCÈS

Arnold Beati, maître artisan retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 27 septembre dans sa 76^e année. PV Vaud.

Jakob Bratschi, chef de train retraité, Zweisimmen; décédé le 10 septembre dans sa 94^e année. VPT MOB.

André Deschenaux, fonctionnaire spécialiste retraité, Berne; décédé le 21 septembre dans sa 79^e année. PV Berne.

Fernand Huck, ouvrier professionnel spécialiste; décédé le 26 septembre dans sa 72^e année. VPT MOB.

Francis Longchamp, retraité, Lausanne; décédé le 17 septembre dans sa 77^e année. VPT TL.

Rose-Marie Monney, veuve de Pierre, Yverdon-les-Bains; décédée le 1^{er} juillet

dans sa 90^e année. PV Vaud.

Georges Monnier, monteur de voies retraité, Bevaix; décédé le 1^{er} octobre dans sa 82^e année. PV Neuchâtel.

Jovo Pantic, fonctionnaire d'exploitant pensionné, Genève; décédé le 22 septembre dans sa 66^e année. PV Genève.

Liselotte Rihs, veuve d'Ernst, Safnern; décédée le 14 septembre dans sa 86^e année. PV Biel/Bienne.

Claude Tétaz, chef ouvrier retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 19 septembre dans sa 80^e année. PV Vaud.

Charles Vonlanthen, chef de train retraité, Bienne; décédé le 24 septembre dans sa 89^e année. PV Bienne.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

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, Patrizia Pellandini, 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, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 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, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 25 octobre. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 18 octobre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 15 octobre à 10h.

■ PV Biel/Bienne

Comité à nouveau au complet!

Robert Drewes a été nommé nouveau membre du comité.

Le 13 septembre, 58 membres se sont retrouvés au restaurant Romand à Bienne. Un grand nombre de membres se sont excusés. Malgré cela, notre président Ruedi Flückiger a eu le plaisir de pouvoir acquiescer Mme Stucki et Mme Kessler de Pro Senectute de Bienne comme hôtes du jour. La période administrative des membres du comité dure quatre ans. Le président et les autres membres du comité sont disposés à reprendre les charges pour une nouvelle période administrative et leur élection est confirmée par l'assemblée des membres par applaudissements. Le poste de secrétaire n'est plus occupé depuis un certain temps. Comme nouveau membre du comité, Robert Drewes est élu et accueilli à bras ouverts. Martha Bächler a assuré durant huit ans la visite aux malades. Pour des raisons de santé, elle a souhaité se retirer. Ruedi Flückiger remercie Martha pour ses longs et bons ac-

complissements de sa tâche au service des pensionnés et lui remet un bouquet de fleurs. Notre section a perdu 9 membres depuis le 1^{er} mars 2012, dont notre ancien président de section Samuel Bürki qui a été enterré le 29 août en même temps que son épouse. Pour honorer la mémoire des disparus, l'assemblée observe une minute de silence et le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés chante une chanson. Notre section compte 759 membres le 31 août 2012.

Fritz Lerch organise la randonnée d'automne du 11 octobre 2012. Elle nous conduira de Thörishaus Nord à Laupen en suivant la Singine avec un arrêt pour le repas de midi au restaurant «Sensebrücke» à Neueneegg. Un appel a été fait pour que nos membres participent à la démonstration des syndicats du 23 septembre à Berne. Par la presse syndicale, nous avons appris que les cotisations des membres du SEV augmenteront dès le 1^{er} janvier 2013. L'augmentation pour les pensionnés n'était pas encore connue à cette date.

Après une interruption, Mesdames Stucki et Kessler, du centre de compétence Pro Senectute de Bienne, nous ont présenté l'intéressante palette des services offerts par leur organisation. Pro Senectute est à disposition pour résoudre les problèmes sociaux par des informations, des conseils et un accompagnement lors d'une demande de prestations complémentaires à l'AVS. Des cours sont proposés pour vieillir en pleine forme (sport, formation et culture). Un nouveau programme «Win 3» est actuellement dans ses débuts pour promouvoir la rencontre des générations (des seniors visitent les maîtres d'écoles et les élèves dans les classes et échangent leurs expériences). La discussion intensive qui a suivi a démontré l'intérêt de nos pensionnés.

Pour terminer, Ruedi Flückiger remercie le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés pour leur production et il peut clore l'assemblée à 16h25.

Ruedi Flückiger

adaptation française: J.-C. Amiet

■ Sous-fédération SBV

La plus grande horloge d'Europe est à Aarau



Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, a salué les participants à la conférence de direction à Aarau, organisée par Eugenio Tura et son team de la région Aarau-Soleure. Une fois par année en effet, les responsables des régions SBV se retrouvent dans le cadre d'une conférence de deux jours et ont ainsi l'occa-

sion d'échanger hors des séances. Alois Bucher, caissier central, va prévoir un poste un peu plus élevé pour la fusion dans le budget 2013. Il va préparer le budget d'ici la conférence des délégués. On a discuté également de la suite à donner à la fusion avec la VPV.

La SBV a gagné neuf membres en août. Le contrat avec la responsable recrutement se termine fin 2012. Pour 2013, la SBV prévoit un règlement de transition afin de pouvoir continuer le recrutement sous la forme habituelle. Gilberte Imboden s'est rendue sur tous les lieux de vente, mis à part ceux du Tessin. Une visite est planifiée avec la présidente de la sous-fédération.

Les participants ont pu visiter la gare d'Aarau, où se trouve la plus grande horloge

d'Europe. Ils ont également pu visiter le «Meyerstollen»: il y a plus de 200 ans, l'industriel Rudolf Meyer a creusé un système de tunnels sous la ville d'Aarau. Lors de



Des tunnels sous la ville d'Aarau.

l'agrandissement de la gare CFF en 2009, une partie des tunnels a été mise à jour et rendue accessible au public.

Urs Schopfer

■ Sous-fédération TS

Maintien des ateliers industriels

Demande concernant la création d'un groupe de travail international pour le maintien des ateliers industriels adressée à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

Toutes les mesures de libéralisation prises à ce jour ont eu des conséquences négatives pour les employés, aussi dans le secteur ferroviaire. Notre souci est que cette situation ne se renforce en raison de l'augmentation de la concurrence. Selon nous, il est difficile de trouver des interlocuteurs d'entreprises ferroviaires d'autres pays car certaines entreprises sont divisées en plusieurs domaines, voire partiellement privatisées. Nous sommes persuadés que nos intérêts seraient mieux représentés si nous avions nous aussi un réseau au-delà des frontières via l'ETF. Les arguments ci-dessous parlent en faveur d'un tel groupe de travail:

- Dans le domaine de la maintenance légère et lourde, le travail est aussi de plus en plus souvent délocalisé hors des frontières, dans un pays de l'UE.
- La pratique est courante de transférer du travail dans des états où la loi est moins stricte.
- La qualification du personnel des pays de l'UE varie ce qui entraîne une concurrence déloyale.
- Les prescriptions en matière de santé et de sécurité doivent être mieux coordonnées.
- L'échange d'expériences et les informations concernant la certification européenne sur la maintenance des véhicules sur rails via les directives ECM doivent être possibles. D'autres arguments encore parlent en faveur de la création d'un tel groupe de travail. Cette première énumération doit servir à évaluer positivement notre demande afin d'y donner suite. La prochaine séance de la commission centrale aura lieu le 02.11.2012.

TS

■ Commission centrale RPV

Beaucoup de matière à discussion pour les présidents

La commission centrale s'est réunie le 24 septembre pour une séance ordinaire à Buchs, afin de préparer la conférence des présidents.

Les thèmes seront «Comment motiver les collègues pour le travail syndical?»

ainsi que la réorganisation chez CFF Cargo. Celui qui pense qu'il n'y a que des postes d'Overhead qui disparaissent se leurre...

Dans la Division P-OP-ZV Région est, les trains à double étage se généraliseront d'ici fin 2013, ce qui aura des répercussions sur le personnel.

Presse RPV

■ ZPV

Deuxième séminaire de bureau

La séance en date des 6 et 7 septembre à Churwalden a été l'occasion de discuter de manière approfondie sur les objectifs 2012 et leurs avancées.

Andreas Menet, président

central ZPV, a informé les participants que la majorité des objectifs pourront être atteints d'ici la fin de l'année. Le calendrier 2013 a été élaboré et les dates ont été fixées. Ces dernières seront transmises dans les prochains jours aux membres du comité central et de la commission centrale. Janine Truttmann

Comité central TS

La stratégie relative à la maintenance détermine notre avenir

Compte-rendu de la séance des 17 et 18 septembre du comité central.

Quatre projets dérivent de la stratégie Operating (OP). Ces projets influenceront notre avenir dans l'entretien du matériel roulant, pas seulement d'un point de vue stratégique mais aussi local. Car les conséquences qu'on peut tirer des projets auront aussi des conséquences sur la stratégie des installations de la maintenance (MT) et de la gestion du matériel roulant (RM). En décidant de n'acquiescer à l'avenir que des rames automotrices pour le trafic longue distance et le trafic régional, MT et RM doivent relever un défi. Les



Ferruccio Bianchi, chef MT

processus de maintenance subiront des changements massifs. Les nouveaux trains longs de 200 mètres seront équipés de logiciels et d'électronique les plus modernes. C'est ce que Ferruccio Bianchi, chef MT, a souligné dans son exposé du 17 septembre à Stans à l'occasion de la séance du comité central. L'entretien des véhicules mais aussi les révisions devront à l'avenir être modulés et effectués pendant les

temps morts. Afin que cette stratégie soit un succès dans les faits, les constats tirés des projets « LifeCycle-Management », « Concept de production de la maintenance » et de l'entretien des composants sont de la plus haute importance. Ces constats ont bien sûr une grande influence sur le quatrième projet « Stratégie des installations de la maintenance ». Car la nouvelle flotte des rames automotrices demande aussi un grand investissement dans l'infrastructure des installations de maintenance qui doit être optimisée et définie localement.

Compenser le recul de la demande

Aux ateliers industriels de

Bellinzona, les CFF se trouvent face au défi de compenser un potentiel recul de la demande concernant les wagons marchandises. Les projets « LAGO » et « AREA » ont été créés afin de reconnaître les potentiels du marché et de la clientèle dans les futures affaires liées au rail et d'utiliser les synergies. L'objectif est d'obtenir une perspective durable en regard avec l'ouverture du tunnel de



Werner Schwarzer et Erwin Kläy

base du Gothard en 2016. Un « Consiglio » basé au Tessin et composé d'experts indépendants doit soutenir les CFF. Les premiers résultats des projets et une concrétisation de la marche à suivre aux ateliers de Bellinzona sont attendus dans la première moitié de l'année 2013. Au 1^{er} novembre 2012, SEV Assurances abandonne son autonomie car les lois toujours plus contraignantes sont trop lourdes pour une entreprise de sa taille. Le président du conseil d'administration, Erwin Kläy, nous a fait part dans son discours de cette prochaine reprise. Cette information a donné lieu à une discussion critique et intéressante.

Service de presse SEV-TS

Journée de formation pour les femmes

Du progrès au succès

Les femmes d'hier, d'aujourd'hui et de demain

Vendredi 23 novembre 2012, Hotel Bern à Berne

Nous sommes tous égaux devant la loi. Mais avons-nous les mêmes salaires que les hommes? Les mêmes perspectives professionnelles et de carrière? Les tâches ménagères et d'encadrement sont-elles partagées avec notre partenaire? Nos places de travail, notre sphère privée, nos syndicats sont-ils exempts de violence, d'harcèlement sexuel, de sexisme?

Exposé principal (avec traduction simultanée)

« Regard sur le passé – plein gaz vers l'avenir »

Oratrice: Regula Rytz, conseillère communale, conseillère nationale et co-présidente des Verts, secrétaire USS durant de longues années, historienne

Le nombre de participantes est limité.

Les inscriptions sont acceptées dès à présent.

Prière de les adresser à:

031 357 57 57, iris.piazzoli@sev-online.ch.

Pour de plus amples informations:

www.sev-online.ch

Inscrivez-vous maintenant !

Cet événement est organisé et financé par:



SEV
Frauen
Femmes
Donne

Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

MOVENDO

Movendo – dont le siège est à Berne – est l'Institut de formation des syndicats affiliés à l'Union syndicale suisse.

Il offre des formations continues en allemand, en français et, sur demande, en italien sur divers thèmes, liés au monde du travail, tels que :

Politique et économie ● droit du travail et sécurité sociale ● communication et relations publiques ● organisation vie/travail et collaboration ● instruments de travail et représentation du personnel.

Movendo cherche pour le 1^{er} janvier 2013 ou à convenir

un(e) responsable de formation (40–50 %)

de langue française, dont les principales tâches et responsabilités seront :

- l'organisation des cours destinés au personnel francophone des syndicats (conception, organisation, budgétisation, enseignement, modération et encadrement des intervenant(s)/e(s) et des participant(s)/e(s))
- collaboration et coordination avec les homologues de la Suisse alémanique et romande
- coordination et supervision du travail de l'assistant(e) subordonné(e) au poste

Nous attendons :

- formation et expérience de formateur/trice d'adultes
- connaissance du mouvement syndical
- expérience dans les travaux de conception et de gestion de projets
- très bonne compréhension de l'allemand
- disponibilité à la mobilité géographique
- bonnes compétences en informatique (office, word, excel, internet)

Nous offrons :

- une activité engagée, dans un milieu syndical passionnant
- un travail intéressant et permettant une grande autonomie, au sein d'une petite équipe
- des conditions de travail avantageuses
- un pourcentage de temps de travail susceptible d'augmenter

Veillez adresser votre dossier de candidature, jusqu'au 19 octobre 2012, à: Movendo, Susanna Leutenegger, CP 3000 Berne 23 ou à susanna.leutenegger@movendo.ch

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à contacter

Susanna Leutenegger au 031 370 00 77 ou susanna.leutenegger@movendo.ch

ZPV Léman

La section veut un listing national des agressions, entre autres

Résumé du procès-verbal de l'assemblée d'automne du 19 septembre.

Informations de la section

Les responsables des dépôts ont la parole: pour Lausanne, rien à signaler, pour Sion, Regina nous informe du pépin de santé du collègue Rossier Alain, nous lui souhaitons un prompt rétablissement, pour Genève, Miriam a préparé un petit exposé, en bref: dès la publication des nouveaux tours, la commission des roulements de Genève va essayer de faire une PUB tape à l'œil pour inciter les collègues à s'investir un peu plus dans leurs demandes ou leurs remarques, à suivre.

Pour conclure, Miriam, un peu émue nous informe qu'elle a appris la mort de Santiago Carillo, militant espagnol qui a combattu la brutalité et le génocide pendant la guerre civile en Espagne.

A son tour, Claude nous donne les informations suivantes: le listing des agressions a été laissé tomber pendant 15 mois par l'ancien comité et le sera jusqu'à la fin de l'année, dès le 01.01.2013 cette statistique sera réactivée. Ce listing est vital pour nous et fournit de précieux renseignements sur la santé sécuritaire d'une région, d'un train ou d'une ville. Nous sensibilisons une nouvelle fois les victimes d'agressions pour signaler systématiquement les cas.

Sur mandat de notre président, J.-P. Etique du SEV va reconvoquer le cercle de sécurité du canton de Vaud, laissé en stand by, avec les problèmes de sécurité qui secouent les nuits lausannoises cette démarche est absolument légitime.

Nous allons également demander la création d'un listing national des agressions, depuis 8 ans, la section ZPV Léman réclame ce listing à la ZPV et depuis 8 ans nous nous heurtons à une non entrée en matière, c'est

absolument incompréhensible.

Claude relève également que la création de ce listing national va servir au SEV pour contrecarrer les CFF lors de la publication de leurs chiffres. Claude lance une fois de plus un appel afin que les collègues travaillent à deux le plus souvent possible et pas seulement dès 22h, de plus, si le contrôle n'est plus possible, autant que faire se peut, effectuer les passages de surveillance.

BAR

12 sections ont accepté les BAR et 2 les ont refusées dont la section ZPV Léman avec Lucerne. Les demandes internationales ont été retirées par les CFF car le SEV a précisé qu'il n'entrerait pas en matière tant que ces derniers n'accepteraient pas de négocier la prime internationale voulue par le personnel.

Ces propositions BAR étaient les suivantes: 9 heures de repos avec l'accord de l'agent. Possibilité de décaler ailleurs qu'à Paris. Pause sur le train.

La section va lancer une récolte de signatures au niveau national demandant l'amélioration du positionnement par rapport à TOCO, ces collègues font un travail éprouvant et sont mal récompensés. La prime internationale lancée par la section a été signée par l'ensemble du personnel des trains des 3 dépôts roulant sur le territoire français, ceci est un très beau succès, afin que cette démarche soit tout à fait officielle, les membres seront appelés à l'accepter.

Informations de la COPE

- Les divers points sur lesquels la COPE n'est pas d'accord avec la nouvelle mouture du 174.1 nous sont présentés.
- De nouvelles chaussures de sécurité sont à l'essai pour le personnel féminin et une nouvelle réglementation au niveau du port de la jupe sont en cours.
- Le nouveau système de

prise des vacances par team semble donner satisfaction.

- Info sur le cercle de sécurité. Le directeur Meyer veut revoir l'organisation des cercles de sécurité CFF et certains processus qui ne donnent pas satisfaction.

- Le choix des TZT par le personnel à temps partiel.

- L'état des postes de CT à Lausanne et leur mise en postulation.

- Discussion avec HR concernant l'absentéisme et ses causes. Le nouveau système de répartition SOPRE en remplacement de PIPER va encore densifier le temps de travail.

Notre président a reçu un rappel de paiement du permis OFT de 100.- le matin même de notre assemblée, il est absolument inconcevable que le personnel doive supporter le paiement des frais de ce permis et ensuite faire les démarches pour se faire rembourser.

Ce cas a déjà été transmis au SEV et aux dernières nouvelles, la procédure était réglée entre VM et la ZPV en précisant que les agents n'auraient rien à payer, du côté de la COPE, autre son de clo-

che, où l'on nous dit le contraire.

Informations syndicales

La parole est donnée au secrétaire syndical Etique, Jean-Pierre nous informe sur le dossier de la LDT: la révision de la LDT s'est déroulée pendant des mois au sein d'une commission dont Jean-Pierre fait partie et qui a pour mission de reconsidérer cette loi. Nous constatons que la LDT serait en danger au sein du parlement et que les CFF voudraient également se départir de cette loi.

Suite à la refonte et à la redistribution des tâches au sein du comité de section, les postes de responsable de dépôt pour Sion et de responsable RV ont été mis au concours, 2 collègues se sont portées candidates, il s'agit des collègues Regina Perrod et Nadia Légeret qui seront élues tacitement car seules en lice.

Claude nous présente encore un aperçu de la composition du comité 2012 - 2013. Notre président nous présente 3 propositions de modification du règlement de gestion de la section qui ont

pour but d'améliorer la participation et l'engagement des membres du comité et justifier leurs défraiements.

Divers

Claude nous présente les 4 initiatives suivantes:

- La prime internationale, votée à l'unanimité.
- Création d'un listing national des agressions, texte accepté à l'unanimité.
- Suppression de l'appellation «Dépôt mixte» pour les petits dépôts. Texte accepté à l'unanimité.
- Repositionnement du personnel Micronic: la décision de créer le texte est entérinée à l'unanimité, nous irons donc de l'avant avec cette initiative.

Claude félicite également les collègues Loretan Donat et José De Jesu pour leurs 25 années de fidélité à notre syndicat. Un grand coup de chapeau cette année au collègue Bernard Bieri qui nous honore de ses 40 années de fidélité au SEV, notre caissier lui a remis un cadeau souvenir.

Le secrétaire au PV

USSC Golf

Championnat en Alsace

Le championnat USSC de Golf a eu lieu le 14 septembre au Golfclub de La Largue, par très beau temps.

Vingt-trois joueurs se sont rendus en Alsace pour le championnat de Golf. Les participants ont lutté pour chaque point, sur un beau parcours. C'est Kevin Ritter qui a gagné finalement la compétition chez les hommes et Brigitte Winkelmann chez les femmes, tout juste devant Susi Gùldenapfel.



Le nouveau champion chez les hommes, Kevin Ritter.

Angle droit

Perdu devant le tribunal

Un cas de protection juridique.

Notre membre X travaillait dans une filiale CFF. Il avait souvent de petits soucis avec son employeur mais dont il n'était pas toujours la cause. En 2010, il a reçu un avertissement avec menace de licenciement. La même année, il a été licencié.

X a déposé une demande de protection juridique, acceptée. Un avocat lui a donc été attribué. En premier, on a essayé d'obtenir un accord devant le juge de paix. Rien n'a été obtenu, aucun rapprochement n'a été constaté. L'offre proposée par l'em-

ployeur paraissait comme une insulte à notre membre. Contrairement à l'avocat, le membre était convaincu que le tribunal serait de son côté. Une plainte au tribunal du travail a donc été déposée. L'avocat a alors vu un lien entre les allégations de l'employeur et d'un supérieur hiérarchique. Celui-ci avait souvent traité X de manière injuste et incorrecte. Il en est ressorti qu'aucun autre supérieur n'avait eu de problème avec X.

Le SEV a donné une garantie de paiement pour la procédure de première instance. Les arguments contre l'employeur étaient les suivants: traitement arbitraire et discrimination par les supérieurs, manquements dans la

gestion de l'entreprise et manque de structures anti-mobbing. Concrètement, on a demandé un certificat de travail correct et fait valoir quelques points du contrat de travail.

Aucune chance au tribunal

Bien que l'avocat n'était pas convaincu, il a voulu tout tenter. Mais le tribunal n'a laissé aucune chance au plaignant. Aucun des arguments n'a touché le tribunal qui a tout simplement jugé que l'entreprise avait la liberté de licenciement. Un point c'est tout. Le fait que l'employeur se comporte de façon indécente n'est pas punissable. L'employeur n'a ainsi aucune obligation de s'entretenir préalablement avec son em-

ployé. Même s'il s'avère que l'employé n'a pas suivi les instructions, les rapports de contrôle ne sont pas des preuves suffisantes. Les dires du collaborateur sont considérés comme contradictoires. De même, une violation des instructions ne peut être excusée pour des raisons individuelles. La demande de dédommagement n'a alors pour ainsi dire aucune chance. Et tel fut le cas.

Cet exemple montre bien qu'il est très difficile de prouver qu'un licenciement est abusif, certes pas impossible, mais fort compliqué. Et l'exemple montre aussi que la liberté de contrat a une signification centrale dans le droit du travail privé. Finalement, seule la demande d'un meilleur certificat de travail a été comblée. X a été tellement déçu du résultat qu'il a souhaité quitter le syndicat. En respectant le délai de résiliation, c'était bien sûr possible mais X devait rembourser les frais d'avocat (voir encadré ci-contre).

L'équipe de la protection juridique

INFO

Le règlement du SEV à propos de la protection juridique professionnelle stipule à l'article 10 que le membre doit rembourser les

frais pris en charge par le SEV si, dans un délai de deux ans après la conclusion de l'affaire, il démissionne du SEV ou en est exclu.

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de CHF 78.- pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Courriel:

Date:

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB «Pure one classic» ou des écouteurs «Urbanears Plattan».

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif «SEV by Anyway Solutions».

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

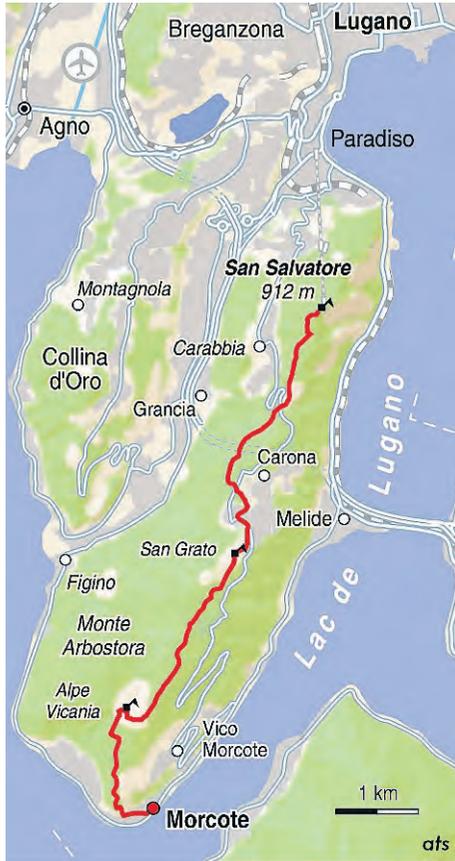
Envoyer ce talon à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58.

Le président de la section VPT Lugano TPL nous propose un petit tour dans le Sottoceneri

Le lac de Lugano vu de haut

Peter Bernet est un Zurichois d'origine établi depuis longtemps à Lugano, où il conduit des bus. Il s'est tellement bien adapté au sud des Alpes qu'il est devenu président de section et représente le Tessin au comité central VPT. Il nous propose une splendide balade tout près de chez lui.

On part de Lugano-Paradiso, que l'on peut rejoindre avec le train régional du Tilo ou les bus TPL. Un peu en dessous de l'arrêt CFF se trouve la station de départ du funiculaire qui nous amène au Mont San Salvatore. En arrivant, ne pas oublier d'aller au sommet d'où vous bénéficierez d'un panorama de 360 degrés à vous couper le souffle. Si vous avez la chance d'y aller par une belle journée, comme c'est souvent le cas



en automne, la vue va de la plaine du Pô à la chaîne du Gothard, des Alpes grisonnes aux Alpes valaisannes. De la terrasse, nous retournons vers la zone d'arrivée du funiculaire et vers le restaurant Vetta, pour prendre le sentier qui mène au hameau de Ciona. De là, nous arrivons sur la route cantonale que nous quittons pour suivre un chemin muletier qui va à Carona, délicieux village qui a donné naissance à de

nombreux architectes, stucateurs et sculpteurs émigrés dans les grands centres italiens et européens. Carona a un centre enchanteur et pittoresque. Il ne faut surtout pas manquer l'église paroissiale de S. Giorgio, construite au XVI^e siècle et d'origine romane, avec sa très belle fresque dans le chœur sur le Jugement dernier de D. Pezzi. Une fois au village, on tourne à droite, près du Grotto «Pan Perdù», là où commence la petite rue menant au Parc botanique San Grato.

Un parc de 62 000 mètres carrés, qui renferme la plus grande collection d'azalées, rhododendrons et conifères de toute la région Insubrique en raison de la variété et du nombre de plantes. Du parc, le panorama sur les environs et les cimes de la chaîne alpine est exceptionnel. La promenade se poursuit sur un large sentier plat et ombragé qui traverse le Mont Arbostora pour atteindre l'Alpe Vicania. De là, on redescend vers Morcote en cheminant tout

d'abord à travers le bois, puis le long d'un escalier qui descend vers le typique village lacustre. Les ruelles et les portiques des antiques maisons patriciennes, très caractéristiques, font de ce village une très belle destination touristique. Le Parc Scherrer, très original et fort intéressant, appelé le Jardin des merveilles, renferme une riche flore subtropicale. Notons aussi l'église Santa Maria del Sasso d'un grand intérêt artistique, culturel et architectural.

La balade est d'un peu plus de 9 kilomètres, dure environ 3 heures et demie, avec peu de dénivellation et donc à la portée de tous, même les moins entraînés. Sur le chemin, il y a plusieurs possibilités de se restaurer, à Carona, au Parc San Grato et à l'Alpe Vicania.

Gi/Hes

PELLET PIOCHE DUMPING SALARIAL : À QUI PROFITE LE CRIME ?



IL Y A 50 ANS

Extension de la gare de Lausanne

La première gare de Lausanne a été mise en service le 5 mai 1856. La population de la ville s'élevait alors à 17 000 habitants. La gare a été agrandie en 1861 et 1862, puis encore en 1896. Comme la population de la ville s'est accrue de 50 % de 1900 à 1912 pour passer à environ 70 000 habitants, accroissement influencé vraisemblablement par l'ouverture du premier tunnel du Simplon, il fallut songer à une nouvelle extension de la gare. Celle-ci a eu lieu de 1906 à 1916. C'est ainsi qu'en l'espace de 60 ans, la surface de la gare a passé de 24 000 m² à 156 000 m², tandis que la longueur des voies passait de 2000 m à 22 700 m.

Le Cheminot, 12 octobre 1962.

Semaine d'action SEV auprès du personnel administratif de la division CFF Voyageurs à Berne

Une démarche innovante

Le SEV est allé au Wyler-Park à la rencontre des employés de la division CFF Voyageurs avec un bus, des tracts, des pommes et des jeux. Cette semaine d'action a eu lieu du lundi 1^{er} au vendredi 5 octobre.

Chaque jour de cette semaine d'action était consacré à un thème. Le lundi, c'était la santé. Des pommes ont été distribuées aux employés des CFF. Sur la terrasse du restaurant du WylerPark, l'équipe SEV a donné des informations sur le thème de la santé au travail. Ce premier jour de contact entre syndicalistes et les employés des services administratifs de la division CFF Voyageurs n'a pas suscité l'enthousiasme des foules. Disons que cela a marché comme un lundi...

Le mardi, l'équipe SEV a distribué des tracts sur le thème de l'égalité. Cette fois-ci la journée a été riche en échanges. La commission de jeunesse SEV a proposé un jeu de société, le vainqueur a gagné un iPhone. La page Facebook créée pour l'occasion a reçu ce jour-là plus de 300 visites.

Le mercredi, discussions à bâtons rompus. Le SEV a offert à tous les employés un bon pour un café et un croissant. Le jeudi c'était le jour consacré à la convention col-

lective de travail. Là aussi, l'approche du sujet du jour s'est effectuée de manière ludique à travers un jeu de questions-réponses. Et le vendredi les collègues des CFF étaient invités à prendre un dessert et à discuter autour du slogan «Le SEV – ton solide partenaire».

Une présence appréciée

Est-ce que les collaborateurs des CFF ont apprécié cette semaine d'action du SEV? «Ce sont surtout les membres de notre syndicat qui sont venus nous dire bonjour. Ils ont bien apprécié notre présence», raconte Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale thurgovienne. «Il y a aussi des employés CFF non-membres, surtout des jeunes, qui sont venus spontanément vers nous. Aucun d'entre eux a rempli la feuille d'adhésion sur place, mais ils l'ont prise avec eux». Cela n'étonne pas le secrétaire syndical SEV zurichois Arne Hegland: «cela ne sert à rien de forcer les gens à signer, nous devons convaincre nos collègues et je trouve que sur le lieu de travail il y a une certaine gêne, les gens ont peur de s'afficher, surtout chez le personnel administratif». Elisabeth Jacchini, présidente centrale de la sous-fédération SBV, est plus directe. Elle se demande si tous les employés des CFF sont bien conscients de leurs conditions de travail qui sont plutôt bonnes. «Mais cela ne



Une bonne quarantaine d'employés des CFF ont participé au jeu de société proposé. Une manière ludique de nouer des contacts avec les syndicalistes SEV.

tombe pas du ciel, il faut qu'en face de la direction il y ait un bon groupe de pression, avec un fort taux de syndicalisation, c'est très important au moment d'entamer des négociations salariales. Point.»

L'importance d'être solidaire

L'objectif de faire connaître le SEV d'une manière informelle et sympathique a été atteint selon Edith Graf-Litscher: «c'est un premier pas important.» Le secrétaire syndical SEV Jérôme Hayoz, responsable de cette semaine

d'action, fait le même constat: «Cette semaine d'action est un soutien à la méthode traditionnelle de recrutement qui se fait habituellement sur la place de travail où des membres du SEV vont vers des collègues non syndiqués pour les convaincre de l'importance d'être solidaire et de se syndiquer». Une deuxième semaine d'action aura lieu la semaine prochaine au Lindenpark à Worblaufen, le fief du service informatique des CFF.

Markus Fischer



La semaine d'action a commencé le lundi en douceur, avec des pommes.



Le succès du stand SEV au WylerPark est allé en crescendo de jour en jour.

INFO

Tous les syndicats du canton de Genève appellent à voter NON le 14 octobre à la nouvelle Constitution

Parce qu'elle ne répond pas aux attentes du monde du travail et ne fait que reprendre sous d'autres formulations ce qui existe dans la constitution fédérale. Aucune avancée réelle au niveau des droits syndicaux: droit de réunion et de tenir des assemblées syndicales sur les lieux de travail, droit de désigner des délégués syndicaux.

Pire: elle prescrit «La loi peut interdire le recours à la grève à certaines catégories de personnes ou limiter son emploi afin d'assurer un service minimum» alors que l'Organisation internationale du travail considère que «Les dispositions en vertu desquelles différentes organisations doivent être établies pour chaque catégorie de fonctionnaires enfreignent le droit des fonctionnaires de s'organiser»...

En précisant que «l'Etat agit en complément de l'initiative privée et de responsabilité individuelle», les intentions des constituant-e-s sont claires: affaiblir, sinon démanteler l'Etat social et les services publics; elles contiennent des visées de «privatisation et d'externalisation» de certaines de leurs tâches.

Elle est hostile aux résidents étrangers et cette constitution sera à la traîne de tous les cantons romands en ce qui concerne les droits de vote et d'éligibilité des résidents étrangers. Ceux-ci ont été l'objet d'un lamentable marchandage de la part des constituants, lesquels ont retiré le «petit droit» à l'éligibilité au niveau communal prévu initialement.

Jean-Jacques Rousseau nous disait pourtant «Il n'y a que la force de l'Etat qui fasse la liberté de ses membres.»

Cette Nouvelle Constitution fait de l'Etat un faible partenaire de l'économie, c'est pourquoi nous appelons à voter contre, ceci pour espérer que nous ayons le courage d'une autre proposition plus engagée et plus ambitieuse de ce que Genève et ces citoyennes et citoyens peuvent être.

CGAS

Travailler dans la Police des transports aujourd'hui

Pas de train-train quotidien



A travail sérieux, regard sérieux... C'est dans le privé que Christian Juriens se change les idées...

Le métier de policier aux CFF a bien changé ces dernières années. C'est sous l'égide de Securitrans que Christian Juriens a débuté sa carrière dans les trains il y a huit ans. Regard sur un métier qui évolue rapidement.

contact.sev: Il n'y a que huit ans que tu travailles à la police mais il y a déjà eu de nombreux changements: nom de l'employeur, nom de la fonction, tâches, port de l'arme. Cela te convient toujours?

Christian Juriens: Effectivement, j'ai commencé sous Securitrans, nous sommes désormais rattachés aux CFF. J'ai commencé à la police ferroviaire et je travaille maintenant à la police des transports. Nous n'avons pas d'arme à feu et nous nous li-

mitons pour ainsi dire à patrouiller dans les trains. L'évolution a été flagrante: nous avons maintenant des mandats et des partenariats avec plusieurs autres corps de police (cantonaux, locaux).

Quelle est la différence entre un policier CFF et un agent de prévention?

Les agents de prévention n'ont pas de formation de policier. Ils sont engagés sur des manifestations où on peut s'attendre à une ambiance bon enfant. Sur des événements un peu plus risqués, ils sont accompagnés de policiers. Tous les week-ends, nous sommes engagés quelque part en Suisse romande.

Quels types de manifestations nécessitent votre présence?

Les festivals et autres fêtes populaires. Le week-end passé, nous étions très pré-

sents à Neuchâtel pour la Fête des Vendanges. Et évidemment tout ce qui concerne les manifestations sportives, parfois à haut risque. Ce que j'aime dans ce métier, c'est qu'on ne sait jamais ce qui va se passer. Il n'y a pas de routine, pas de train-train quotidien.

Vous êtes combien dans ce corps de police?

Nous sommes environ 40 en Suisse romande et 220 dans toute la Suisse.

Vous avez un mandat avec les TPG et êtes régulièrement amenés à patrouiller en ville de Genève, c'est bien ça?

Oui, exactement. Nous patrouillons avec la police cantonale, en voiture. Nous sommes là comme renfort. Cette formule existe depuis juin 2012. C'est tout frais.

Ce genre de partenariat n'est possible qu'en ayant une arme à feu, c'est juste?

Oui, c'est clair. On ne pourrait remplir ce genre de mandats sans arme. C'est en partie ce qui a changé depuis l'introduction du port d'arme. Nous avons tous été formés en début d'année. Avant, cela nous portait préjudice, on était un peu dénigrés dans la profession. Maintenant il n'y a plus de différence. Par contre, le port d'armes dans des lieux confinés peut être problématique. Dans les

trains bondés, il faut faire bien attention.

Qu'est-ce qui motive les candidats à venir travailler à la police des transports?

Nous avons une planification mensuelle, contrairement aux autres corps de police qui travaillent en 3/8, par équipe. Ce qui nous permet d'être plus flexible. Nous pouvons demander des congés de mois en mois et ne travaillons que deux week-ends par mois en principe.

Les conditions de travail sont différentes des autres polices?

Je trouve que la qualité de vie est meilleure vu les horaires. Nous avons une bonne CCT et les salaires sont intéressants. De plus, le temps partiel est possible chez nous, ce qui est rare dans ce secteur.

Les femmes sont assez nombreuses chez vous, non?

Oui. Peut-être qu'avant c'était dû au fait que nous n'avions pas d'arme à feu. Ou au temps partiel. Je ne sais pas trop.

Es-tu engagé au niveau syndical?

Oui, je suis un des trois répondants romands pour le SEV au niveau de la section. Je suis également à la CoPe depuis cette année. Nous sommes trois au niveau national. J'ai été un peu nous-

sé par mes collègues pour défendre les intérêts bien sûr de la police des transports mais aussi les intérêts des Romands car sinon nous n'aurions pas été représentés.

Nous avons beaucoup parlé de travail. Que fais-tu en dehors pour te changer les idées?

Je suis moniteur de Sport-Handicap. Je suis en train de passer le brevet, j'aurai terminé à la fin de ce mois. Les cours, qui intègrent pas mal de pédagogie, se déroulent à Couvet. J'entraîne déjà une équipe à Lavigny depuis deux ans et demi. L'équipe est composée de personnes handicapées mentales ou ayant des troubles du comportement. Cela me fait du bien pour me changer les idées. On a affaire à des gens «mal-sains», qui ne nous veulent pas toujours du bien, tout au long de l'année dans notre job. Alors là, ça fait du bien d'avoir affaire à des personnes honnêtes et gentilles. On se sent utile, c'est gratifiant. Cela permet aussi de garder les pieds sur terre.

D'autres hobbies?

Le sport en général. Je joue dans une équipe de foot à Cugy (VD) et je joue du hockey l'hiver. J'ai deux enfants en bas âge et je passe donc aussi beaucoup de temps avec eux.

Henriette Schaffter

BIO

Christian Juriens a 34 ans et habite à Bretigny, dans le Gros de Vaud. Il est marié et a deux enfants en bas âge (4 et 2 ans). Après avoir obtenu un CFC dans la vente, il a exercé quelques années dans les domaines informatique et automobile, puis a travaillé deux ans pour le LHC (Lausanne Hockey Club) dans le domaine administratif. Il a

ensuite intégré la police ferroviaire en 2004 (Securitrans) et suivi durant une année les cours de l'école de Police à Neuchâtel. Depuis une année, il est coordinateur et planifie donc les engagements pour la Suisse romande. Il est aussi responsable des vidéos de surveillance des trains et visionne les bandes en cas de litiges.