

## Garage tpf à Romont

Une pétition a été remise au directeur contre le manque chronique de conducteurs.

Page 5



## Un avocat pas comme les autres

Jean-Michel Dolivo, un indigné qui ne supporte pas les injustices, collabore souvent avec le SEV. Interview.

Pages 6-7



## « Rocky »

Il travaille avec passion dans divers domaines. Rencontre avec un pompier-patrouilleur.

Page 20

## Bilan intermédiaire de la saison hivernale

# Une saison tourmentée

Le tourisme hivernal est une entreprise délicate : météo, neige et cours des changes influencent grandement les résultats.

A fin janvier, les responsables du tou-

risme se plaignaient : la neige est arrivée tardivement et la saison n'a pas vraiment pris son élan. Des chutes de neige chaotiques en janvier, les températures glaciales de février et le franc fort : ça n'a pas été tout simple cet hiver. Mais il est trop tôt pour

dresser un bilan final. Le SEV craint cependant qu'on fasse des économies sur le dos du personnel. Heureusement une CCT pourrait prochainement mettre un peu d'ordre dans les relations de travail dans ce domaine. *Dossier pages 10-12*



## LAC MAJEUR

Une pétition pour la sauvegarde des emplois et du tourisme sur le lac Majeur a été remise à la Chancellerie à Berne. Plus de 10 000 personnes donnent là leur soutien à la navigation sur ce lac. Résidents, touristes et pendulaires sont concernés par des suppressions de trajets sur l'horaire en vigueur dès le 1<sup>er</sup> avril. Horaire qui n'est valable que jusqu'au 31 mai et qui laisse donc une grande inconnue sur l'avenir de la navigation dans cette région.

Page 9

## Agence CFF en ville de Genève

# Pétition contre la fermeture



3850 signatures ont été remises aux CFF contre la fermeture de l'agence

en ville de Genève prévue en juin 2013. L'agence de Neuchâtel semble, elle, aussi menacée. Le SEV se bat aux côtés des clients, de l'ATE et de la CGAS notamment, pour le maintien de cette agence. « Les CFF perdraient ainsi une magnifique carte de visite », estime Albert Blondel.

Page 15

## EDITO

### CEUX QUI VOIENT ROUGE ET SE VOIENT LA FACE

Le terme de SEV vient de « Schweizerischer Eisenbahnverband ». Le SEV était en effet la Fédération suisse des cheminots, dont les membres étaient des employés des chemins de fer. Ils étaient fonctionnaires et étaient donc nommés comme tels et il leur était interdit de faire la grève, deux différences parmi d'autres vis-à-vis des conditions d'aujourd'hui.

Le monde du travail a en effet bien changé. Les employés des chemins de fer doivent encore et toujours se défendre pour bénéficier de conditions de travail décentes. Cela va aussi dans le sens de l'entreprise, qui n'obtient du travail de haute valeur qualitative qu'avec des collaborateurs expérimentés.

C'est pourquoi il est difficile de comprendre pourquoi certains représentants des employeurs voient rouge lorsqu'on leur parle du SEV. C'est pourtant exactement ce dont ont fait part plusieurs participants à la journée de branche touristique. On ne fait certes pas forcément des difficultés à celui qui se réclame membre d'un syndicat (comme c'est le cas dans d'autres pays), mais celui-ci doit malgré tout parfois se justifier.

Et, pourtant, celui qui ne comprend pas que le partenariat social (à savoir la négociation face à face) est ce qu'il y a de mieux pour l'économie, se voile la face.

Celui qui, en tant qu'employeur, ne veut rien savoir des syndicats se marque un autogoal. Et manque de perspicacité et de vue à long terme.

Peter Anliker, rédacteur kontakt.sev

## EN VITESSE

CFF INFRA  
AUGMENTE SA  
PRODUCTIVITÉ

■ L'excédent de 72,4 millions de francs de CFF Infrastructure en 2011 provient de l'augmentation de sa productivité. Cela grâce à une meilleure utilisation des intervalles (temps sans trafic durant la nuit), à des achats avantageux et des standardisations, a expliqué Andreas Meyer lors de la conférence de presse. Georg Radon, chef des finances CFF a précisé que les projets prévus à hauteur de 1,6 milliards de francs ont pu être réalisés, de même que, grâce aux économies faites, 40 projets supplémentaires. Le rattrapage pour l'entretien du réseau CFF est estimé à 1,6 milliards par Meyer.

8 % DE PLUS DE  
SALAIRE

■ En 2011, le CEO des CFF, Andreas Meyer, a gagné 1 030 207 francs, c'est-à-dire 8 % de plus qu'en 2010. Tous les membres de la direction du groupe gagnent dans leur ensemble 15% de plus. Le président du Conseil d'administration Ulrich Gygi a justifié cela par le fait que les salaires dépendent à 50-55% de l'atteinte des objectifs du groupe. En font partie le résultat financier, la ponctualité, la sécurité doublement. A voir comment cela s'accorde avec les mesures d'économie nécessaires et les augmentations de tarif prévues.

« EN ROUTE, COMME  
CHEZ SOI »

■ C'est sous ce titre que se présente la nouvelle campagne visuelle des CFF. Des affiches, une vidéo et un spot télé montrent les trains CFF comme des lieux de rencontre et de détente. Benoît, Beat et Sergio sont remplacés par une jeune femme pour laquelle les collaborateurs CFF sont aux petits soins. Une collaboratrice gestion du trafic CFF et un mécanicien de locomotive interprètent la chanson de la campagne intitulée « Welcome Home ». Au lieu du bleu et du blanc traditionnels, les CFF veulent ajouter du rouge dans leur corporate design.

Malgré un bon résultat du Groupe, l'endettement reste élevé, et les capacités doivent être améliorées

## CFF : augmenter la productivité de 1,7 % par année

La direction du Groupe s'attend à des temps difficiles.

La première partie présentée par Andreas Meyer était réjouissante : les CFF n'avaient encore jamais transporté autant de voyageurs qu'en 2011, à savoir 356,6 millions ou 977 000 par jour. Le réseau a également été utilisé de façon plus intensive : sur chaque kilomètre de voie sont passés en moyenne 96,3 trains par jour. La ponctualité a aussi été améliorée : 89,9% des passagers ont atteint leur destination avec au plus trois minutes de retard, et dans le 97,7% des cas les correspondances ont été assurées. Le résultat du Trafic Voyageurs a cependant diminué en raison du prix des sillons qui a augmenté.

Des comptes équilibrés pour Cargo en 2013

Dans le trafic marchandises, on a obtenu un déficit de 46 millions, malgré les mesures d'assainissement mises en place. Pour 2013, Meyer veut absolument éviter un déficit, en supprimant une partie du réseau régional Cargo et en développant le trafic combiné. C'est la « troisième et dernière tentative » d'assainir Cargo, selon le président

du Conseil d'administration, Ulrich Gygi. Les CFF ne peuvent selon lui plus attendre les décisions du Parlement sur d'éventuelles indemnités. Gygi a également souligné l'augmentation de l'endettement et les immenses besoins d'investissements vu la mobilité croissante. L'élément vital pour les chemins de fer du futur, c'est le FAIF. Les CFF devront fournir leur part en augmentant leur productivité (celle-ci a augmenté de 1,5% en 2011 et devrait augmenter chaque année de 1,7% entre 2012 et 2017). Et comme la Confédération va encore augmenter le prix des sillons, les CFF n'y arriveront pas sans augmenter les tarifs, a souligné Gygi. *Fi/Hes*



Les CFF vont investir environ 20 milliards de francs d'ici à 2030 dans du nouveau matériel roulant, dont 1,9 milliard pour les 59 nouveaux trains à deux étages commandés chez Bombardier et qui devraient être prêts pour 2014. On devrait ainsi pouvoir faire circuler des compositions longues de 400 mètres offrant environ 1200 places, en adaptant toutefois les gares.

## LE GROUPE CFF EN CHIFFRES (MILLIONS DE FRANCS)

	2011	2010	Différence
Produits d'exploitation	8022	7759	+3,4%
Résultat d'exploitation EBIT	529,7	426,4	+24,2%
Résultat du groupe	338,7	298,3	+13,5%
Prestations des pouvoirs publics	2947	2687	+9,7%
Fonds propres au 31.12.	10344	9995	+3,5%
Endettement	18682	18195	+2,7%
Endettement porteur d'intérêts:	7965	8052	-1,1%
Résultat Trafic Voyageurs	213,9	292,6	-26,9%
Résultat Trafic marchandises	-45,9	-64,0	+28,3%
Voyageurs-kilomètres	17749	17513	+1,3%
Tonnes-kilomètres nettes	12346	13111	-5,8%
Postes à temps plein (en moyenne)	28586	28143	+1,6%

## COMMENTAIRE

## Les CFF boucle à nouveau avec un bénéfice énorme – le SEV s'insurge contre les projets de démantèlement démesurés à Cargo

Les CFF ont réalisé plus de 300 millions de francs de bénéfices et appliquent simultanément à CFF Cargo une stratégie de démantèlement défensive au détriment du service public: quelque chose ne joue pas ! Le SEV souhaite que la vaillante entreprise des CFF ne sacrifie pas sa filiale dans une fausse réflexion en vue d'augmenter le rendement.

Année après année, l'entreprise des CFF présente un bénéfice de quelque 300 millions de francs, et chaque fois elle associe à ce chiffre une atroce lamentation sur la si-

tuation dans le domaine Cargo. « Avec une telle situation financière, les bases sont là pour une stratégie offensive », déclare le président SEV Giorgio Tuti. Et d'ajouter que « cela dépasse tout entendement que les CFF négligent le service public dans le trafic marchandises ». Le SEV exige la suspension du projet Réseau, pour le moins jusqu'à ce que les fondements politiques soient définis. « Le peuple suisse veut que les marchandises soient transférées sur le rail et il est inacceptable que les CFF appliquent depuis dix ans une stratégie de démantèlement. » Le SEV estime en outre qu'un tel ré-

sultat confirme une fois de plus la réputation de la Suisse en tant que nation ferroviaire. Mais cela démontre aussi la qualité de la prestation d'un personnel qui, malgré toutes les vagues de restructuration, s'est toujours pleinement engagé. « Les CFF ont toujours beaucoup de peine à montrer leur reconnaissance envers le personnel mais cela n'empêche pas les collaboratrices et collaborateurs de se donner pleinement car les transports publics leur tiennent à coeur », constate Giorgio Tuti. Le SEV apprécie l'octroi d'une prime de CHF 200.- à tous les collaborateurs, et en particulier que celle-ci soit remise à

chacun personnellement avec les remerciements des supérieurs.

Les CFF devront développer leur image d'employeur généreux et social afin de pouvoir garder leur place sur le marché du travail. Pour cela, ils doivent offrir des conditions de travail acceptables et une gestion du personnel reflétant une estime durable.

Le SEV considère que les efforts des CFF sont positifs dans les questions d'égalité (ils prennent part au Dialogue sur l'égalité des salaires) ainsi que dans le cadre des 160 postes de travail protégés qui vont être créés, comme demandé par le SEV. *SEV*

Le comité prend des mesures afin d'être encore plus proche de ses membres

## Améliorer la visibilité

Le SEV fait beaucoup (mais pourrait toutefois en faire encore davantage) et ne le fait pas assez savoir. Ce sont les conclusions d'un groupe de travail, qui s'est penché sur la situation du syndicat.

En automne 2012, le SEV proposera un premier cours pour les mécaniciens de locomotive qui doivent passer leur examen périodique. Cette offre ne devrait pas se limiter aux mécanos des CFF, mais s'ouvrir également aux autres chemins de fer à voie normale et sera élargie ensuite aux chemins de fer à voie étroite ainsi qu'au personnel de la manœuvre.

### Un potentiel d'amélioration

Le comité SEV a accepté cette proposition à l'unanimité. Un groupe de travail composé de quelques membres du comité s'est penché durant une longue période sur la question de savoir où le syndicat a des possibilités de s'améliorer, en comparaison avec les autres organisations de personnel. Le cours de préparation pour les examens périodiques est un des manques évidents, d'autant plus que les connaissances sont depuis longtemps à disposition au SEV.

### S'adresser aux cadres

Les deux autres moyens d'action du catalogue de mesures accepté par le groupe de tra-

vail sont directement liés au recrutement des membres. Un d'entre eux concerne les cadres CFF, qui n'entrent pas au syndicat aussi automatiquement qu'auparavant: durant des décennies, on engageait à l'interne et les cadres étaient recrutés au sein des membres SEV. Ceux-ci sont désormais recrutés sur le marché du travail, où les catégories professionnelles concernées n'ont aucune tradition syndicale. C'est pourquoi le SEV doit en faire davantage dans ce domaine.

### Etre plus visible

Le SEV n'est pas assez visible auprès de la base, estime le groupe de travail. Il faudrait maintenant que des brochures de recrutement soient

disponibles dans toutes les régions, afin de rendre le SEV visible aussi auprès des non-membres et de soutenir par là les recruteurs du SEV.

Les coûts de ces actions seront imputés au projet «Recruter et organiser» qui court sur plusieurs années. C'est d'ailleurs dans le cadre de ce projet que le SEV a continuellement développé et amélioré son offre et le recrutement des membres depuis le Congrès 2009.

Dans le paquet de mesures est également inclus une amélioration de la présentation du syndicat lors des cours login, aussi bien au niveau du contenu que dans le style et la manière de présenter le SEV. *Peter Moor/Hes*

### L'AU-REVOIR DU PRÉSIDENT CENTRAL VPT KURT NUSSBAUMER



C'était la dernière participation de Kurt Nussbaumer à la séance du comité. Il a en effet commencé un nouveau travail (au Matterhorn-Gotthard-Bahn) le 1<sup>er</sup> mars et a donc démissionné de toutes ses fonctions syndicales pour le 31 mars.

Le président du comité, Andreas Menet, a remercié le désormais ex-président central VPT pour ses six années passées à la présidence de la sous-fédération. Nussbaumer a réussi, durant cette période, à restructurer et à rassembler les cultures des branches différentes sous un même toit. Son successeur à la tête de la VPT sera désigné lors de l'Assemblée des délégués le 23 mai prochain.

## LE COMITÉ EN BREF

• Michel Buletti, un Bernois de 30 ans, a été engagé comme secrétaire syndical à 80%. Il s'occupera surtout du BLS, en remplacement de Nick Raduner, qui part en retraite au milieu de cette année.

• La section ZPV trafic régional Est a été dissoute. Elle avait été fondée en son temps afin de réunir les chefs de train S-Bahn dans une seule section. Comme

cette catégorie professionnelle a été supprimée par les CFF, la section était devenue inutile. Les membres restants ont été intégrés à la section ZPV Zurich, qui compte maintenant ainsi 500 membres.

• Les «Directives en cas de réorganisations» doivent être vérifiées. Ces directives ont été convenues entre les CFF et les syndicats, afin d'unifier les procé-

dures. Plusieurs membres du comité demandent maintenant une vérification car plusieurs problèmes ont réapparus lors de l'application. Le comité défend par là un instrument qui règle tout ce qui a trait aux réorganisations. Ce qui pose encore toujours problème lors de la phase de consultation, c'est surtout le devoir de confidentialité.

*pmo/Hes*

## BARRAUDMÈTRE

### Médiocrité syndicale: Travail.Suisse

Nos voisins peinent à comprendre pourquoi nos concitoyens ont refusé l'initiative pour six semaines de vacances. Ils cherchent avant tout des raisons sociologiques, culturelles ou contextuelles. Les Suisses aiment le travail; ils trouvent leur raison d'être dans leur labeur; ils ont eu peur du contexte économique, etc. De son côté, Travail.Suisse dénonce les moyens disproportionnés investis par le patronat et une campagne des plus agressives. Selon eux, la machine à faire peur a parfaitement fonctionné. Dans son communiqué, Travail.Suisse précise que les patrons ont

même été jusqu'à faire une vidéo pour Internet. Diantre! Quelle surprise!

La réaction post-résultat illustre parfaitement la naïveté et l'incompétence des syndicats chrétiens dans cette campagne. Les premières erreurs stratégiques se trouvent dans la genèse de l'initiative. Nous sommes nombreux à nous être posé la question du pourquoi six semaines et pas cinq.

La réponse de la faïtière syndicale



de Transfair est édifiante: elle attendait un contre-projet du Conseil fédéral. Croire en pareil scénario nous démontre une candeur politique inégalée. Pour ceux qui se déclarent proche du PDC, cette défaite nous prouve aussi qu'ils n'ont pas de réel soutien politique.

Cela signifie aussi que Travail.Suisse ne s'était pas préparé à faire campagne... et cela s'est malheureusement vérifié dans les faits. Une initiative se gagne dans l'unité de l'effort, canton par canton, ville par ville... or, le cavalier seul des initiants était consternant. Imaginez-vous que la plus grande organisation syndicale vaudoise, l'USV avec ses 24 000 membres, n'a même pas été contactée par le comité d'initiative. Ils ont préféré faire seuls, le résultat est sans appel. Le manque de préparation s'est également fait sentir dans la construction de l'argumentaire. Quid du lien avec des augmentations du temps de travail hebdomadaire, du report de la charge de travail sur les collègues présents et j'en passe. Travail.Suisse n'a pas été en mesure d'apporter des réponses solides. Ils sont restés dans les généralités et ont essayé de faire du populisme sans en avoir les moyens... il y avait largement mieux à faire. Au final, cette initiative a un méchant relent de marketing. Elle illustre la philosophie de Travail.Suisse: faire du syndicalisme comme on vend des téléphones. Tenir des stands dans la rue, avec des personnes ne connaissant rien du syndicalisme, pratiquer le bluff politique et ne pas assurer par la suite; pareilles pratiques nuisent à l'ensemble du mouvement syndical. Merci Travail.Suisse!

*Olivier Barraud*

## Deux bonnes nouvelles dans un monde de brutes

Depuis quelques années, le secret bancaire ne cesse d'occuper les médias et la politique. Il faut préciser les choses. Le secret bancaire en Suisse comporte deux définitions. D'une part, celle évidente de la protection de la sphère privée, comme n'importe quelles autres relations entre prestataires de service et clients. Et l'autre, celle qui a été institutionnalisée par la droite helvétique progressivement depuis 1920, le secret bancaire en tant que moteur de l'industrie de la fraude fiscale systématique. La première définition a une légitimité universelle, la seconde relève de l'escroquerie à l'égard des collectivités. L'immense hypocrisie de la droite fut de célébrer la première comme une sorte de « Droit de l'Homme », sommet de la démocratie et du politiquement correct, pour mieux faire oublier la seconde, aux tréfonds de l'opacité des grandes affaires juteuses au détriment des Etats, donc de leurs citoyens. Aujourd'hui, sous l'effet de la crise et des ceintures qui se serrent, les masques tombent. Enfin !

Les révélations se succèdent de semaine en semaine. Trois titres du quotidien Le Temps du 27 janvier au 12 février:

« La Suisse acculée à resserrer la chasse aux délits fiscaux », « La capitulation de (la banque) Wegelin sous la pression américaine » et « L'imprudance insensée de Konrad Hummler ». Le cas de ce banquier éclaire tous les recoins du système mis en



place pour frauder le fisc à l'échelle internationale, fraude littéralement transformée « en sport d'élites ». Ancien président de l'Association suisse des banquiers privés, ex-membre du conseil de la Banque Nationale, ex (depuis un mois) président du prestigieux quotidien Neue Zürcher Zeitung, ce banquier s'était forgé la stature d'un Guillaume Tell protégeant avec le bouclier sacré du secret bancaire les citoyens richissimes contre la voracité des Etats. Un large réseau d'imitateurs/complices enthousiastes, au plus haut niveau des plus grandes banques internationales (UBS, CS, etc.), avec des moyens illimités permettant de tirer toutes les ficelles et de faire taire toutes les velléités de transparence au niveau national, ont donné à ces milieux une toute puissance incroyable. Une arrogance démesurée aussi.

D'où une chute d'autant plus brutale. Konrad Hummler est poursuivi par la justice américaine, alors que des dizaines de ses semblables n'osent plus voyager à l'étranger. Ils rasant les murs aujourd'hui, en espérant que la Confédération les défendra à travers des accords entre Etats.

Le piquant de l'histoire : les artisans de cette chute sont des Etats à majorités

de droite, pratiquants le même libéralisme économique vigoureux célébré par Hummler et ses comparses, comme les USA et l'Allemagne. Mais il ne faut pas s'y tromper, dans ces pays, si l'Etat semble plus intransigeant sur le principe démocratique fondamental « chaque citoyen doit contribuer dans la mesure de ses moyens à la prospérité commune », les exceptions soigneusement entretenues sont nombreuses (Etat de Delaware, îles diverses). La vertu fiscale est un long chemin. Mais, même si c'est en marche arrière, la droite helvétique est bien contrainte de s'y engager. Première bonne nouvelle.

L'actualité de la vertu fiscale produit des effets étonnants. Pour ne pas risquer d'ajouter des poursuites à d'autres poursuites qu'il faut éteindre à coups d'amendes s'élevant à des centaines de millions, voire de milliards, les très grandes banques dénoncent leurs propres pratiques mafieuses. Sous le titre « Le plus grand scandale financier de l'Histoire révélé par UBS », Le Temps du 26 mars nous apprend que 18 des plus grandes banques de la planète se sont entendues pour maintenir le taux du Libor artificiellement bas « pour ne pas paraître vulnérables ou pour engranger des bénéfices ». Tous les clients des banques par effet domino sont les victimes de cette manipulation. Le scandale est gigantesque. Mais il pourrait être l'occasion d'un effet positif. Etablir solidement la primauté du politique sur l'économie financière. Seconde bonne nouvelle en forme d'espoir.

Michel Béguelin

CFF Cargo ne se montre pas impressionnée par l'opposition syndicale et politique

## Le trafic dans les régions a besoin de soutien

La pétition du SEV « Stop aux coupes drastiques dans le trafic par wagons complets » est bien lancée. Il s'agit maintenant d'augmenter la pression sur l'entreprise.

Mille signatures déjà récoltées par le SEV et ses membres, sans en avoir

encore fait grand bruit.

**Soutien du Conseil fédéral**

Entretemps, CFF Cargo est allée chercher le soutien du Conseil fédéral, ce qui énerve les politiciens. La secrétaire syndicale SEV, Edith Graf, membre de la commission des transports du Conseil national, se dit très étonnée: « Le Conseil fédéral a reçu la tâche claire du Parlement d'étudier

comment le trafic marchandises dans les régions peut être développé. Ce serait alors vraiment incroyable que le Conseil fédéral donne sa quasi totale approbation à des suppressions sans passer par le Parlement ! »

**Chiffres connus**

Suite à la pression publique, CFF Cargo a livré des chiffres concernant son projet. L'en-

treprise parle de 200 personnes concernées auxquelles on peut ajouter des dizaines de mécanos, qui retrouveront du travail facilement selon Cargo.

**Le SEV demande toujours une suspension du projet**

Le responsable Cargo au SEV, Philipp Hadorn, explique la position du SEV: « Nous nous en tenons à notre de-

mande de suspension du projet, aussi longtemps que les bases politiques ne sont pas plus claires. » En d'autres termes, le SEV demande à CFF Cargo d'attendre que le Parlement ait traité du rapport fédéral sur le trafic marchandises dans les régions. Cela peut malheureusement encore durer puisque le rapport n'est de loin pas terminé ...

pmo/Hes

Grogne au garage des bus tpf de Romont

# Pétition contre le sous-effectif chronique de conducteurs

Les 25 conducteurs de bus du garage tpf de Romont ont tous signé une pétition demandant l'engagement de 4 conducteurs supplémentaires car ils ne réussissent plus à assurer les prestations et à prendre leurs congés compensatoires. La pétition a été remise au directeur Vincent Ducrot.

La séance entre Vincent Ducrot et les conducteurs accompagnés par le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser a débuté de manière plutôt fraîche. « Je comprends vos problèmes, mais je ne suis pas satisfait de votre manière de procéder. Je préférerais que vous utilisez la voie hiérarchique plutôt que de me faire part de vos revendications par le biais d'une pétition », a déclaré le directeur des tpf aux conducteurs du garage de Romont en recevant la feuille munie des 25 signatures. Christian Fankhauser avait auparavant expliqué le pourquoi de cette pétition : « Depuis deux ans le garage de Romont est en sous-effectif chronique ; depuis le changement d'horaire du 11 décembre 2011 l'augmentation des prestations aggrave la situation ; la promesse d'en-



Debout, Christian Fankhauser remet la pétition au directeur Vincent Ducrot, en présence des conducteurs de bus du garage tpf de Romont.

gager trois personnes supplémentaires au début de l'année n'a pas été tenue ; malgré les suppressions des congés compensatoires, il n'y a pas assez de conducteurs pour couvrir les prestations durant ce mois d'avril ; il y a un cumul de plus de 620 jours de congés compensatoires qui n'ont pas pu être accordés aux conducteurs, cela représente 25 à 35 jours par collaborateur. » Et Christian Fankhauser de conclure : « Nous demandons

l'engagement de quatre conducteurs d'ici l'été. Si la demande des signataires n'est pas satisfaite, ils prendront les mesures qu'ils jugeront nécessaires afin d'être entendus. »

## Le renfort arrivera lentement mais sûrement

Le directeur Vincent Ducrot a répondu que les tpf ont déjà engagé neuf conducteurs en début d'année pour l'ensemble des garages tpf. « Mais la procédure de recrutement est longue notamment à cause des délais de congé que les nouveaux conducteurs doivent donner à leur employeur actuel. Vous aurez une nouvelle collègue qui commencera le 16 avril et un collègue vous rejoindra le 1<sup>er</sup> mai. Ensuite ça devrait suivre. Je vous demande un peu de patience, la situation se détendra durant l'été, nous al-

## DEUX EXEMPLES DE TOURS DE SERVICE AU GARAGE TPF DE ROMONT

Tour de service A : 5 h 50 à 7 h 51 – Pause – 10 h 41 à 12 h 04 – Pause – 16 h 00 à 18 h 50 = 374 minutes (une journée de conduite compte 420 minutes, malgré une amplitude de 13 heures, il manque 46 minutes pour que le conducteur atteignent les 420 minutes).

Tour de service B : 6 h 47 à 8 h 50 – Pause – 11 h 18 à 15 h 23 – Pause – 16 h 03 à 19 h 39 = 484 minutes, soit 164 minutes de temps à compenser pour une amplitude de 12 h 52 min.

lons encore engager du monde. Une nouvelle procédure de recrutement va démarrer. »

## Place au dialogue

Suite à ces propos du directeur, plusieurs questions et remarques ont été formulées par les conducteurs qui ont notamment dénoncé des amplitudes horaires trop longues, allant jusqu'à 12 ou 13 heures. Le directeur reconnaît le problème : « Pour effectuer des tours de service plus compacts, l'idéal serait d'avoir une cadence horaire sur toutes les lignes, pour cela

il faut que le canton finance ces prestations supplémentaires. » La rénovation du garage a également été évoquée. « Le mandat a déjà été donné à un architecte pour élaborer un projet, nous allons engager plus d'un million de francs pour rénover le garage de Romont », a précisé Vincent Ducrot. L'aménagement des arrêts de bus sur la place de la Gare de Romont laisse à désirer, il n'est plus adapté au trafic. Les tpf devront négocier le réaménagement avec les autorités locales, les CFF et CarPostal.

Alberto Cherubini



L'idéal, serait que les bus du garage de Romont puissent rouler à un horaire cadencé.



» La précarisation de catégories entières de salariés (les jeunes, les salariés de plus de 45 ans, les femmes en particulier) s'est développée. «

Jean-Michel Dolivo, avocat à Lausanne

L'avocat lausannois qui collabore régulièrement avec le SEV est un indigné qui ne supporte pas les injustices

# Résister contre le désordre néolibéral

*En Suisse romande, Jean-Michel Dolivo est connu pour ses luttes sans concession pour les droits des moins favorisés et contre les privilèges des nantis. C'est lui qui a défendu avec succès pour le SEV l'arrêt Orange.*

**contact.sev: Les syndicats figurent parmi vos principaux clients. Est-ce à dire qu'en Suisse les droits des travailleurs ont de la peine à être respectés ?**

**Jean-Michel Dolivo:** En Suisse, la protection des salariés au travers des normes du droit du travail est extrêmement limitée. Le droit public du travail est particulièrement lacunaire. En matière d'horaires et de durée du travail, la flexibilité que permet la loi est très importante. Les exceptions aux règles posées sont nombreuses. Les inspecteurs du travail n'ont pas les moyens nécessaires

pour mettre en œuvre un contrôle véritablement efficace. Surtout les employeurs, eux, disposent de moyens importants de pression vis-à-vis de leurs employés, dès lors qu'il n'existe pas de véritable protection en matière de licenciement. Cela explique, par exemple, pourquoi de très nombreuses heures supplémentaires ne sont tout simplement pas payées. La Suisse n'est pas seulement un paradis fiscal pour les milliardaires, elle est un paradis pour les patrons ! Ce rapport de force très défavorable explique pourquoi les quelques droits existants ne sont, très souvent, pas respectés dans les faits...

**Parmi les dossiers que le SEV vous a confiés, lequel vous a permis d'obtenir la plus belle victoire ?**

L'obligation pour les CFF de payer des indemnités vacances sur les suppléments de salaire pour le travail de nuit, du week-end et de jours fériés. Il a fallu engager des procédures pour que la direction des CFF accepte de négocier un accord global à ce sujet avec le syndicat SEV, et ce en application d'une jurisprudence du Tribunal fédéral (arrêt Orange).

**Toujours en ce qui concerne les affaires traitées avec le SEV, où avez-vous connu la défaite la plus amère ?**

La défaite la plus amère concerne également l'application de cette jurisprudence (arrêt Orange) mais

cette fois aux employés des TPG. Nous avons perdu notamment parce que leur statut relève du droit public cantonal et qu'il avait réglé exhaustivement cette question.

**Vous avez une grande expérience dans la défense des droits des travailleurs. Depuis le début de votre carrière d'avocat à aujourd'hui 2012, quel constat faites-vous sur l'évolution des rapports entre employeurs et employés ?**

Je pratique mon métier d'avocat spécialisé en droit du travail depuis plus de vingt ans. Je constate que, dans la réalité, les conditions de travail se sont détériorées. La précarisation de catégories entières de salariés (les jeunes, les salariés de plus de 45 ans, les femmes en particulier) s'est développée. Cette précarisation se manifeste de différentes manières : pressions à la baisse sur les salaires à l'embauche, salaire au mérite, temps partiel contraint, travail temporaire, sous-traitance, travail sur appel. Le chômage a été aussi un levier pour obliger nombre de salariés à accepter un nouvel emploi, moins bien payé et moins qualifié. La privatisation des services publics (Poste, CFF, abolition du statut de fonctionnaire) a également fortement contribué à la suppression de règles protectrices qui corrigeaient, un tant soit peu, l'inégalité structurelle qui caractérise la relation de travail. Les rythmes de travail ont fortement augmenté. Les

contraintes exercées par l'employeur sur la place de travail sont devenues plus fortes, conduisant à des atteintes à la santé de nombreux salariés (stress, mobbing). La mise en

» La Suisse n'est pas seulement un paradis fiscal pour les milliardaires, elle est un paradis pour les patrons ! «

concurrence de chacun contre chacun et l'éclatement des collectifs de travail ont été au centre d'une stratégie patronale visant à faire éclater les liens de solidarité dans l'entreprise.

**D'une manière générale, comment jugez-vous les conditions de travail des employés des transports publics par rapport à celles des employés des autres secteurs de l'économie ?**

Les conditions de travail y sont meilleures que dans d'autres secteurs, notamment du fait de l'existence de conventions collectives de travail. Elles n'échappent pas toutefois aux tendances générales qui caractérisent le marché du travail aujourd'hui : des activités liées étroitement aux transports publics sont sous-traitées et on assiste également à une segmentation des collectifs de travail. Sans parler de la hausse des cadences de travail !

**Vous vous illustrez également dans la défense des locataires et des demandeurs d'asile, qu'est-ce qui vous indigne le plus chez eux ?**

Se loger est un droit, avoir un toit est une nécessité !

Les locataires, vu la pénurie de logement, n'ont pas choix. Ils sont obligés de prendre des logements dont les loyers grèvent fortement leur revenu (jusqu'à 50% pour certains!). Faire

valoir ses droits contre des loyers spéculatifs ou des résiliations abusives de baux constitue un moyen de résistance à la fois légitime et tout à fait légal. Avec l'ASLOCA, je m'emploie à les soutenir.

Par rapport aux migrants, les atteintes qu'ils subissent à leurs droits fondamentaux (détention administrative ou traitements arbitraires, par exemple) constituent un véritable laboratoire pour d'autres attaques, notamment aux droits sociaux. Au nom de prétendus abus en matière de droit d'asile, on réduit ce droit à une peau de chagrin. Au nom de prétendus abus en matière de prestations de l'assurance chômage ou invalidité, on réduit de plus en plus les droits de personnes au chômage ou qui connaissent une incapacité durable de travailler. Sans parler de la politique hypocrite vis-à-vis des personnes sans-papiers qui constituent une main d'œuvre bon marché et soumises aux diktats de leur employeur.

**Au début de cette année, vous avez défendu des militants de**

## BIO

Jean-Michel Dolivo est né le 15 novembre 1951 à Paris. Scolarité suivie à Bienne jusqu'à l'obtention d'une maturité fédérale en 1969. Université de Lausanne de 1969 à 1972, licence en sciences politique/mention histoire. Membre de la Ligue marxiste révolutionnaire (LMR) et du Parti socialiste ouvrier (PSO). Enseignant en histoire. Travaille durant un an et demi comme tourneur/fraiseur sans formation dans des entreprises. Etude de droit de 1984 à 1987 à l'Université de Lausanne. Brevet d'avocat à Genève en 1990. Membre du mouvement solidaritéS, secrétaire politique de l'Union syndicale vaudoise (USV), avocat d'Unia, conseiller communal à Lausanne et député de La Gauche.

# INTERVIEW



Jean-Michel Dolivo - Ag

Jean-Michel Dolivo est de tous les combats, ici à Lausanne lors d'une récente manifestation contre les plans de rigueur imposés à la Grèce.

## **l'association *attac* qui ont été victimes d'espionnage de la part de Nestlé. Que retenir-vous de cette affaire ?**

L'espionnage du groupe de rédaction d'un livre «ATTAC contre l'empire Nestlé» et l'impunité pénale dont a bénéficié la multinationale basée à Vevey sont choquants. Le pouvoir de ce géant est à la hauteur de ces bénéfices avoués, en progression de

## **Pour un récent article paru dans le journal *24 heures*, vous avez photographié la maison du patron d'Ikea Ingvar Kamprad qui est domicilié à Epalinges au-dessus de Lausanne. Pourquoi ?**

Le propriétaire d'Ikea dispose d'une fortune évaluée à 35-36 milliards de francs, un des hommes les plus riches de Suisse, selon nombre d'analystes. Grâce aux

qui sont faits aux très riches étrangers, alors que chacun d'entre nous, salarié ou retraité, payons l'impôt sur le dernier centime de nos revenus. Le principe de l'égalité devant l'impôt est bafoué, comme il l'est avec les exonérations fiscales dont ont bénéficié des multinationales pour s'installer en Suisse. Il est nécessaire de combattre cette forme de fraude fiscale légale.

## **D'où viennent vos fortes convictions sociales et politiques, qu'est-ce qui est à l'origine de votre engagement ?**

Mon engagement politique se fonde avant tout sur un refus viscéral de toutes les formes d'injustice. Je fais mien ce constat de l'écrivain suisse-alsacien Max Frisch qui affirme que «celui qui lutte peut perdre, celui qui renonce à lutter a déjà perdu». Ma conscience politique est le produit de

pratiques collectives et non uniquement d'une conquête individuelle de connaissances. L'humilité et la lucidité sont nécessaires, je pense qu'il est illusoire de se croire intelligent tout seul ! Le doute est indispensable pour celui ou celle qui veut contribuer à changer le monde.

## **Comment imaginez-vous que les conditions de travail vont évoluer en Suisse ?**

Les conditions de travail vont évoluer en fonction des rapports de force entre employeurs et salariés. Les dominants veulent faire payer la crise aux travailleurs. Ceux-ci doivent retrouver le chemin des luttes, de l'action collective sur les lieux de travail, de la grève. En 2011, des résistances collectives se sont exprimées aussi en Suisse : grèves dans le secteur du bâtiment ou dans l'entre-

prise Valrhône, des mobilisations sur les lieux de travail, comme dans la fonction publique et parapublique à Genève ou dans le canton de Vaud, dans des entreprises comme à Tesa SA à Renens ou à Novartis à Nyon. Ces expériences de lutte, modestes ou plus significatives, ont été menées par des syndicats ou/et des collectifs de salarié-e-s. Des femmes, des hommes s'y sont engagés, souvent avec une grande détermination. Ces luttes font écho aux mobilisations menées en Europe ou aux Etats-Unis par le mouvement des Indigné-e-s. Il y a une volonté de construire toutes et tous, ensemble, une résistance au désordre néolibéral et de mettre en cause, sur le fond, un système dont la logique est destructrice pour l'humanité et pour la nature.

*Interview : Alberto Cherubini*

## **» Je pense qu'il est illusoire de se croire intelligent tout seul ! Le doute est indispensable pour celui ou celle qui veut contribuer à changer le monde. «**

8,1%, soit au total 9 milliards et demi de francs en 2011. L'Etat dit de droit s'incline devant des agissements qui violent ouvertement des libertés fondamentales, comme la liberté d'opinion. «Circulez, il n'y a rien à voir!», a conclu la justice pénale.

forfaits fiscaux, ce multimilliardaire ne paie que des clopinettes en matière d'impôt, l'équivalent du prix d'une tasse de café pour un contribuable helvétique avec une fortune qui s'élèverait par hypothèse à 100 000 francs. De véritables cadeaux fiscaux

Manifestation à Berne de la coalition « Pour une liaison sud-nord durable et fluide »

# Non au 2<sup>e</sup> tube routier au Gothard

L'ambiance était sympathique et le Merlot ne manquait pas le jeudi 15 mars sur la place Fédérale. Un groupe de militants a distribué aux parlementaires des produits tessinois et fait connaître ses arguments contre la construction d'un deuxième tube routier au Gothard.

Les organisateurs ont voulu faire passer le message que même lors de la fermeture du tunnel actuel à cause des travaux d'assainissement, le Merlot pourra toujours être livré au nord des Alpes. Ils

ont rappelé que déjà par deux fois, les Tessinois ont rejeté le projet de construction d'un deuxième tube routier.

## Les Tessinois craignent l'invasion des camions

Quatorze organisations tessinoises, accompagnées par quelques sympathisants parmi lesquels figuraient les secrétaires syndicaux SEV et conseillers nationaux, Edith Graf-Litscher et Philipp Hadorn, se sont donc déplacées jusqu'à Berne pour dire leur opposition à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard. Selon eux, un tel ouvrage apporterait encore plus de trafic au Tessin, notamment des poids lourds en transit. Ceci aurait des conséquences dramatiques pour la

population en termes de qualité de vie et de santé. De plus, la politique de transfert des marchandises de la route au rail en serait gravement compromise. Un deuxième tube serait aussi contraire à la volonté populaire. La Suisse, y compris le Tessin, a soutenu à plusieurs reprises le transfert de la route au rail, notamment en acceptant l'Initiative des Alpes (63,8% de oui au Tessin) et, plus récemment, en refusant l'Initiative Avanti (55,7% de non dans ce canton).

## L'argument sécurité ne tient pas la route

Les associations rappellent entre autres que la sécurité ne peut pas être un argument en faveur d'un second tunnel. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, deux tubes monodirectionnels ne sont pas plus sûrs qu'un seul tube. Dans le tunnel du Seelisberg, par exemple, le nombre d'accidents est en effet plus élevé que dans le tunnel du Gothard, lequel affiche un taux d'accidents très bas en comparaison du réseau suisse dans son ensemble. D'autres facteurs imprévi-

Le tunnel routier du Gothard devra être fermé pendant 900 jours entre 2020 et 2025 pour subir une rénovation complète. Cette galerie routière n'est plus aux normes. La fermeture serait répartie sur deux ans et demi, voire sur trois ans et demi s'il est décidé de le rouvrir durant les vacances. Le lobby automobiliste voudrait, pour sa part, profiter de ces travaux de réfection pour construire un deuxième tube routier pour « éviter que le Tessin soit isolé ». Quant à l'association « Initiative des Alpes », elle est fermement opposée à la construction d'un deuxième tube routier. Elle

préconise que les travaux soient menés uniquement durant les mois d'hiver, où le trafic est faible, afin que l'ouvrage reste utilisable pendant le semestre d'été. « Une fois le tunnel de base ouvert, le rail aura suffisamment de capacités pour absorber le trafic durant les périodes de fermeture du tunnel routier, et cela moyennant un chargement des voitures et des camions sur le train », affirme Alf Arnold, directeur de l'Initiative des Alpes. Cette position est également défendue par le SEV.

AC

## LES ASSOCIATIONS MEMBRES DE LA COALITION QUI A MANIFESTÉ À BERNE

Outre le SEV, font partie de la coalition « Pour un raccordement Sud-Nord durable et roulant » : Initiative des Alpes, ATE, Leventina vivibile, WWF, Pro Natura, SOS Mendrisiotto Ambiente, Médecins en faveur de l'environnement, Greenpeace, ALRA Association des libéraux radicaux pour l'environnement, Associazione cittadini per il territorio, Associazione AMICA, Capriasca ambiente, Comitato contro la superstrada Stabio est-Gaggiolo.

sibles entrent sûrement en cause. En plus, les associations ne croient pas à la construction d'un deuxième tube limité à la capacité actuelle. Une fois le deuxième tube construit (obligatoirement avec deux voies), il sera financièrement aberrant de ne pas l'utiliser complètement. Enfin, dès les premiers bouchons devant les

portails, l'Union européenne exercera une telle pression que la Suisse sera contrainte d'ouvrir les quatre voies. Parallèlement à cette action, les associations ont écrit une lettre de prise de position à la conseillère fédérale Doris Leuthard.

frg/AC



Christian Levrat entouré par trois membres du SEV. A sa droite Edith Graf-Litscher et Philipp Hadorn et à sa gauche Françoise Gehring, journaliste à *contacto.sev*.



Journée de branche VPT pensionnés à Olten

## Le 2<sup>e</sup> pilier a de l'avenir malgré la crise

Environ 100 membres de la VPT pensionnés ont pris part le 20 mars dernier à la journée de branche. Ils ont été informés sur les perspectives futures du 2<sup>e</sup> pilier et le rôle des marchés financiers.

**Reto Feissli**, ancien banquier et spécialiste des finances aux CFF, actuellement conseiller financier indépendant, président de la commission des investissements de la Caisse de pension CFF et président du Fonds du personnel CFF, s'est penché sur les possibilités qu'ont les caisses de pension pour garantir les rentes, à savoir comment obtenir des rendements suffisants sur le capital. Il a démontré que les rendements nécessaires de 3 à 4,5 % ne sont pas atteignables avec uniquement des produits qui ne comportent pas de risques. Les obligations de la Confédération par exemple ne rapportent aujourd'hui que 0,65 % d'intérêts!

Les caisses de pension doivent donc prendre certains risques, qu'ils peuvent toute-

fois atténuer par une bonne diversification (selon le principe de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier) et par des connaissances approfondies du marché. Avec les actions, les caisses n'ont pas pu non plus gagner beaucoup ces dix dernières années. Reto Feissli reste cependant convaincu que le cours des actions va à nouveau augmenter, lorsque l'économie ira mieux. Les actions seront donc à nouveau intéressantes à long terme.

Il juge par conséquent que le système du 2<sup>e</sup> pilier n'est pas menacé mais que quelques corrections sont nécessaires.

### Tournant au niveau des actions et des obligations

Selon la Banque Sarasin, les actions prendront de la valeur, en moyenne plus de 5 % en Suisse et aux Etats-Unis, environ 7 % dans la zone européenne et plus de 10 % dans les pays émergents asiatiques et au Brésil. L'achat d'actions est donc à recommander contrairement à l'achat d'obligations.

Il faut faire attention au niveau de l'or et de l'immobilier en Suisse car la formation de bulles dans ces domaines est déjà bien avancée.

Feissli a souligné, concernant les produits d'investissements, que les placeurs de fonds ne peuvent s'y fier les



Salle comble chez les retraités sur le sujet de la prévoyance professionnelle.

yeux fermés. Puisque les agences de notation financière commettent des erreurs, comme par exemple il y a 5 ans, lors de la crise liée aux prêts hypothécaires américains. Ce qui est important, c'est que les conseils de fondation des caisses de pension soient critiques face aux investissements.

**Doris Bianchi**, secrétaire dirigeante en charge des assurances sociales à l'USS, ne voit pas non plus tout en noir, car les caisses de pension ont de

très longues perspectives d'investissements. La diminution du taux de conversion proposée par le Conseil

fédéral n'entre par contre pas en ligne de compte pour elle. Les arguments et chiffres avancés sont discutables et les coupes dans les rentes qui en résulteraient seraient carrément insupportables pour les petits et moyens revenus.

Giorgio Tuti, président SEV (au sujet des actualités syndicales), Gilbert D'Alessandro, vice-président VPT, Felix Murk et Marc-Henri Brélaz, les deux responsables de la branche pensionnés de la VPT, et Vincent Brodard, secrétaire syndical SEV (au sujet des FVP et des augmentations de tarifs de décembre 2012), ont ensuite pris la parole tour à tour. La prochaine journée de branche pensionnés aura lieu le 20 mars 2013. Le lieu n'est pas encore défini.

Markus Fischer/Hes

Pétition pour sauver les places de travail et le tourisme sur le lac Majeur remise au Conseil fédéral

## Lac Majeur: sauvez la navigation

En deux semaines, le SEV et les syndicats partenaires ont récolté plus de 10 000 signatures.

Une grande délégation du personnel de la NLM (Navigazione Lago Maggiore) et de la Fart, accompagnée des politiques et des syndicalistes du SEV, d'Unia et de l'OCST, a remis la semaine dernière une pétition à Berne, pétition qui vise à garantir les places de travail et le tourisme sur le lac Majeur. L'avenir incertain de la navigation a eu un



Remise de la pétition à Berne.

grand écho dans la population. En deux semaines, ce sont 10 092 signatures qui ont été récoltées, surtout par le personnel de la LNM auprès des habitants de la région, des touristes et des utilisateurs de leurs services.

Un des plus gros soucis concerne la population de la région de Gambaragno, puisque les arrêts de Gerra, Vira et Ranzo S. Abbondio ne sont tout simplement plus desservis depuis l'entrée en vigueur du nouvel horaire au 1<sup>er</sup> avril. Les pendulaires sont aussi concernés puisque le

départ à 13 h 30 de Magadino pour Locarno est supprimé. C'est là le service public qui est mis à mal. Les touristes sont eux aussi touchés, notamment par la suppression des bateaux rapides entre Locarno et les îles Borromées.

L'avenir est totalement incertain puisque l'entreprise a informé que les horaires ne sont valables que jusqu'à fin mai. La balle est maintenant dans le camp de la Confédération.

pmo/Hes

## EN VITESSE

### LUFTHANSA

■ Lufthansa Technik Switzerland (LTSW) a informé le 28 mars le personnel de l'Euroairport à Bâle de ses intentions de supprimer entre mai et décembre jusqu'à 265,5 postes à plein temps sur les 339,5 actuels. SEV-GATA juge qu'un démantèlement d'une telle ampleur est exagéré et attend de la multinationale qu'elle assume ses responsabilités sociales. Ces dernières années déjà, l'entreprise Lufthansa Technik, qui emploie plus de 26 000 collaborateurs dans le monde entier, avait supprimé beaucoup de places de travail dans sa succursale de Bâle. Des 500 postes qui existaient à Bâle en 2008 après la cession de ce domaine par Swiss, un tiers a aujourd'hui déjà disparu. Et quatre cinquièmes risquent encore de passer à la trappe. SEV-GATA va examiner de près quelle est la part du franc fort et de l'économie responsable de cette situation.

Lufthansa a une responsabilité sociale. Le président de SEV-GATA, Philipp Hadom, déplore que l'entreprise ne tienne pas ses promesses. SEV-GATA demande à LTSW et à Lufthansa de tout faire pour que le plus grand nombre possible des postes menacés à Bâle puisse être conservé et que des solutions socialement supportables soient trouvées pour les personnes touchées par un licenciement. SEV-GATA a jusqu'au 30 avril pour prendre position dans la procédure de consultation prescrite par la loi sur les licenciements de masse. Elle organise le 17 avril une assemblée du personnel pour discuter avec les collaborateurs concernés de la marche à suivre. L'information comme quoi AMAC, la concurrente, allait créer 150 places de travail à Bâle, suscite l'interrogation quant à la stratégie de LTSW.

### CEVA : OK

■ Le Tribunal fédéral a rejeté les quatre derniers recours contre CEVA. La plus haute instance juridique suisse a ainsi levé les dernières restrictions bloquant encore partiellement le démarrage du chantier de la future liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse. Avec cette décision du TF, le projet CEVA bénéficie enfin d'une autorisation de construire en force sans plus aucune restriction.



” Le dumping salarial fausse le marché. S’il n’y avait que des employeurs ayant la fibre sociale, il n’y aurait pas besoin de CCT. “

Dres Häsler, méc. de locomotive au Wengernalpbahn

Le tourisme durant l’hiver joue un rôle important dans l’économie suisse

# Le tourisme hivernal n’a pas dit son dernier mot

*Dans le secteur touristique en Suisse, on travaille beaucoup et il y a beaucoup d’argent en jeu. Le changement climatique n’est qu’un des défis qui attendent ce secteur dans les prochaines années. Les lieux touristiques pourront s’en sortir avec succès s’ils prennent maintenant les bonnes décisions.*

C’est à Saint-Moritz que revient le mérite d’avoir vu naître le tourisme hivernal en 1864. Avant cela, les touristes ne venaient dans notre pays que durant l’été. Maintenant, c’est bel et bien les sommets enneigés et les pistes alpines qui séduisent et attirent de nombreux étrangers. Le fait d’accueillir ainsi des visiteurs toute l’année a nécessité l’amélioration de l’infrastructure. Les hôtels et pensions ont dû être isolés. Des chauffages ont dû être installés et les routes d’accès aux lieux touristiques ont dû être déblayées également en hiver. Au fil des années, les touristes sont devenus exigeants et ont manifesté le souhait d’avoir encore d’autres possibilités de divertissement. C’est ainsi qu’on a vu des installations sportives telles que des patinoires à l’air libre, des tremplins de saut à ski et des pistes de bob et de luge envahir notre pays.

Les Anglais ont découvert la Suisse au début du 20<sup>e</sup> siècle et l’ont surnommée la « Cour de récréation de l’Europe » (« Playground of Europe » selon Sir Leslie Stephen).

Au départ, les chemins de fer existants se sont adaptés à l’exploitation durant l’hiver. La Mürrenbahn par exemple, qui roule depuis 1891, ne circule en hiver que depuis 1910. Plus tard, on a construit des chemins de fer sépa-



Quelles sont donc les conditions de travail dans le secteur touristique ?

# DOSSIER

rés pour les touristes. Un exemple, la Allmendhubelbahn, un funiculaire construit en 1912 qui ne servait qu'à amener les voyageurs à la piste de bob de Mürren.

Quant à la première remontée mécanique de Suisse, elle a été exploitée dès 1937 à Davos. Après la Seconde Guerre mondiale, on a vu exploser le nombre de télésièges, de remontées mécaniques et de cabines téléphériques. Un essor qui dure encore: il y a 1774 installations de remontées mécaniques de tous genres en Suisse à ce jour.

## Du sport par n'importe quel temps

Bien sûr, on n'en est pas resté seulement au développement de chemins de fer et d'installations de transport. Des patinoires couvertes ont remplacé les patinoires à l'air libre, des piscines couvertes, des halles de gymnastique, des installations de grimpe, etc. ont été construites et on a ainsi pu pratiquer du sport indépendamment de la météo.

La préparation des pistes de ski alpin et des pistes de ski de fond a demandé de plus en plus de travail. Les installations d'enneigement artificiels doivent maintenant garantir de belles pistes bien blanches jusqu'au printemps.

## Le tourisme génère de l'emploi

Tous ces efforts sont bien sûr entrepris afin de recevoir le plus de visiteurs possible et de leur offrir de beaux séjours, ce qui génère un grand trafic financier. Le tourisme est une branche où les places de travail sont très diverses: du statut de saisonnier, en passant par le temps partiel et les postes temporaires, jusqu'aux temps pleins à l'année. Il y a des places pas du tout qualifiées et d'autres au contraire très qualifiées.

Le tourisme, au long des décennies, s'est développé seul et a fait sa petite vie indépendante, si bien que des questions intrusives comme «Qui fait quoi, où et à quels coûts?» y sont taboues.

## De nouvelles exigences

Après des décennies de développement effréné, certaines inquiétudes surgissent. Avec le changement climatique, non seulement la neige pourrait s'en aller mais aussi les touristes. Evaluer les alternatives possibles au ski est une bonne stratégie pour aller de l'avant. Randonnées d'hiver, snowtubing (descentes sur des chambres à air) et balades à raquettes peuvent se pratiquer avec peu de neige. Et ne pas oublier que les offres wellness et bains de soleil sur les terrasses de montagne sont tendance.

Dans le tourisme suisse, la productivité et la rentabilité

doivent être augmentées, si on veut survivre à long terme. Les entreprises, mais aussi les destinations, sont bien trop petites et segmentées. La demande va s'accroître dans le monde entier, puisque les coûts de déplacement diminuent. Cela ne profitera pas automatiquement au tourisme suisse: les Suisses eux-mêmes vont de plus en plus passer leurs vacances à l'étranger car la concurrence prend de l'ampleur. En 1950, la Suisse faisait partie des cinq pays les plus touristiques du monde. Elle se situe au 27<sup>e</sup> rang aujourd'hui. Bien d'autres ont en effet rattrapé leur retard

depuis lors. Les voyageurs vieillissent et sont plus exigeants. Le tourisme est une branche très importante pour l'économie suisse: elle représente le 6% du produit intérieur brut et près de 16 milliards sont dépensés chaque année en Suisse par des touristes étrangers. Ce qui fait du tourisme le 4<sup>e</sup> secteur d'exportation. D'un autre côté, il est quasi impossible pour une station en-dessous de 1500 mètres d'altitude de recevoir encore des crédits.

## Bon bilan de la saison?

Après un départ très mauvais en raison du manque de

neige, la saison s'est bien déroulée. Février a amélioré le bilan avec les grosses quantités de neige tombées, bien que le franc fort ait fait peur à beaucoup de touristes issus de la zone euro. Le bilan n'est pas aussi bon partout en Suisse: aux Grisons on est plus bas que l'année précédente, tandis qu'en Suisse orientale, au Tessin et dans les Alpes fribourgeoises et vaudoises, le chiffre d'affaires est meilleur que la saison passée. Il est cependant encore trop tôt pour tirer un bilan définitif de l'hiver 2011/2012.

Peter Anliker/Hes

## LA BRANCHE TOURISTIQUE, UNE PETITE PLANTE «FRAGILE»

Le 3 avril dernier a eu lieu, au secrétariat central du SEV, la journée de la branche touristique, malheureusement assez peu fréquentée. Le thème central était la CCT pour les remontées mécaniques (voir *contact.sev* n° 4/2012). La CCT cadre amène des salaires minimums plus élevés d'un côté et des dérogations en matière du temps de travail de l'autre, mises en place par les entreprises qui travaillent de façon saisonnière.

### Une branche un peu «timide»

La vice-présidente Barbara Spalinger a salué les participants issus d'une branche qu'elle a décrite comme «la petite plante fragile du SEV» et «un petit groupe spécial». Dans le domaine du tourisme, le syndicat n'a pas une aussi longue tradition que dans ses autres domaines de prédilection. Mais ce n'est pas pour autant qu'il n'est pas très important à ses yeux, notamment car il connaît les plus mauvaises conditions de travail des transports publics. Peter Peyer et Hans Bieri, responsables de la branche au sein du SEV, ont fourni un travail remarquable pour la développer. Même s'il subsiste une certaine timidité dans les contacts, les syndiqués sont des messagers très importants dans les entreprises. Ils montrent bien que les syndicalistes n'arrivent pas

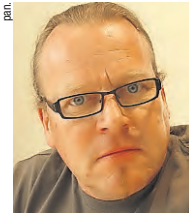
toujours le point levé mais s'engagent pour la qualité dans le travail.

Peter Peyer a présenté le projet de CCT pour les remontées mécaniques. RMS (Remontées mécaniques suisses), l'association des employeurs, veut en finir avec l'image des bas salaires dans le domaine et écarter la «concurrence sauvage», le SEV veut, quant à lui, des conditions d'engagement réglementées et conformes à la loi. La collaboration déjà expérimentée dans le cadre de la sécurité dans la branche, a pu encore être améliorée et faire que chaque partie soit gagnante. La CCT rendrait obligatoire des contrats de travail écrits, un salaire minimum de 48 000 francs par année (22.85 à l'heure + l'indemnité pour les vacances), un règlement forfaitaire qui inclut au temps de travail les temps de parcours pour arriver sur le lieu de travail et le paiement du salaire lors de maladie ou accident. Une contribution pour les employés assujettis à la CCT serait perçue (pour les membres SEV, elle est déjà incluse dans la cotisation SEV).

### De grandes attentes

Que pensent les membres SEV de cette CCT cadre? Dres Häsler, mécanicien de locomotive au Wengernalpbahn, ancien président et actuel assesseur au comité de section de la VPT

Jungfraubahn, en attend beaucoup. Il amènerait le salaire minimum de 4000 francs



Dres Häsler.

notamment. «Le dumping salarial fausse le marché», déplore notre collègue.

«S'il n'y avait que des employeurs ayant la fibre sociale, il n'y aurait pas besoin de CCT», explique-t-il. La LDT n'est pas dictée par le SEV, comme beaucoup le pensent, et on doit s'y tenir.

Margrit Feuz, caissière au Luftseilbahn Stechelberg-Mürren-Schilthorn, pense que la



Margrit Feuz et, à droite, Godi Schranz d'Adelboden.

CCT lui amènera quelque chose, ainsi qu'aux collègues non syndiqués: «A l'avenir, il y aura moins de personnes qui prendront le train en marche.» Avant, explique-t-elle, presque tous les employés du Schilthornbahn étaient syndiqués, puis la

direction les en a empêchés et le SEV a alors fourni un énorme travail. Un des problèmes est que beaucoup résident à l'extérieur et contribuent ainsi au dépeuplement de la Vallée. Au Schilthornbahn, de nombreux paysans travaillaient en hiver pour faire bouillir la marmite durant cette période creuse.

### RMS cache son jeu

On a discuté du projet de CCT à RMS le même jour que la rencontre de branche au SEV. Mais RMS n'a pas encore voulu communiquer les résultats de ces discussions.

### Funiculaires urbains

Les participants à la journée ont eu l'occasion, durant l'après-midi, de visiter le plus petit funiculaire de Suisse, la Marzilibahn, qui mène ses passagers des bords de l'Aar au Palais fédéral.

par/Hes



Hans Bieri s'occupe du domaine touristique au SEV.

A Airolo, la fréquentation est en hausse, mais ...

## Saison difficile



Le personnel et les installations ont été bien sollicités durant cette saison.

On skie aussi au sud des Alpes. Une des stations principales est celle d'Airolo, qui, malgré les nombreuses difficultés, a réussi à voir sa fréquentation augmenter.

Après une période tourmentée, avec notamment la saison 2009/10, durant laquelle les remontées mécaniques ont été fermées, la station d'Airolo est en train de se relancer. « Les autorités cantonales ont confirmé l'importance de notre station et nous sommes en train de préparer la documentation requise pour consolider notre activité dans les années à venir », nous a expliqué le directeur de la société, Luca Müller. « Le résultat de la saison est assez positif, puisque nous avons enregistré une légère augmentation de la clientèle. Avec les temps qui courent, ce n'est pas rien. Reste un petit regret: on aurait pu faire encore mieux, avec un peu de chance et un peu plus de prudence. » Une affirmation qui a éveillé notre curiosité. « Nous vivons une époque où les gens réagissent exagérément à la météo. Nous avons ouvert nos installations le 17 décembre, comme prévu et annoncé. Malgré cela, la presse continuait à parler d'enneigement insuffisant, et cela n'a pas favorisé l'affluence, bien que nous pouvions offrir des pistes impeccables. Puis nous

avons eu des chutes de neige si importantes qu'elles ont beaucoup sollicités notre personnel. Grâce à eux, nous avons pu offrir des conditions idéales autant au niveau météo qu'au niveau de la qualité des pistes, durant quelques week-ends. Les médias ont toutefois mis l'accent sur les températures très basses, recommandant carrément de rester chez soi. Les températures étaient certes basses (-15°) mais pas davantage que les autres années aux mêmes périodes chez nous. Voir alors si peu de monde sur les pistes avec des conditions pareilles, c'était désespérant. Nous avons constaté enfin que la fin du mois de février marque également la fin de l'intérêt pour le ski, du moins au Tessin. En mars, nous avons eu des conditions encore très bonnes, grâce à la neige tombée à la Saint-Joseph. Les médias n'ont toutefois pas laissé beaucoup de place à nos communiqués. Une station comme la nôtre vit du tourisme d'un jour et ce genre de détails ont de grosses répercussions. » L'entreprise emploie 4 personnes fixes à l'année, le directeur y compris et environ 30 collaborateurs pour la saison hivernale, auxquels s'ajoutent les quelque 25 personnes travaillant au restaurant. « Nous avons auditionné des travailleurs afin d'élaborer un contrat cadre de travail et nous évaluerons attentivement les résultats. »

Pietro Gianolli/Hes

Cette année, le train Villars-Bretaye a transporté jusqu'à 3000 skieurs par jour

## « Aucun jour ne se ressemble »

Damian Contesse travaille comme agent du mouvement spécialisé à la gare de Villars où il est encore possible de prendre le train pour aller skier jusqu'à ce dimanche 15 avril.

« Je pense pouvoir dire que nous avons eu une très belle saison. D'abord parce que nous avons eu de la neige en suffisance, ensuite parce qu'il a fait souvent beau et enfin la saison a été plus longue que d'habitude, les vacances de Pâques sont cette année relativement tardives. Du reste on pourra skier jusqu'au 15 avril. » Damian Contesse est agent du mouvement spécialisé à la gare du Bex-Villars-Bretaye

(BVB) de Villars. Il partage son travail entre la gestion de la circulation des trains et la vente des titres de transport derrière le guichet. Syndicaliste engagé, il est caissier de la section VPT Plaine du Rhône.

**Trains tous les quarts d'heure en cas de forte affluence**

Chaque jour, à la cadence de la demi-heure, le train achemine en 20 minutes les skieurs directement sur les pistes de Bretaye. « En cas de forte affluence, nous roulons à la cadence d'un train tous les quarts d'heure », précise Damian Contesse, « durant les beaux week-ends et les vacances, nous acheminons au pied des pistes entre 1800 et 2000 skieurs par jour, mais il y a des jours où nous en transportons jusqu'à 3000 ! »

**Grande disponibilité et grande flexibilité de la part des agents**  
La fréquentation du Villars-Bretaye dépend comme pour chaque station de ski de la météo, des jours de vacances ou de congé et de l'enneigement. Comment les Transports publics du Chablais (TPC), propriétaires de cette ligne Villars-Bretaye, font-ils pour qu'il y ait suffisamment de personnel pour répondre aux besoins extrêmement variables de l'exploitation? « Notre entreprise engage quatre auxiliaires pour la saison. S'il y a une forte affluence, nous faisons appel à des agents qui devaient faire à ce moment là du contrôle sporadique ou à des agents de réserve. C'est clair que ce type d'exploitation demande une grande disponibilité et une grande flexibilité de la part des agents. Aucun jour ne se ressemble. Durant la saison de ski, nous effectuons des heures sup, mais nous réussissons à prendre nos congés comme c'est prévu dans notre CCT. Par contre, il n'est pas question de prendre de vacances », relève Damian Contesse.

**Train et télécabine sont complémentaires**

Depuis Villars, il est possible de rejoindre Bretaye également avec la télécabine du Roc d'Orsay. La masse des skieurs est ainsi répartie sur les deux modes de transport. « En cas de panne, il reste toujours un mode de transport pour aller sur les pistes. Il n'est pas possible en hiver de rejoindre le domaine skiable de Bretaye en voiture », précise l'agent du mouvement spécialisé. Mais qui peut bien encore skier au mois d'avril à Bretaye? « Des Belges, des Anglais, la clientèle du Club Med de Villars et même quelques Suisses », conclut tout sourire Damian Contesse.



Damian Contesse, derrière le guichet de la gare BVB de Villars.

Alberto Cherubini

## Sections

<p><b>Lundi 16 avril</b> 19 h 30 salle polyvalente du LEB</p>	<p>■ <b>Section LEB</b> Assemblée générale de printemps</p>	<p>L'ordre du jour sera, comme à l'accoutumée, affiché dans les différents locaux de service. Bien entendu, c'est avec grand plaisir que nous accueillons nos retraités et espérons une participation étoffée. <i>Pour le comité, le secrétaire J.-P. Waldvogel</i></p>
<p><b>Vendredi 20 avril</b> 17 h 45 Restaurant Bahnhof (Voie 13) Olten</p>	<p>■ <b>VPV Nordwestschweiz</b> Assemblée annuelle 2012</p>	<p>Invitation avec ordre du jour, voir sous <a href="http://www.vpv-online.ch/uv_vpv/de/">www.vpv-online.ch/uv_vpv/de/</a></p>
<p><b>Lundi 23 avril</b> 19 h 30 Lausanne Maison du Peuple, Place Chauderon</p>	<p>■ <b>VPT-TL</b> Assemblées générales statutaires de la section, du GESTL et de la Caisse au décès</p>	<p>L'ordre du jour est affiché dans les diverses vitrines de la section. Tous les membres sont invités à cette assemblée.  <i>Le Comité de section</i></p>
<p><b>Mardi 24 avril</b> 14 h 30 Lausanne Restaurant le Milan</p>	<p>■ <b>LPV Vaud Bas-Valais</b> Assemblée générale de printemps</p>	<p>L'ordre du jour de la séance est affiché dans les locaux de service et consultable sur le site internet de la section, <a href="http://lpv-vaudbasvalais.ch">http://lpv-vaudbasvalais.ch</a>. Nous nous réjouissons de vous retrouver lors de cette assemblée ainsi qu'à la collation qui suivra. <i>Votre comité</i></p>
<p><b>Samedi 28 avril</b> 10 h 30 Glovelier Café de la Poste</p>	<p>■ <b>VPT du Jura</b> Assemblée de printemps</p>	<p>Nous vous invitons à participer à cette première assemblée de printemps. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. A l'issue de cette assemblée, nous partagerons un repas. Nous vous demandons de confirmer votre présence à l'assemblée et au repas jusqu'au 24 avril prochain. Inscription obligatoire auprès de John Schneider, tél. 079 305 77 70, ou par e-mail: <a href="mailto:john.schneider1@bluewin.ch">john.schneider1@bluewin.ch</a>.</p>
<p><b>Vendredi 11 mai</b> Bienne Aula terminal B Robert-Walser Platz</p>	<p>■ <b>SBV Arc jurassien</b> Assemblée de printemps</p>	<p>Orateur: Patrick Rouvinez de SEV Assurances. Avec traduction simultanée.</p>

## Loisirs

<p><b>Vendredi 13 avril</b> Münchenbuchsee Golfpark Moossee</p>	<p>■ <b>USSC Golf</b></p>	<p>Ouverture du tournoi et assemblée générale des membres au Golfpark Moossee de Münchenbuchsee.  <i>USSC</i></p>
---	---------------------------	---

### DÉCÈS

**Placide Bard**, mécanicien de locomotive retraité, Colombier; décédé le 12 mars dans sa 86<sup>e</sup> année.

**Ferdinand Bersier**, surveillant d'atelier retraité, Flendruz; décédé le 23 mars dans sa 97<sup>e</sup> année.

**Hans Gassmann**, ouvrier spécialiste retraité, Bienne; décédé le 24 mars dans sa 91<sup>e</sup> année.

**Roger Grangier**, employé de magasin

retraité, Conthey; décédé le 24 mars dans sa 83<sup>e</sup> année.

**Hilaire Henz**, chef de gare retraité, Delémont; décédé le 31 mars dans sa 88<sup>e</sup> année.

**Anna Marendaz**, veuve de Paul, Lausanne; décédée le 20 mars dans sa 97<sup>e</sup> année.

**Gérard Renaud**, conducteur tracteur retraité, Les Hauts-Geneveys; décédé le 21 mars dans sa 82<sup>e</sup> année.

**Anne-Marie Rodieux**, veuve de Robert, Le Mont-sur-Lausanne; décédée le 19 mars dans sa 92<sup>e</sup> année.

## Pensionnés

<p><b>Mardi 24 avril</b> Restaurant Olympia Bienne</p>	<p>■ <b>Amicale des pensionné(e)s du Jura Bernois et de Bienne Romande</b></p>	<p>N'oubliez pas la prochaine rencontre. Vous êtes tous les bienvenus avec vos bonnes résolutions ainsi que votre bonne humeur ...</p>
<p><b>Mercredi 25 avril</b></p>	<p>■ <b>PV Vaud</b> <b>Sortie de printemps en Pays bernois</b></p>	<p>Nous vous invitons à dîner tout en naviguant sur le lac de Thoune à l'entrée de l'Oberland bernois. Programme: départ de Lausanne à 9 h 45, depuis la voie 1 avec l'IR 2521, arrivée à Berne à 10 h 57 et départ pour Thoune à 11 h 07. Après une courte marche nous quitterons le port de Thoune à 11 h 40 pour y revenir à 16 h 20. Entretiens nous aurons eu un apéritif bien mérité, puis il sera servi: une petite salade verte suivie d'un émincé de poulet à la sauce au curry accompagné de riz aux amandes garni aux fruits frais et pour le dessert une salade d'agrumes avec sorbet à l'orange sanguine, sans oublier vin, eau minérale et café. Départ de Thoune à 16 h 36, arrivée à Lausanne à 18 h 15. Pour les habitants de la Riviera et du Chablais comme pour ceux de la Côte, il existe de bonnes correspondances en gare de Lausanne, à l'aller comme au retour. A noter que pour ceux qui souhaiteraient rentrer plus tôt il est possible de quitter Interlaken avec le train. Dans ce cas le retour à Lausanne est à 16 h 40, voire 17 h 15 si l'on souhaite s'octroyer une pause d'environ une heure à Interlaken. Dans l'attente de vous rencontrer, recevez mes cordiales salutations. <i>Jean-Pierre Genevay</i></p>
	<p><b>Inscription jusqu'au lundi 16 avril</b>, par carte postale, adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, en mentionnant nom, prénom, adresse et nombre de personnes, ou par e-mail: <a href="mailto:jean-pierre@genevay.net">jean-pierre@genevay.net</a></p>	
	<p>Cette année encore le prix reste inchangé et s'élève à Fr. 50.- par personne. Le montant sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans durant l'année auront droit à une petite surprise. Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination d'Interlaken.</p>	

### PV Biel/Bienne

## Oui aux trois modules

Le 22 mars, 87 membres se sont retrouvés à Bienne au Restaurant Romand. Ruedi Flückiger a salué les participants et a souhaité une cordiale bienvenue à notre orateur du jour, Ricardo Loretan, président central PV. Dans son rapport annuel, Ruedi rappelle à l'assemblée que le poste de secrétaire de la section est toujours vacant malgré une recherche intensive et que les tâches sont réparties partiellement entre le président et le caissier. Les comptes annuels sont présentés par Heinz Lüthi. Les recettes et les dépenses varient de peu du budget. Par applaudissements, les comptes sont admis et Heinz Lüthi est remercié pour son grand travail. Notre section compte le 29 février 2012 encore 768 membres. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2011, 22 membres sont décédés. Pour honorer la mémoire des disparus, le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés interprète deux chants. Le secrétariat central du SEV a fait parvenir à toutes les sections une documentation pour pouvoir répondre à la consultation sur l'augmentation des cotisations. Ricardo Loretan explique les trois éléments qui légitiment la demande d'augmentation.

Après une courte discussion, les trois modules sont séparément mis en votation et sont tous acceptés par la plus grande majorité des membres présents. Cette décision sera communiquée au SEV à Berne. En complément, notre président central PV nous renseigne sur le degré de couverture de la Caisse de pension CFF qui est actuellement d'environ 95% et sur les facilités de transport. A ce sujet, de nouvelles tractations sont prévues à la fin du mois. Après une courte discussion, les explications de Ricardo Loretan sont remerciées par applaudissements. Heinz Lüthi fait encore une fois de la réclame pour le voyage de la section du 15 août 2012. L'excursion prévue en Forêt-Noire avec des autocars coûte 65 francs y compris le repas de midi et les boissons. Le caissier prend volontiers déjà maintenant votre inscription par le paiement du montant indiqué. Pour terminer, le président remercie les chanteurs du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés et il peut clore l'assemblée à 16 h 35 en souhaitant à tous une bonne rentrée dans leur foyer.

*H. Lüthi/R. Flückiger/trad. J.-C. Amiet*

Comité central RPV – séance de deux jours

## Visite du dépôt de Zurich

Hanspeter Eggenberger, président central, a salué la présence du comité central dans son intégralité le 22 mars à Zurich.

Le président a informé les participants des thèmes actuels. Les contrôles du taux d'alcoolémie non annoncés seront mis en place. Le taux de couverture de la caisse de pension se situe à 96,4 %. Dès avril, les requêtes collectives concernant Toco seront traitées.

Dans la Division Infra, les descriptifs de postes ont dû être actualisés, et sont désormais disponibles sur intranet. Dans la Division P, l'optimisation de la préparation des trains suit son cours et les évaluations de personnel seront éventuellement réintroduites. Jusqu'à présent, il n'y avait en effet qu'une discussion de conduite. Après les discussions intermédiaires en été, la CoPe et les partenaires sociaux décideront en collaboration comment continuer. A P-OP-ZV, on travaille à un règlement uniforme concernant les vacances, qui devrait entrer en vigueur cet été. Dans la Division Cargo, les nouveaux profils professionnels sont introduits, leur application fonctionne et divers collègues sont maintenant formés afin de correspondre à ces profils actuels. La réorganisation chez Cargo a suscité de grosses discus-

sions. Il faut espérer que le bon sens l'emportera afin que la Suisse ne voit pas encore plus de camions sillonner ses routes. Les comptes 2011 et le budget 2013 ont été discutés. La commission de gestion a remercié l'ensemble de la commission centrale RPV pour le travail fourni.

En 2011, on compte 63 nouvelles adhésions à la RPV et déjà 11 pour cette année. L'action de recrutement 12.12.12 a été présentée. Il y a à nouveau des primes très intéressantes. Antonio Gisoni remercie les participants d'avoir soutenu l'action « Sans nous, pas de Suisse ». La commission Migrations a prévu une journée le 10 novembre 2012, à laquelle tout le monde est invité. Le président de la CoPe P Surfaces, Oliver Gsponer, a informé l'assemblée sur les actualités de la CoPe. Les participants ont ensuite pu visiter le dépôt de tram. Un remerciement particulier à Daniel Purtscher pour l'organisation. Le président de la section de Genève, Michel Tochtermann, s'est annoncé pour organiser la séance de l'année prochaine. A noter que Markus Jordi présentera un exposé sur l'avenir des ouvriers de la manœuvre le 14 avril à Aarberg, lors de la journée des ouvriers de la manœuvre. Collègues, saisissez cette occasion.

Commission centrale RPV

■ PV Genève

## Bon-rabais unireso

Tous les membres de la section domiciliés dans le canton de Genève viennent de recevoir un bon-rabais SEV-PV et unireso de 50 francs à valoir sur un abonnement « Tout Genève ». Profitez de ce cadeau qui a pour objectif de promouvoir la mobilité douce dans notre région. En plus des conditions d'utilisation que vous avez lues au verso du bon, voici quelques précisions importantes:

- le bon est nominatif, on ne peut pas le transmettre à quelqu'un d'autre;
- il doit être utilisé jusqu'au 30 juin 2012 au plus tard;

• si vous avez un abonnement « Tout Genève » en cours de validité, vous pouvez vous faire rembourser les jours qui restent en achetant un nouvel abonnement annuel et profiter ainsi de votre bon;

• le rabais n'est pas cumulable avec le rabais d'une commune; le bon n'est pas non plus remboursable.

unireso et la section SEV-PV Genève vous souhaitent des déplacements facilités. Si cette campagne a du succès, elle sera renouvelée l'année prochaine.

■ Comité central TS – 16 mars à Olten

## Vérifier les collaborations

Comme chaque année, le comité central rencontre, lors de sa première séance, ses représentants dans les diverses commissions, afin d'améliorer la collaboration. Les secrétaires syndicaux responsables des divisions y étaient également invités.

La collaboration avec les commissions syndicales et les commissions du personnel nous tient à cœur et a une grande signification, pour nous mais aussi pour les secrétaires syndicaux responsables des divisions. Pour ces raisons, il est très important d'y jeter un regard chaque année et de mettre le doigt sur les faiblesses ou les erreurs et de les supprimer. Lors de la discussion à ce propos, des requêtes et besoins divers ont été échangés. On peut dire que les contacts sont décrits comme très bons. Quelques retouches pourraient bien sûr être apportées même si certains problèmes sont inévitables de temps à autre.

### Le meilleur recruteur

Plusieurs membres de la sous-fédération TS ont été mis à l'honneur lors de

l'apéro de remerciement de l'action de recrutement 11.11.11 au Stade de Suisse. Max Hodel, notre meilleur recruteur, a trouvé 35 nouveaux adhérents en 2011, ce qui monte à 165 le nombre de personnes qu'il a recrutées depuis son entrée au SEV. Werner Schwarzer lui a remis un cadeau et l'a remercié pour son engagement infatigable.

### Régions

La plus grande incertitude vient de CFF Cargo, aussi bien au niveau du trafic par wagons complets isolés qu'au niveau de la mise à l'arrêt de wagons et locomotives. Cette situation aura des effets tôt ou tard sur l'entretien des véhicules. Actuellement on en est au stade des explications.

Une autre surprise: les conventions d'objectifs dans les nouvelles évaluations de personnel. Il y a des supérieurs qui délèguent par là simplement leurs propres responsabilités, en se déchargeant sur leurs employés. Nous allons intervenir dans les postes concernés. Nous nous réjouissons de voir les effets de telles actions sur le sondage concernant la satisfaction du personnel à l'automne 2012.

SEV-TS

### USSC Quilles

## 2<sup>e</sup> championnat à Heimberg

Du 6 au 18 février a eu lieu le deuxième championnat SESKV au Restaurant Rössli à Heimberg. 210 personnes y ont pris part. Merci à tous!

Classement (210 participants) – Catégorie 1: 1. Müller Heinz, Spiez, 814; 2. Julmy Martin, Hägendorf, 799; 3. Bärtschi Fritz, Loèche-les-Bains, 796; limite 752 Holz. Catégorie 2: 1. Aliverti Michael, Lucerne, 765; 2. Neuhaus Ernst, Berne, 763; 3. Debon Franziska, Mühlethal, 762; limite 713 Holz. Catégorie 3: 1. Emmenegger Fredy, Adligenswil, 771; 2. Zambelli Omero, Frauenfeld, 754; 3. Käser Michael, Bärenswil, 739; limite 692 Holz. Invité 1: Güdel Paul, Wichtrach, 840. Invi-

té 2: Gerber Cornelia, Signau, 774. Invité 3: Kiener Franziska, Wattenwil, 778. Classement Sport (134 participants) – Catégorie 1: 1. Migliorini Fausto, Berne, 608; 2. Wüthrich Bruno, Lyssach, 605; 3. Julmy Martin, Hägendorf, 600; limite 575 Holz. Catégorie 2: 1. Sommer Bernhard, Berne, 570; 2. Neuhaus Marlis, Berne, 567; 3. Heer Hans, Olten, 558; limite 524 Holz. Catégorie 3: 1. Kilchenmann Beat, Olten, 577; 2. Zesiger Ruth, Brüttelen, 566; 3. Götschmann Peter, Berne, 530; limite 494 Holz. Invité 1: Engimann Daniel, Boll, 649. Invité 2: Gerber Cornelia, Signau, 617. Invité 3: Schenker Walter, Frutigen, 588. Club de quilles, Lac de Thoune

■ Comité central LPV

## Recherche de présidents

Rinaldo Zobeles a ouvert la séance et salué la présence des membres de la commission de gestion, qui ont contrôlé les comptes LPV le jour précédent.

Lors de la séance il a été discuté des nouvelles requêtes venues des sections et le comité a pris position sur chacune, bien qu'il revienne bien sûr aux délégués des sections de prendre la décision finale. Les négociations à propos de la CCT CFF Cargo International sont terminées. Le comité central s'en réjouit. C'est un grand succès pour le SEV. Dans le détail, cette CCT contient des différences d'avec la CCT CFF Cargo et le comité estime qu'il est de son devoir de rendre les mécaniciens de locomotives qui seront engagés par Cargo International attentifs à ces différences. Il a pris position dans ce sens. Le résultat des négociations va maintenant être soumis aux instances compétentes.

Les changements à ZF et la formation: le profil de compétences des mécanos de locomotives est quasi prêt à être validé. Login a établi un premier module de formation. En mars, Login va procéder à un essai pilote avec cinq mécanos déjà formés. Cette formation sera jugée et adaptée par la suite. Dans le cadre du concept d'examen, le groupe de travail a retravaillé les critères de jugement. Les tâches d'examen sont actuellement également retravaillées par les PEX. RhB: il y a un nouveau programme de classification nommé PDS. Le changement marquant est que le début et la fin du tour se font au dépôt. SEV: un tiers des membres SEV sont appelés à répondre à un questionnaire qui est distribué au niveau suisse. Vacances: certains postes ne sont pas repourvus, il n'y a pas de responsables Cargo et BLS au sein du comité central. On cherche également un président pour les sections Bâle, Delémont, Brigue et Sargans. Les personnes intéressées sont priées de s'annoncer.

Daniel Buner

Fermeture de l'agence CFF en ville de Genève

# Priorité aux clients, vraiment ?

Les CFF ont décidé de fermer en juin 2013 leur agence installée sur la Rive gauche de Genève. Vive réaction de la clientèle, du SEV et de l'ATE. Une pétition munie de 3850 signatures a été remise aux CFF pour demander le maintien de cette agence qui réalise un chiffre d'affaires annuel d'environ 9 millions de francs en employant que 5,5 employés.

« Priorité aux clients » titre le « Courrier CFF » du 21 mars. « Mon œil », disent les Genevois qui se verront privés en juin 2013 de leur agence CFF installée au cœur de la ville, place Longemalle. Une agence qui marche bien, réalisant un chiffre d'affaires

annuel de 8,9 millions de francs et qui occupe 5,5 postes de travail. A titre de comparaison, Hotelplan demande à ses employés de réaliser 1,5 million de francs de chiffre d'affaires. Quelle mouche a donc piqué les CFF pour décider de se séparer de l'agence genevoise qui marche si bien? « Le loyer va fortement augmenter, cela dépasse nos moyens », a déclaré à la « Tribune de Genève » le porte-parole de l'ex-régie fédérale, Frédéric Revaz.



Une agence qui a pignon sur rue.

Trois questions à Valérie Solano

## Après Genève, ce sera le tour à l'agence CFF de Neuchâtel de passer à la trappe ?

Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, s'engage à fonds pour le maintien d'une agence CFF au cœur de la ville de Genève.

### Pourquoi un tel engagement contre cette fermeture ?

L'agence de la Place Longemalle joue un rôle important pour la mobilité des Genevois. Et je crains bien qu'après Genève, ce soit l'agence des CFF de Neuchâtel qui passe à la trappe. Il faut que les CFF continuent à jouer leur rôle de service public en accordant la priorité au client comme ils l'ont écrit dans le « Courrier CFF ».

### Est-ce que le SEV est seul pour défendre les employés de l'agence et ses clients ?

Non, nous bénéficions de l'appui de nombreux clients, de l'ATE et de la Communauté genevoise d'action syndicale. Et nous



Valérie Solano.

### Pignon sur rue

Excédé, Pierre-Alain Nobs, un fidèle client de cette agence, a écrit aux CFF une lettre salée:

« Si vous désirez vraiment faire encore des économies, fermez plutôt quelques bureaux de votre direction générale à Berne ». Albert Blondel, secrétaire de la section PV Vaud, a été durant 10 ans (de 1977 à 1987) responsable de l'agence genevoise. C'est lui qui avait conseillé aux CFF de s'installer sur la place Longemalle pour vraiment avoir pignon sur rue. « Avant que les CFF s'installent, c'était un magasin des cafés et chocolats Merkur. Mais je suis très surpris par cette décision de fermeture, les CFF vont perdre une magnifique

### « Les CFF vont perdre une magnifique carte de visite. »

Albert Blondel

espérons pouvoir bientôt compter sur l'appui de la classe politique. Nous pouvons déjà compter sur Olivier Norer qui est membre SEV et député Vert.

### Après la pétition, quelle sera la prochaine étape ?

Nous cherchons activement un local à louer en centre-ville à un prix correct pour le proposer aux CFF, car je ne suis pas convaincue qu'ils ont beaucoup cherché. J'aimerais vraiment bien pour les employés de l'agence et ses clients qu'ils puissent changer d'idée et décider de rester.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

### Une agence aux services multiples et personnalisés

Pas contents de cette décision, 3850 clients genevois des CFF ont signé une pétition demandant le maintien de cette agence. Pétition qui a été remise le 29 mars à la direction régionale des CFF et au Grand Conseil genevois. A cette occasion, le SEV a diffusé un communiqué dans lequel on peut lire le paragraphe suivant : « La clientèle de l'agence, si elle compte beaucoup de voyages d'affaires et d'émission de billets pour Paris, sert aussi les professeurs des collèges et cycles voisins qui préparent des sorties de classe, répond aux demandes et besoins

carte de visite. La situation du bureau de ville de Genève, sur la rive gauche du Rhône est particulièrement importante pour les quartiers et communes situés sur cette rive, à savoir : Champel, les Eaux-Vives, Florissant, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Chêne-Thônex. » Jamais à court d'anecdotes, Albert Blondel se souvient que l'agence comptait quelques célébrités parmi sa clientèle: « Marie Laforêt était une fidèle cliente. »

multiples en matière de mobilité. Dans l'agence on fait également du change, on envoie de l'argent ou encore on bénéficie de conseils avisés en matière de voyage. Un personnel particulièrement expérimenté que les clients connaissent par leur nom. Des compétences que les CFF ont promis de réutiliser à la gare de Cornavin, mais qui seront alors noyées dans les flots de voyageurs en partance immédiate. »

AC



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 23 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz.

Haben Sie Lust, für uns etwas zu bewegen? Eine Ausbildung als

## Lokführerin / Lokführer

ermöglicht Ihnen dies in vielerlei Hinsicht. Nebst der sicheren Zugführung können Sie als offener und freundlicher Ansprechpartner unserer Kundinnen und Kunden viel zum guten Bild unseres Unternehmens beitragen. Nach abgeschlossener Ausbildung (ca. 6 Monate) und bestandener Prüfung (Kategorie B) führen Sie Reisezüge auf dem Netz des RBS. Sie leisten auch unregelmässigen Dienst, können aber die Arbeitspausen mehrheitlich am Dienort verbringen und leisten nur mässigen Nachtdienst. Mögliche Dienorte sind Worb, Solothurn oder Worblaufen. Der nächste Lehrgang startet voraussichtlich am 1. November 2012.

**Anforderungen:** Mit Ihrem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden eingehen. Sie verfügen über eine mindestens 3-jährige abgeschlossene anerkannte Berufslehre oder eine eidgenössische Matura. Ebenfalls wichtige Anforderungen sind eine gute Gesundheit (vor allem gutes Seh- und Hörvermögen) sowie geistige Beweglichkeit, um die anspruchsvolle verkehrspsychologische Eignungsabklärung erfolgreich zu bestehen. Das Idealalter liegt zwischen 25 und 35 Jahren.

Alles was Sie wissen müssen, erfahren Sie an unseren Infoveranstaltungen. Näheres dazu sowie ausführliche Berufs- und Unternehmensinformationen finden Sie auf [www.rbs.ch](http://www.rbs.ch). Markus Meyer, Leiter Tram- und Lokführer (Tel. 031 925 55 21) oder Pascal Spycher, Leiter Personaldienst (Tel. 031 925 55 59) erteilen Ihnen gerne ergänzende Auskünfte. Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie - bitte erst nach dem Besuch einer Infoveranstaltung - an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Wir freuen uns, Sie kennen zu lernen!



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 23 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz. Wir suchen

## ausgebildete Tramführerinnen / Tramführer

Nebst der sicheren Tramführung können Sie als offener und freundlicher Ansprechpartner unserer Kundinnen und Kunden viel zum guten Bild unseres Unternehmens beitragen. Sie führen Tramfahrzeuge auf der Linie 6 von Bernmobil/RBS. Sie leisten auch unregelmässigen Dienst, können jedoch immer an Ihrem Wohnort übernachten. Der Dienort ist in Worb

**Anforderungen:** Sie verfügen über einen Ausweis Kategorie B80 des Bundesamtes für Verkehr zum Führen von Triebfahrzeugen. Mit Ihrem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden eingehen.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle Aufgabe in einem lebhaften und übersichtlichen Betrieb. Markus Meyer, Leiter Tram- und Lokführer (Tel. 031 925 55 21) oder Pascal Spycher, Leiter Personaldienst (Tel. 031 925 55 59) erteilen Ihnen gerne ergänzende Auskünfte. Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.



## Angle droit

## Un signe de la main

Un cas de protection juridique traité par le SEV.

*Un membre a déclaré un accident de voiture à la protection juridique privée Coop. Comme l'accident a eu lieu sur le chemin du travail, sa demande a été transmise à la protection juridique professionnelle.*

Nous avons désigné un avocat, qui a réussi à faire arrêter la procédure pénale faute de preuves. Les documents fournis par l'avocat ont bien démontré qu'il s'agissait d'une simple bagatelle. Pour cette raison, il n'y avait pas de quoi envisager un dédommagement quelconque.

Les circonstances de l'accident sont les suivantes: notre collègue circulait en voiture à environ 30 km/h à un croisement et remarque un véhi-

cule qui s'approche. Afin d'accorder la priorité de droite, notre collègue a stoppé environ 20 mètres avant. L'autre conducteur, qui allait à 20 km/h, a freiné au croisement jusqu'à l'arrêt complet. Puis il s'est rendu compte que notre collègue lui laissait la priorité ainsi que deux voitures qui arrivaient par la droite, éloignées d'environ 70 à 80 mètres et il s'est lancé pour tourner à gauche. Notre collègue a pensé en même temps que cet automobiliste laissait la priorité aux deux voitures qui arrivaient par la droite et s'est lancé pour continuer tout droit. Une collision latérale a alors eu lieu. Ils ont chacun pensé que l'autre laissait la priorité. On ne peut pas reprocher le comportement de notre collègue, au niveau pénal. Comme il n'y avait pas

## INFO

## Circulation routière et signes de la mains

Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles. Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte (article 26 de la LCR). Il peut y avoir des situations complexes en cas de croisement de plusieurs routes et de priorités de droite. Il est alors important de montrer à l'autre automobiliste, par un signe de la main, qu'il peut passer. Les signes de la main ne sont pas obligatoires, mais sont fort utiles pour une meilleure compréhension entre usagers de la route.

suffisamment de preuves pour un jugement, il n'y a pas eu de procédure pénale.

## 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 Gianolli, Henriette Schaffter. **Adresse de la rédaction:** **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; e-mail: [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch); tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. **Abonnements et changements d'adresse:** Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; e-mail: [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. **Abonnement annuel pour non-membres:** Fr. 40.-. **Annonces:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, e-mail: [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), www.zs-werbeag.ch

**Pré-press:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch). **Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch), une entreprise du groupe AZ Medien AG.

**La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 26 avril 2012. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 19 avril à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 16 avril à 10 h.**

Et comme il n'y a pas eu d'infraction aux règles de circulation, pas de retrait de permis de conduire. Cette décision est réjouissante, car lors de non-respect de la priorité de droite, la pratique habituelle va dans l'autre sens. Le SEV a pris en charge

les frais de l'avocat et le canton les frais de procédure. L'assurance de l'autre automobiliste s'est dite prête, sur demande de l'avocat, à prendre en charge la franchise de la responsabilité civile de notre collègue.

*L'équipe de la protection juridique*

#### 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](http://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<sup>e</sup> pilier.

#### Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.-

Tous les nouveaux membres adhérant en 2012 reçoivent 12 mois gratuits de protection juridique!



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<sup>er</sup> 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 du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 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.

Balade en montagne et bains chauds en Gruyère

# Charmey sait charmer les randonneurs

Une buvette d'alpage où on fabrique du Gruyère, un panorama à couper le souffle, un musée avec plein de barbous et des bains chauds. Cet été Charmey vous attend.

Lorsque nous avons demandé à Igor Python, nouveau membre du comité de la section du SEV «TPF réseau urbain», de nous conseiller un itinéraire pour une balade, sans hésiter Igor nous a dit: « Il faut aller à Vounetz au-dessus de Charmey. »

## Massif des Dents-Vertes

L'itinéraire est simple. Vous rejoignez Charmey avec un bus des Transports publics fribourgeois (TPF) que vous aurez pris à la gare de Bulle. Vous pouvez aussi rejoindre Charmey à vélo, comme le feront le vendredi 27 avril les coureurs du Tour de Romandie... Arrivés à Char-

meys, vous prenez le chemin pédestre (devant l'hôtel du Sapin), direction Vounetz via La Vatia. Deux heures de marche pour un dénivelé d'environ 500 mètres. C'est ce qui s'appelle une montée tranquille pépère. Arrivés à Tissiniva, chez Dudu, vous pourrez assister à la fabrication de Gruyère AOC. Cette buvette propose des menus gruériens savoureux ([www.chezdudu.ch](http://www.chezdudu.ch)). Depuis Tissiniva, l'on peut rejoindre aisément en 20 minutes, l'arrivée de la télécabine Charmey-Vounetz. Pour ceux qui n'auraient plus envie de marcher, il y a la possibilité de re-



Igor Python.

descendre à Charmey en télécabine.

Mais si le temps est au beau fixe, cela vaut la peine de monter jusqu'à l'arrivée de la télécabine puis de prolonger la balade en 45 minutes jusqu'à La Dent-du-Feu où le panorama qui s'offre à vos yeux sur le massif des Dents-Vertes

est à couper le souffle. Il n'est pas exclu d'y apercevoir des chamois sur les sommets escarpés.

## Finir dans des bains chauds

Redescendre par le même chemin jusqu'à Vounetz. De là, vous avez la possibilité de rejoindre Charmey soit avec



la télécabine, soit en empruntant le chemin pédestre qui passe par Gros Ganet et Les Arses (si vous faites toute la balade à pied, il faut compter environ 5 heures de marche). A Charmey, vous pouvez vous baigner aux Bains de la Gruyère à côté du prestigieux Hôtel Cailler.

Une eau riche en sels minéraux y est chauffée à 33 degrés. S'il vous reste du temps, le Musée de Charmey mérite une visite. Jusqu'au 28 mai une exposition de photos rend hommage aux «Barbus de la Gruyère» ([www.musee-charmey.ch](http://www.musee-charmey.ch)).

Alberto Cherubini

## PELLET PIOCHE: CET HIVER, LES EMPLOYÉS DES REMONTÉES MÉCANIQUES ONT ÉTÉ PLUS QUE JAMAIS TRIBUTAIRES DES CAPRICES DE LA MÉTÉO.



## IL Y A 50 ANS

### Surexpansion économique

A Berne, le conseiller fédéral Bourgknecht a présidé une conférence réunissant les conseillers fédéraux Wahlen et Schaffner et des délégués des gouvernements cantonaux au sujet des mesures propres à atténuer la surexpansion économique.

Les délégués des cantons ont fait clairement entendre qu'ils attendaient de l'économie privée qu'elle modère très sensiblement son activité dans le secteur du bâtiment si l'on voulait que, de leur côté, les pouvoirs publics fassent preuve de retenue dans la réalisation de projets de construction d'intérêt général.

Le Cheminot, le 13 avril 1962.

Assemblée générale de la section LPV Genève

## Nouveau comité chez les mécanos du bout du lac

Philippe Wehrli a été élu président et Cédric Echenard secrétaire.

L'assemblée de la section LPV Genève a eu lieu le vendredi 24 février à la Brasserie des Cheminots à Genève.

### Activités du comité

Cédric Echenard a fait une demande de fonds de solidarité pour un membre qui a subi un accident professionnel. Il a également participé à la séance entre les partenaires sociaux et le chef de filiale le 6 février 2012. Mani Haller, chef ZF, était présent à cette matinée. Cédric Echenard explique que l'affaire «Vigousse» est close, l'hebdomadaire satirique est de nouveau accepté dans les locaux. Philippe Wehrli rappelle que les exigences des PEx découlent de la « Directive se-

lon les articles 33-42 et 50-52 de l'ordonnance du DETEC sur l'admission des conducteurs de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)». Afin de ne plus avoir des différences d'appréciations entre les PEx, un cahier des charges sur les examens pratiques et les examens périodiques sera édité.

### Elections

Personne s'est annoncé pour le poste de président, le vice-président, Philippe Wehrli, se présente à condition qu'il y ait une répartition équitable des charges entre les membres du comité. Il est élu à l'unanimité. Aucune candidature n'est parvenue pour le poste de secrétaire. Cédric Echenard se présente et il est élu à l'unanimité. Willy Jaunin est élu vérificateur des comptes.

### Exposés des secrétaires syndicaux

Jean-Pierre Etique se réjouit de collaborer avec le nouveau comité. Il tient à rappeler que les séances des partenaires sociaux avec le chef de filiale ont été mises en place suite à une demande du SEV. Valérie Solano a évoqué les principaux dossiers qui l'occupent en ce moment.

### Infos CoPe

Michel Roth signale qu'une nouvelle formation pour les aspirants mécaniciens débutera avec une classe pilote dès le 1<sup>er</sup> septembre à Berne.

### Planification des horaires

Philippe Wehrli a expliqué ce que ce veut dire le terme «Schattenplanung». On pourrait traduire par «Planification virtuelle». Ce projet fait suite à l'introduction de Toco



Les mécaniciens genevois planchent sur une nouvelle planification des horaires.

et du projet Wandel ZF. Il occupe actuellement six personnes à Zurich durant plusieurs mois. Le but est de reprendre à zéro toutes les consignes de l'horaire 2012 et de refaire tous les tours avec les mêmes profils attribués aux dépôts. Par la suite, Philippe Wehrli fera le même travail selon les vœux des collègues (augmentation

de la diversité, diminution de la monotonie) et la possibilité de modifier les profils des dépôts. S'il arrive à une meilleure productivité que le projet initial, ce sera la version de son groupe de travail qui sera mise en vigueur. Le seul souci, c'est que le projet repose sur l'horaire 2012 et l'horaire 2013 sera complètement chamboulé. AC



### Prêts hypothécaires

## Se bâtir un financement.

Chez Retraites Populaires, en matière de prêts hypothécaires, les mêmes conditions sont appliquées à tous les clients. Ce principe d'équité et de mutualité est aussi la raison pour laquelle nos conseillers ne sont pas rémunérés à la commission. Et s'il était temps pour vous de découvrir nos solutions pour financer votre logement ?

Contactez nos conseillers au 021 348 21 50  
www.retraitespopulaires.ch

Votre avenir, notre mission.



Retraites  
Populaires

L'hiver, Andrea Rocchi se met non pas en quatre, mais en trois: toujours prêt à intervenir, sur les pistes, sur les rails ou dans les villages

# Toujours dans les starting-blocks

Andrea Rocchi a toujours eu deux grandes passions : être pompier et la vie au grand air, si possible dans la neige. Il a maintenant trouvé la façon idéale de les combiner.

Il y a deux ans, à la Défense d'entreprise CFF à Airolo, on a introduit les tours de caserne: les collaborateurs sont de service de 6h30 à 19h puis peuvent rentrer à leur domicile, tout en restant de piquet, prêts à intervenir en très peu de temps, jusqu'à 6h30 le lendemain matin. Puis ils ont 24 heures de libre.

Andrea Rocchi est un de ces employés: «Durant la journée, à part être prêt à intervenir en cas de nécessité, nous avons diverses tâches: entretien de nos outils et de nos installations, ainsi que de l'infrastructure à Airolo, surveillance du graissage des installations, transports par tronçon, et transport de wagons pour CFF Cargo jusqu'à Biasca.»

Ses heures libres lui permettent d'assouvir son autre passion, tout en se mettant quand même à disposition pour intervenir en cas d'urgence. Depuis 18 ans, Andrea Rocchi est également patrouilleur sur les pistes du Sasso della Boggia, activité à laquelle il dédie également une partie de ses vacances.

## Citadin devenu léventin

«Petit, je n'aurais jamais pensé venir vivre ici», explique-t-il, tout sourire. Etant né et ayant grandi en ville, à Viganello, il se trouve confronté, à l'âge de 17 ans, après avoir suivi l'école d'agriculture de Mezzana, à une réalité difficile: la seule place libre d'apprentissage se trouve à Airolo. Il a essayé, convaincu de tenir 15 jours maximum, mais n'a finalement plus quitté la Léventine, conquis et fasciné par la montagne. «L'été, je travaillais dans les alpages et l'hiver sur les pistes, pour les remontées mécaniques, à temps plein. Après cinq années, j'ai changé d'activité estivale et j'ai



Lors de telles journées, il est agréable de combiner la passion du travail en plein air et dans la neige. Mais ce n'est pas toujours le cas.

commencé à conduire des autocars puis quelques années plus tard, les cars postaux. L'hiver, je suis par contre toujours resté fidèle aux pistes de ski. J'y ai toujours travaillé, depuis 1984, à part la saison durant laquelle la station est restée fermée. Il y a aussi eu deux années durant lesquelles j'ai travaillé toute l'année pour les remontées mécaniques. Puis je suis devenu pompier au centre d'intervention des routes nationales. Quand celui-ci a fermé, la Défense d'entreprise CFF a été créée. J'ai posé ma candidature et m'y voilà.» Evidemment, son passage aux CFF a exigé l'acquisition de compétences supplémentaires, comme le permis de machiniste. «C'est dommage que nous ne disposons que d'une Bm 4/4, en plus assez ancienne et lente. Nous avons demandé une 843, mais on nous a répondu qu'elle coûtait trop cher.»

## Pompier et membre de la colonne de secours alpin

Au fond, ces deux activités

devraient suffire dans la vie d'une personne. Mais dans la vie d'Andrea Rocchi, il y a encore une troisième activité très importante: celle de pompier. Il fait également partie du corps de pompier d'Airolo: «Ce sont deux corps de pompiers qui collaborent étroitement entre eux, intervenant conjointement lorsque cela est nécessaire.»

Evidemment, cette activité doit être coordonnée avec les autres, en évitant par exemple d'être de piquet dans deux services différents en même temps, ou de ne pas tenir compte du temps de repos nécessaire. «En cas d'intervention durant la nuit, je dois me faire remplacer comme patrouilleur», explique-t-il. Et pour compléter le tout, Rocchi fait aussi partie de la colonne de secours alpin et doit suivre les cours pratiques dans ce cadre-là.

## Tours idéaux

Andrea, mais aussi ses collègues, apprécie beaucoup les tours actuels, qui octroient

24 heures de libre à la suite, alternant avec 24 heures de travail. Puis, durant les week-ends, il y a le service de piquet. Avant, la journée était divisée en deux tours, de 6h à 14h30 puis de 12h à 20h, laissant moins de temps pour les loisirs. Les interventions sont plus fréquentes en été, quand les traverses de chemin de fer peuvent prendre feu. Il y a quelques années, il y a eu deux gros déraillements. Et il faut parfois aller débarrasser les voies des carcasses d'animaux renversés et tués par les trains.

## Incertitude pour l'avenir

A fin 2016, le tunnel de base du Gothard devrait être mis en fonction et cela pourrait occasionner des changements également pour la Défense d'entreprise basée à Airolo. «Nous avons entendu parler d'un déménagement à Biasca, où un service 24 heures sur 24 devrait subsister mais en caserne et également le week-end, avec peut-être un groupe basé à Airolo. En pratique, nous tra-

vaillions comme à Zurich, alternant un jour de travail et deux jours de libre, sur toute l'année. Nous verrons.»

Mais Andrea Rocchi en a déjà tellement vu qu'il préfère ne pas se faire de souci à l'avance.

Pietro Gianolli/Hes

## BIO

**Andrea Rocchi**, dit «Rocky», est né à Viganello mais cela fait 30 ans qu'il vit en Léventine. Très attaché à cette région, il n'a cependant pas été touché par la passion du club de hockey Ambri-Piotta. Il est célibataire convaincu et vit à Airolo. Il aura 50 ans cette année et, pour la première fois, il aura trois semaines de vacances d'été. Ce sera l'occasion pour lui de pratiquer un autre hobby: la plongée sous-marine.