

contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Stéphane Chevalier

Le nouveau président de la section VPT MBC pilote les trains du BAM et c'est un passionné de voyages.

Page 8



Sous-traitance : abus sanctionnés

Le Tribunal fédéral a confirmé l'amende infligée à une entreprise vaudoise qui n'avait pas empêché ses sous-traitants de commettre des abus en matière de conditions de travail.

Page 9



Kurt Nussbaumer

Le désormais ancien président central de la VPT travaille au Matterhorn-Gotthard-Bahn.

Page 20

Le sondage auprès de nos membres renvoie une image du SEV aux multiples facettes

Satisfaits du SEV, mais...

Dans l'ensemble nos membres sont satisfaits du travail effectué par notre syndicat, mais certains estiment que le SEV devrait se montrer plus combatif.

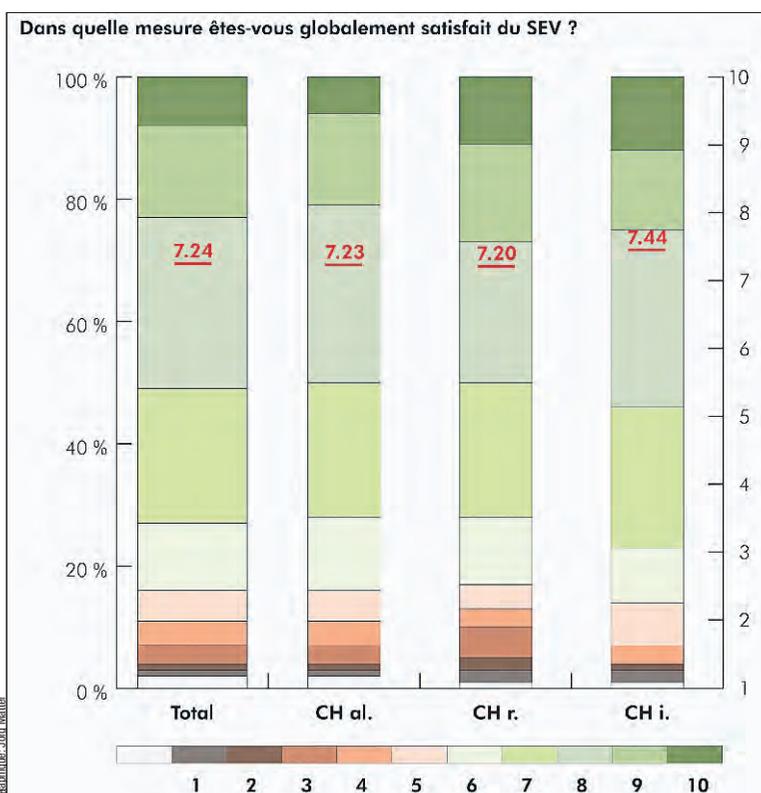
En avril, le SEV a lancé un grand sondage auprès de ses membres. Ce sondage a été réalisé par l'Institut LINK qui a reçu plus de réponses de ce qu'il escomptait.

Résultat le plus important: nos membres sont satisfaits du SEV. Plus de la moitié des membres sondés ont coché l'une des trois notes les plus élevées (voir le graphique ci-contre), ce qui nous donne une moyenne générale de 7,24.

Résultat important: la protection juridique et les cours sont les prestations SEV les plus appréciées, contrairement aux articles publicitaires (casquettes, stylos, etc.).

Autre résultat important: les trois quarts de nos membres lisent régulièrement, voire toujours, *contact.sev*.

Résultats du sondage pages 10 - 11 - 12



Graphique: Jörn Meißner

EDITO

LE POULS DU SEV

Lorsque nous sommes en contact direct avec nos membres et qu'ils ont l'occasion de dire ce qu'ils pensent de notre syndicat, nous entendons généralement deux types de réponses : les uns disent grosso modo « vous, au SEV, vous faites du bon boulot ! », les autres par contre ont plutôt tendance à nous faire comprendre que l'on ne fait pas grand chose de bon. Bien entendu, nous recevons aussi des avis plus nuancés, parfois même des compliments.

Toutes ces critiques – positives ou négatives – ne nous renvoyaient pas un portrait clair de notre syndicat. Nous avons voulu savoir de manière précise ce que nos membres pensent et attendent du SEV. D'où notre décision de lancer un sondage à grande échelle. Le taux de participation à ce sondage nous a déjà donné une première indication : alors qu'habituellement l'Institut LINK reçoit 5 à 10% de réponses de la part des personnes consultées, au SEV, le 37% des membres de notre syndicat qui ont reçu le questionnaire ont répondu ! Ce qui nous permet de dire que les membres du SEV ont tendance à être fiables et efficaces !

La direction et le comité du SEV savent désormais de manière assez précise quelles sont les attentes de nos membres. Cela devrait aider à prendre les bonnes décisions.

Pour notre service de communication, ce sondage a également fourni d'intéressantes indications: il ressort que *contact.sev* est généralement bien apprécié par nos membres, par contre la communication via les médias électroniques mérite d'être améliorée.

Peter Moor,
chef de la communication SEV

MANIFESTATION NATIONALE LE SAMEDI 22 SEPTEMBRE À BERNE

« Oui à une place industrielle forte et créatrice d'emplois en Suisse », tel sera le slogan de la manifestation nationale, mise sur pied par les syndicats de notre pays le samedi 22 septembre 2012 à Berne. Rassemblement: 14 h 00 à la Schützenmatte (derrière la gare), puis manifestation sur la Place fédérale.

Page 19

Le SEV participe au projet « Dialogue sur l'égalité des salaires »

Notre syndicat montre l'exemple

« A travail égal, salaire égal ». Oui, d'accord, mais la réalité nous montre qu'aujourd'hui encore, de nombreuses femmes sont moins bien payées que les hommes pour effectuer le même travail. La Confédération et les partenaires sociaux ont lancé le projet « Dialogue sur l'égalité des salaires » qui a précisément pour but de faire appliquer l'égalité des salaires entre femmes et hommes au

sein de la même entreprise. Dès le 1^{er} juin le SEV s'est engagé dans ce projet. C'est le premier syndicat à s'y coller. Le SEV compte 65 employées et employés (pour 52 postes plein temps) dont 30 femmes et 35 hommes. Les premiers résultats du projet seront connus d'ici le 1^{er} semestre 2013.

Pages 2 et 3

EN VITESSE

UNE PIONNIÈRE

■ La relève arrive pour les remontées mécaniques: 18 jeunes de toute la Suisse ont bouclé leur formation professionnelle d'employés, respectivement de mécaniciens, de remontées mécaniques. Pour la première fois, une femme a reçu le certificat fédéral de capacité de mécanicienne de remontées mécaniques: Debora Rhyner, 22 ans, a suivi sa formation auprès des Sportbahnen Elm.

CARGO: NOUVELLE STRATÉGIE

■ CFF Cargo mise sur la croissance du trafic combiné et développe progressivement son offre, c'est ce que l'entreprise a déclaré dans un communiqué du 11 juillet. Un réseau de trains de ligne ainsi que des installations de transbordement dans toute la Suisse permettront à l'avenir d'offrir au client un transport de conteneurs efficace sur le territoire suisse. La future offre de CFF Cargo pour le trafic combiné prévoit des trains de ligne qui relient les principaux centres de Suisse. De plus, des trains-navettes feront des allers-retours selon un horaire fixe. Nous reviendrons plus en détail sur cette stratégie dans notre prochain numéro.

RÉSEAU OSEO

■ Jean Christophe Schwaab, Conseiller national vaudois a été élu à l'unanimité président du réseau OSEO le 5 juin. Agé de 33 ans, il est également président romand de l'Association suisse des employés de banque depuis ce printemps. Ses activités de syndicaliste, sa présence au comité de l'OSEO Vaud et son bilinguisme le destinaient à reprendre ce poste de direction. En étroite collaboration avec le secrétaire national Yves Ecoeur il poursuivra le développement des mesures d'intégration et de formation au niveau suisse. Il relayera également au niveau du Parlement les réalités du terrain sur lequel les OSEO travaillent au quotidien. Pour rappel, le réseau OSEO rassemble 10 associations cantonales dans lesquelles travaillent plus de 580 collaboratrices et collaborateurs.

Le SEV se met au « dialogue pour l'égalité salariale »

Signal important envers

Le dialogue sur l'égalité salariale a officiellement débuté le 1^{er} juin au SEV. Nous en avons discuté avec Ursula Lüthi, cheffe du personnel.

contact.sev:
Pourquoi le SEV participe-t-il au Dialogue sur l'égalité salariale?



Ursula Lüthi:
Car le SEV s'engage pour l'égalité des chances et des salaires. Notre participation est un signal important envers l'extérieur. Ce serait bizarre de rester à l'écart et en même temps d'exiger la participation du BLS ou des RhB. Après les CFF, on trouve maintenant le SEV sur la liste des participants. C'est très bien ainsi.

Pourquoi le SEV n'a-t-il pas intégré ce projet avant? Il existe



Les femmes SEV ont rendu visite à la direction CFF le 14 juin 2011, afin d'obtenir la participation de l'entreprise au Dialogue sur l'égalité salariale. Entre-temps, les promesses ont été tenues et le SEV a également joint le projet.

déjà depuis mars 2009.
Les syndicats n'étaient pas en premier sur la liste des employeurs visés. Après un début difficile, l'USS a relancé le thème le 14 juin 2011, ainsi que les 8 mars 2011 et 2012. Et le SEV a alors décidé de

s'inscrire! C'est d'ailleurs le premier syndicat qui y participe. Là aussi nous voulons donner un signal fort.

Y a-t-il des différences salariales entre hommes et femmes qui ne soient pas objectivement explicables (âge, formation, expérience)?

Ce n'est pas exclu, même si le SEV, à la base, met une grande importance dans des

salaires justes et équitables, ainsi que dans l'égalité entre les genres. Notre système salarial ayant des règles claires, il ne devrait pas y avoir de différences discriminatoires. D'autre part, je remarque par exemple lors d'entretiens d'embauche que les femmes n'osent souvent pas donner leurs prétentions salariales. Il y a donc une inconnue de ce côté-là et je me réjouis de

LE SEV POURRAIT SERVIR D'EXEMPLE

Barbara Amsler, chargée de l'égalité au SEV, espère surtout que la participation au programme sur l'égalité salariale servira d'exemple pour les autres syndicats et pour les employeurs hors CFF. « La commission féminine avait obtenu le consentement du BLS et des RhB le 14 juin 2011, mais rien ne s'est passé de ce côté-là depuis lors. La plupart des employeurs estiment qu'il y a des thèmes bien plus importants en matière d'égalité que l'égalité salariale et les promesses sont souvent faites à la légère. Il faut donc encore et toujours des mesures concernant l'égalité dans les entreprises, même si la tâche est parfois ingrate. C'est pourquoi je suis contente que le SEV, mon employeur, participe à ce projet. »

Fi/Hes

OBJECTIF: 100 ENTREPRISES D'ICI MARS 2014

La participation au dialogue sur l'égalité salariale « n'a clairement pas atteint ses objectifs », a déclaré Luzius Mader, sous-directeur de l'Office fédéral de la justice, le 11 mai lors d'une conférence de presse à Berne, où l'analyse des salaires chez McDonald's a été présentée: la différence sans explication objective entre les salaires hommes-femmes y est de 0,7% ou 28 francs par mois, ce qui est nettement inférieur au seuil de tolérance de 5% prévu par le dialogue salarial. 23 entreprises ont décidé de participer jusqu'à présent et l'objectif des initiateurs est d'atteindre le nombre de 100 d'ici la fin du programme en mars 2014.

Mader estime qu'il faut pour cela entrer directement en contact avec les patrons. Il pense également que des changements législatifs sont indispensables pour aller au-delà du dialogue salarial. Le 23 mai dernier, la commission de l'économie du conseil national a décidé, sur initiative des Verts, à 12 voix contre 10 et deux abstentions, de mettre en place une commission indépendante chargée de réaliser l'égalité entre hommes et femmes. ats/Hes

Les CFF veulent rapatrier une partie de la formation dans

Formation CFF :

Les CFF veulent faire de Login une SA et rapatrier la formation continue à l'interne.

La direction CFF a décidé le 2 juillet dernier de réunir à nouveau les formations continues spécifiques laissées à Login ces dernières années (entre autres celles des mécanos de locs, du personnel de la manœuvre et des responsables du trafic ferroviaire) et celles restées au sein de l'entreprise. C'est Login qui a informé les quelque 60 entreprises membres de la communauté, dont le SEV, dans une lettre datée du 5 juillet. La conséquence ?

Login ne s'occupera donc à l'avenir plus que de la formation de base. Pour les entreprises tierces cependant, l'offre de base en formation continue spécifique devrait rester d'actualité, avec un rapport qualité/prix adéquat, comme l'a indiqué Login dans sa lettre.

« Formation CFF »

Les activités de formation de base et continue des CFF seront à l'avenir « pensées et menées selon des réflexions stratégiques et davantage tournées vers l'entreprise CFF », écrit Login. Il est ainsi prévu de créer une nouvelle unité « Formation CFF » avec les trois domaines de presta-

les employeurs

connaître les résultats.

Quand aura-t-on les résultats ?

J'espère pouvoir rentrer les données salariales d'ici le premier semestre 2013 et pouvoir présenter un premier dépouillement au groupe de travail d'ici là.

Que se passera-t-il si on remarque des inégalités ?

Le SEV a promis, en entrant dans le programme, de supprimer les différences durant les quatre ans, donc au plus tard en juin 2016.

Quel est le coût du projet ?

Il n'y a pas de frais directs, puisque la participation est gratuite et le programme « Logib » aussi. Et comme nous avons suffisamment de temps, nous n'avons pas besoin d'engager de ressources externes ou des spécialistes.

Et quelles seront les incidences financières des corrections de salaire s'il y en a ?

Avant d'avoir les résultats, il est difficile de se faire une idée à ce propos.

Interview: Markus Fischer/Hes

INFO

Projet « Dialogue sur l'égalité des salaires »

La constitution et la législation suisse obligent les employeurs à octroyer, à travail égal, un salaire égal depuis des années. Les recherches montrent cependant que beaucoup de femmes sont encore préférentielles et c'est pourquoi la Confédération avait lancé le dialogue sur l'égalité salariale en mars 2009, conjointement à l'USS, à Travail.Suisse, à certains employeurs et des associations professionnelles. Celui-ci permet aux entreprises et aux institutions de contrôler de manière totalement facultative, si leurs salaires sont similaires selon le genre de l'employé et de supprimer les inégalités trouvées durant les 4 ans qui dure le projet.

Participation du SEV

La responsable du personnel au SEV a annoncé la participation à la direction nationale du projet avant le 1^{er} juin, date d'entrée officielle dans le programme. Un accord a été établi avec la CoPe, accepté par la direction nationale en juin. Un groupe de travail sera chargé de suivre le projet à l'interne du SEV. En feront partie Ursula Lüthi, responsable du personnel et Manuel Avallone, vice-président, du côté employeur et Jérôme Hayoz, président de la CoPe ainsi que Barbara Amsler, chargée des questions d'égalité, du côté des employés. Les données salariales doivent maintenant être contrôlées par le logiciel «Logib» et les résultats doivent être analysés. Les inégalités qui seraient constatées devraient être supprimées (mais ce n'est pas obligatoire) d'ici juin 2016. Le SEV a actuellement 65 employés (pour 52 postes plein temps), sur 8 sites différents: Bâle, Bellinzone, Berne, Coire, Genève, Lausanne, St-Gall et Zurich. Sur 30 femmes, 28 travaillent à temps partiel et deux à temps complet. Sur 35 hommes, 11 ont un temps partiel et 24 un temps plein.

Fi/Hes

GARNET DE BORD

Piloter est un métier

« Attention ! Attendez, je vais vous aider »; « Ne vous penchez pas au-dessus de l'eau. Et ne laissez pas traîner votre bras en dehors de la coque ! »

Ne croyez pas que pilote des Mouettes genevoises soit un travail plutôt cool où l'on regarde nonchalamment le lac en vérifiant la couleur du ciel. Ça n'est vraiment pas ça. C'est un travail d'attention de tous les instants où il faut assurer la sécurité des passagers et anticiper le pilotage. Tout en un, à la fois capitaine et matelot, les pilotes doivent veiller à la sécurité des passagers, piloter, accoster, vérifier les billets et renseigner les touristes.



Pour les usagers, les petits bateaux jaunes sont une parenthèse joyeuse, un moment de grâce sur le lac. Bien sûr les sièges sont un peu usés, les peintures écaillées et les embarcadères pas toujours très pratiques, mais comme on est heureux de cette parenthèse dans sa journée, on s'en accommode.

Pour les pilotes, c'est autre chose. Le bruit des moteurs envahit la tête, le soleil brûle les yeux, les poteaux d'amarrage cassés obligent lors de chaque abordage à des manœuvres compliquées, les pontons trop courts compliquent le passage des poussettes et des personnes âgées et les portes mal fermées laissent passer la pluie. Et c'est sans compter les baigneurs inconscients qui, au débarcadère de Chateaubriand, plongent sous les bateaux au mépris des règles de sécurité ou encore les bateaux privés qui naviguent sans se préoccuper des lignes commerciales.

Avec l'extension des horaires commencée en 2011 et les subventions de l'Etat, les petits bateaux sont devenu un maillon indispensable à la mobilité de la ville, permettant d'éviter le redoutable Pont du Mont-Blanc pour aller d'une rive à l'autre. Cela a signifié bien des aménagements et de la discipline pour les pilotes, comme le respect des horaires ou une attention accrue à la sécurité. Les pilotes jouent le jeu. Aujourd'hui ils attendent que leur outil de travail s'améliore comme ils ont amélioré leur professionnalisme. Ils veulent que les Mouettes deviennent, comme les véhicules des TPG, aussi propres et sûres. Car ces bateaux en bois sont fragiles, ils sont plus sensibles aux chocs et aux saisons, les moteurs ne sont plus tout jeunes puisque certaines Mouettes naviguent depuis les années 50. Les pilotes ont des idées pour améliorer et sécuriser leurs bateaux, ils aimeraient être entendu, et non pas considéré comme des rêveurs du lac.

En cela ils ne sont pas différents des chauffeurs et pilotes de toutes les entreprises de transports publics : ils aiment leur travail, ils s'y impliquent et c'est cette implication qui les pousse à vouloir plus de qualité encore.

Valérie Solano

A lire sur ce sujet, le livre d'Yves Clot, « Le Travail à cœur ».

l'entreprise

changements en vue

tions formation de base, développement des collaborateurs et développement des cadres. Un concept détaillé sur la mise en place devrait

être élaboré d'ici fin mars 2013 et présenté à nouveau à la direction CFF.

Login, une société anonyme

La direction CFF veut également faire de la communauté Login une SA. La répartition du capital actions devrait se faire selon la part d'apprentis Login sur les plus de 1800 actuels ainsi que selon le chiffre d'affaires. Une participation majoritaire des CFF à hauteur de 70% est ainsi prévue. Les 30% seraient proposés et partagés entre les autres entreprises importantes de la communauté.

« Ce changement est la conséquence de la mise en place

d'un contrôle accru des CFF », écrit Login. Les entreprises tierces des transports publics pourront continuer à bénéficier de l'offre en formation de base. Et les apprenants continueront à être engagés par Login.

L'assemblée des membres Login doit encore se prononcer

Le passage à Login SA se ferait au 1^{er} janvier 2014, si l'assemblée extraordinaire des membres le décide. Le comité de Login estime que la décision des CFF est compréhensible, comme l'indique le président Thomas Aeberscher dans le courrier reçu.

Suite en page 4



La formation subira des changements ces prochains temps.

A la recherche de délicats équilibres

Tout le monde est assez content. Personne n'est ravi. C'est plutôt le soulagement général au terme d'une longue négociation achevée par un compromis en forme de règlement amiable, opportunément conclu avant le départ en vacances.

Ainsi, le 9 décembre prochain, les tarifs des transports publics augmenteront moins que redouté en début d'année et davantage qu'initialement envisagé par Monsieur Prix, Stefan Meierhans, défenseur ès qualités des intérêts des usagers-consommateurs et grand contrôleur des rapports entre coûts de production et prix de vente.

Certes, les plus et les moins ne s'équilibreront de loin pas. Mais l'augmentation générale des prix des abonnements et autres titres de transports sera de 5,7%, et non de 6,4% comme demandé par les entreprises de transport. Sans détailler les mesures tarifaires qui entreront en vigueur au prochain changement d'horaires, on peut faire ressortir trois constats significatifs du point de vue économique et politique.

Premièrement, la principale cause de la hausse tient à l'augmentation du trafic ferroviaire. Normal: plus les trains roulent, plus les sillons coûtent, spécialement pour les heures de pointe. En facturant un prix variant selon l'intensité du trafic, la Confédération fait en quelque sorte payer non seulement l'usage mais aussi l'usure des rails et des équipements de voie de plus en plus sollicités.



Deuxièmement, en décidant d'avance de renoncer à toute mesure tarifaire en 2013, l'Union des transports publics rompt heureusement avec la déprimante logique des augmentations annuelles, particulièrement néfaste pour le moral des usagers, assurés-maladie en tête. Les effets de cliquet prévus par la loi, en matière de loyers ou d'énergie par exemple, suggèrent que les prix administrés ou assimilables soient voués à de continues hausses, avec la bénédiction de l'Etat dont l'image en pâtit inexorablement. A chaque fois, Monsieur Prix doit évi-

demment donner son aval, total ou partiel, après étude du dossier. Mais sa marge d'appréciation reste limitée: la comptabilité analytique lui permet certes de vérifier le montant des coûts imputables, non d'en empêcher la répercussion sur les prix de vente.

Quant au troisième constat, le plus important à terme, il indique une direction intéressante, sans doute porteuse d'avenir, peut-être dangereusement séduisant aux yeux de certains. Car les mesures tarifaires récemment décidées pour décembre prochain recèlent non seulement certains éléments de différenciation selon le taux d'utilisation mais aussi l'annonce de réflexions complémentaires sur les prix de revient et de vente des produits et services offerts aux clients, tant voyageurs que transporteurs.

S'agissant des voyageurs, on sent venir les différenciations selon les modes et habi-

tudes de consommation. Faut-il récompenser les « usagers fréquents » comme le font les compagnies aériennes ? Ou les passagers des heures creuses, au risque de pénaliser les pendulaires ? Comment étaler la fréquentation sur toute la journée et en soirée sans inciter les pendulaires à reprendre la voiture qu'ils ont peut-être abandonnée ? Peut-on imputer l'aménagement de parkings P + R au prix de revient des transports de personnes ? Quelle clientèle encourager, celle des jeunes, des retraités, des familles, des groupes, de première ou de deuxième classe, des touristes étrangers, des abonnés momentanés, des amateurs d'expositions, de concerts, de compétitions sportives ?

Par leur nombre et leur portée, ces questions dépassent la préoccupation naturelle de tout vendeur, celle d'élargir et de fidéliser sa clientèle afin d'accroître durablement son chiffre d'affaires. Les réponses données définissent une politique commerciale, les priorités choisies infléchissent le volume et même la structure de la demande.

Au total, on retrouve la difficile situation d'un service [au] public financé à la fois par les contribuables, pour les investissements principalement, et par les usagers, dans une large mesure en fonction de leur consommation. Et, dans le cas très particulier des CFF, il reste à trouver et préserver le délicat équilibre entre les injonctions, souvent concurrentes, de la loi, d'une convention de prestations, d'une entreprise intégrée, du statut de société commerciale, de ses conditions de financement et d'exploitation. La Suisse fédérale, grande championne des systèmes de péréquations et autres réglages fins, devrait valoriser encore mieux une combinaison public-commercial aussi originale qu'exigeante.

Yvette Jaggi

Suite de la page 3

Pour le comité Login, il est important de conserver le concept par branches dans le domaine de la formation: « Avec Login SA, les CFF permettent à la branche des transports publics de garder un modèle éprouvé. »

Reste à savoir comment réagiront les autres membres de la communauté Login, en particulier le BLS et les RhB, face à cette SA contrôlée encore davantage par les CFF. Car ce serait alors clairement une filiale CFF.

Fi/Hes

REQUÊTES SEV ENVERS LOGIN ET LES CFF

La décision des CFF de rapatrier la formation continue au sein de l'entreprise met en danger notamment les collaborateurs actuels de Login, dont les intérêts sont défendus par le SEV. Le syndicat formule les requêtes suivantes à l'encontre de Login et des CFF:

- Reprise complète de toutes les personnes occupées dans la formation continue aux conditions actuelles, à des conditions équivalentes à la CCT CFF;
- Si la formation de base devait se faire dans une nouvelle société anonyme, toutes les personnes occupées dans ce domaine devraient être reprises, et la CCT Login rester valable;
- Si, en raison du retrait des CFF de la formation continue, il devait y avoir des suppressions de postes dans l'administration de Login, un plan social devrait être élaboré avec la participation des CFF;
- A chaque étape du projet, il faut s'assurer que la qualité de la formation ne soit pas préjudiciable;
- Les partenaires sociaux doivent être intégrés à chaque étape du processus.

SEV-Info du 9 juillet 2012 (résumé)

COMMENTAIRE

L'Insourcing après l'Outsourcing

Les CFF, le plus grand employeur participant à la communauté de formation Login, reprend la formation dans son antre. Les arguments invoqués sont les mêmes que ceux d'il y a 10 ans, lors de la séparation. On peut méditer brièvement sur cela, mais la question la plus importante pour le SEV est maintenant de savoir ce qui va se passer pour les collaborateurs et pour les entreprises de transports publics qui subissent ces changements, et si l'on arrive à faire cette restructuration en conservant la qualité de formation atteinte à présent. Car Login a réussi à devenir un élément solide et remarquable dans le paysage de la formation durant les 10 dernières années. Il ne peut pas y avoir de recul dans ce domaine. Le SEV a maintenant formulé ses requêtes. Ce qui est clair, c'est que les CFF ont des obligations à respecter !

Barbara Spalinger
vice-présidente SEV

Daniel Froidevaux, secrétaire syndical SEV depuis le 1^{er} mars de cette année

Un cheminot formateur

Avant d'intégrer le secrétariat central SEV de Berne, Daniel Froidevaux, 52 ans, a été chef de gare et formateur aux CFF.

Difficile de savoir pourquoi le SEV ne s'est pas intéressé plus tôt à engager Daniel Froidevaux. En 1981, lorsqu'il était âgé d'à peine 21 ans, il écrivait dans notre journal syndical (à l'époque *Le Cheminot*) pour dénoncer de manière corrosive la politique de la direction de l'exarrondissement III des CFF. Cette direction engageait de jeunes cheminots romands pour travailler et effectuer des

» C'est très bien d'engager des jeunes pour assurer la relève. Mais encore faut-il ensuite savoir les garder. »

stages linguistiques dans des gares Outre-Sarine. En réalité, bien souvent, on se servait d'eux pour accomplir des tâches ingrates. Voici ce que le jeune Daniel Froidevaux avait écrit : « Nous ne sommes pas en Suisse alle-

mande pour faire les bouche-trous, mais pour apprendre la langue, chose impossible dans une station où le contact avec la clientèle est nul (...) Je voudrais mettre en garde nos directions d'arrondissements. C'est très bien d'engager des jeunes pour assurer la relève. Mais encore faut-il ensuite savoir les garder. Les vicissitudes administratives ainsi que les conditions de travail, comme la semaine de 6 jours et de 44 heures, ne sont guère encourageantes. Nous ne sommes pas seulement des facteurs de production ou des pions que l'on déplace au gré des conjonctures et des besoins, mais aussi des hommes... et ça on l'oublie trop souvent ! »

N'y avait-il pas là déjà de la graine de secrétaire syndical ? Daniel Froidevaux ne s'était pas contenté en 1981 de dénoncer ses conditions de travail dans la presse syndicale. Un jour, la moutarde lui est vraiment montée au nez. Boum, il dégoûpille. N'appréciant pas qu'on lui fasse faire dans les gares de la publicité pour l'armée, il a réexpédié les prospectus militaires à la direc-

tion des CFF. Ce qui devait arriver arriva : une mesure disciplinaire a été prise à son encontre et il a été renvoyé en Suisse romande.

Chef de gare

Engagé à la gare de Reuchenette-Péry dans le Jura bernois, Daniel Froidevaux s'y plaît fort bien. Petit à petit il prend du galon : d'agent du mouvement, il devient suppléant du chef de gare et, enfin, chef de gare. « J'ai été le dernier chef de gare de Reuchenette-Péry ; lors de ma dernière année passée à la tête de cette gare, j'étais également chef de surface de l'Arc jurassien (ce qui correspond à la fonction de chef des chefs de gare allant des Verrières à Boncourt). » A Reuchenette-Péry, Daniel Froidevaux a eu comme apprentis Jean-Pierre Etique et plus tard Olivier Barraud, aujourd'hui devenu comme lui secrétaires syndicaux SEV.

Formateur

Tout en faisant carrière aux CFF, Daniel Froidevaux ne renie pas son engagement syndical, il est homme de confiance du SEV pour la région du Jura bernois. L'activité de formateur le passionne de plus en plus, il continue à former des apprentis et à donner des cours, si bien qu'en 2000 il fait le grand saut, il quitte les gares pour devenir responsable de la formation pour l'Arc jurassien. C'est dans ce contexte qu'il retrouve sur son chemin Olivier Barraud, à l'époque responsable de la formation pour le service Exploitation de la région Léman-Valais. « Ensemble nous avons collaboré avec Daniel Mollard, responsable de la formation pour le service Exploitation de la région Mittelland. Nous



Daniel Froidevaux a été chef de gare puis formateur aux CFF avant d'être engagé par le SEV.

avons le mandat de mettre en œuvre, entre autres, la nouvelle formation d'opérateur du trafic ferroviaire. J'ai eu le privilège d'élaborer cette formation dans le cadre d'un groupe de travail dirigé par Urs Ryter, responsable du développement du personnel de l'exploitation au service du personnel à Berne. Urs Ryter est sans doute la personne qui a eu le plus d'influence dans mon engagement pour la formation. De plus, il est devenu un véritable ami. »

Secrétaire syndical

En 2005 Daniel Froidevaux quitte son activité de responsable de la formation pour l'Arc jurassien pour travailler au sein d'Academia, la maison de la formation des CFF, en qualité de chef de projet. Au sujet de son expérience pédagogique, Daniel Froidevaux résume ainsi son credo : « J'incite les gens à apprendre par eux-mêmes,

on n'apprend pas à un enfant à marcher en lui expliquant les lois de la gravité et de l'équilibre ». Learning by doing ! Après quatre mois passés au SEV, Daniel Froidevaux est convaincu qu'il y a un important travail pédagogique à faire dans le syndicalisme pour « encourager nos collègues à être en état permanent de formation afin qu'ils acquièrent les outils nécessaires à être une partie prenante du secteur de leur activité professionnelle. Cela englobe naturellement les

» Il y a un important travail pédagogique à faire dans le syndicalisme pour encourager nos collègues à être en état permanent de formation. »

conditions de travail, mais aussi leur développement personnel et une influence et une participation au développement de leur profession et de leur place de travail donc de leur entreprise ».

Alberto Cherubini

BIO

4 mai 1960 : naissance à Saignelégier ; les premiers mois de son existence il les passe avec ses parents au Noirmont, commune dont il est originaire.

1961-1966 : la famille Froidevaux vit à La Chaux-de-Fonds où le père de Daniel est boîtier-montres.

1966 : la famille Froidevaux s'établit à Bienne où Daniel effectue sa scolarité puis se diplôme à l'Ecole cantonale d'administration et des transports de Bienne avant d'entrer aux CFF le 14 août 1978 comme apprenti agent du mouvement. La même année, il se syndique au SEV.

1980-1982 : « stage linguistique » en Suisse alémanique... (lire ci-dessus).

1982-1995 : employé de gare à Reuchenette-Péry (dès 1991 on lui confie la formation des apprentis).

1985 : mariage avec Rachel, le couple a eu trois filles aujourd'hui âgées de 19, 23 et 25 ans.

1995-1997 : chef de gare à Sonceboz-Sombeval.

1997-2000 : chef de gare à Reuchenette-Péry.

2000-2005 : responsable de la formation CFF pour l'Arc jurassien.

2005 : il obtient le Brevet fédéral de formateur d'adultes.

2006-2012 : responsable de projet à Academia, la maison de la formation CFF.

1^{er} mars 2012 : secrétaire syndical SEV très occupé en un premier temps par les dossiers liés à Toco, la nouvelle échelle salariale des CFF. Responsable des domaines CFF Groupe, CFF Immobilier et CFF Infrastructure.



» J'ai survécu à deux crises financières et j'ai réussi à maintenir le bateau SEV sur la bonne voie. «

Ruedi Hediger, ancien adm. des finances SEV

Ruedi Hediger, l'administrateur des finances du SEV, part à la retraite

« Tout est plus professionnel »

Il y a quelques jours, Ruedi Hediger a remis les clés du coffre à son successeur, Aroldo Cambi. Retour sur 27 ans au SEV, retour sur deux époques bien différentes.

contact.sev: Tu as travaillé presque 30 ans au SEV. Quel est ton sentiment à l'approche de ton dernier jour de travail?

Ruedi Hediger: 27 ans exactement! Je me sens très bien face à ce départ, qui a été prévu ainsi. Je savais depuis longtemps comment ça se passerait. Il n'y a donc pas de surprise, et personne ne m'a forcé. C'était plutôt le contraire: on me demandait pourquoi je parlais déjà, on me disait que je pourrais encore travailler un peu plus longtemps...

Tu as été bien plus longtemps suppléant qu'administrateur des finances. Quelle a été la meilleure période ?

Celle en tant que chef bien sûr, même si je ne veux pas

dénigrer la fonction de suppléant. J'avais à l'époque une belle complicité avec mon supérieur hiérarchique. Nous avons tous deux, Erwin Kläy comme administrateur des finances et moi comme suppléant, été nommés en 1990. Il était alors clair que nous allions rester tous deux très longtemps, s'il n'arrivait rien d'extraordinaire. En tant que chef, j'ai pu mettre en place les quelques idées que j'avais en tête.

Quel a été ton plus gros succès au SEV ?

J'ai survécu à deux crises financières durant cette période. Lorsque je suis devenu administrateur des finances, il y a eu un tournant, un changement d'époque. Avant, nous étions dans une situation paradisiaque, avec des réserves et de gros capitaux. J'ai dû travailler avec ces changements et j'ai réussi – avec d'autres – à maintenir le bateau SEV sur la bonne voie. Ce fut le plus gros défi, finalement couronné de succès.

Quels ont été les autres points importants ?

La nouvelle direction mise en place dès 2010 est une bonne chose. Nous tirons tous à la même corde, dans la même direction. Nous avons des orientations et des responsabilités différentes mais nous dirigeons le SEV ensemble comme une entreprise. Un dernier point: j'ai montré beaucoup de transparence au sein de la direction. J'ai ainsi obtenu une certaine sensibili-

sation à l'aspect financier.

Le SEV est financièrement stable. Quel conseil donnes-tu à Aroldo Cambi, ton successeur ?

Le même que j'ai reçu à l'époque de mon prédécesseur, à savoir ne pas tout changer et virer de 180 degrés, mais plutôt consolider ce qui fonctionne bien. » Lorsque les moyens sont là, la retraite à 60 ans est juste. «

Bien sûr, on peut apporter sa petite touche personnelle. Aroldo amènera également une vision extérieure. C'est la première fois depuis des décennies que nous avons quelqu'un qui a déjà travaillé à un poste de direction dans une autre organisation. J'espère qu'il amènera de nouvelles idées au SEV et aux organisations annexes tout en privilégiant la continuité, en respectant les valeurs fondamentales de l'entreprise et en ne céda pas à certaines tendances actuelles en matière de finances.

Qu'entends-tu par tendances actuelles ?

Par exemple en ce qui concerne la prévoyance professionnelle: bien que notre caisse de pensions soit encore et toujours en surcouverture, il y a des voix qui s'élèvent pour dire que le SEV doit prendre des mesures d'assainissement. Ceux-ci demandent notamment des coupes drastiques. Autre chose: en raison de la situation du tourisme au Tessin, nous avons connu des an-

nées difficiles à Brenscino et il y a une tendance qui estime qu'on doit vendre l'hôtel. Il ne s'agit pas des tâches essentielles du syndicat et cela libérerait des moyens financiers, ce qui permettrait d'améliorer les ressources SEV un peu justes. Mais aussi longtemps que le taux d'occupation

des membres se situe aux alentours de 25 %, il s'agit là d'une offre importante de notre syndicat. Voilà les tendances que je ne trouve pas bonnes.

Que penses-tu de l'âge de la retraite fixé à 60 ans au SEV? Est-ce adapté ?

A la base oui. Lorsque les moyens sont là, c'est juste. Mais les gens devraient alors partir s'ils le peuvent. Je ne peux pas dire comment ce sera dans 5 ou 10 ans. Mais il y a une grosse pression de la part des institutions de prévoyance professionnelle en raison des changements dans le marché des capitaux.

Comment le SEV a-t-il évolué durant toutes ces années ?

A l'époque, je suis arrivé de l'extérieur et je m'intéressais au poste de responsable des finances. J'ai senti un manque de professionnalisme, il y avait des processus qui manquaient de transparence, des personnes avec des privilèges un peu opaques. Ces dernières an-

nées, le SEV s'est fortement professionnalisé, car il y a été obligé. Un pas essentiel a été franchi lorsque le travail syndical, qui se résu- mait à la « gestion » de règlements, a pu s'élargir et qu'on a pu passer à la négociation. C'était jadis plus simple, les collaborateurs avaient davantage de temps, également pour soigner les contacts. Aujourd'hui,

tout va plus vite, mais c'est aussi plus professionnel. J'ai pu apporter ma contribution dans ce domaine. Les comptes sont établis par exemple de manière particulièrement professionnelle, en comparaison avec d'autres organisations non lucratives.

Dans quelle domaine l'évolution du SEV s'est-elle plutôt faite dans le mauvais sens ?

Il n'y a qu'un seul point à soulever: le projet de fusion avec le syndicat de la Communication. Si on s'était laissé assez de temps, on aurait pu faire aboutir le projet. Mais la manière de procéder a été inacceptable selon moi: tout est allé trop vite et certains participants ont eu des rôles discutables. C'est le seul évènement négatif que j'ai vécu durant toutes ces années. Il y a bien sûr d'autres aspects, par exemple le passage à CFF SA. Nous y avons perdu 15 000 membres. D'un autre côté, on peut dire que cette perte est digérée et

BIO

Âge: 60 ans

Famille: marié, deux garçons adultes.

Parcours: maturité commerciale, expérience professionnelle auprès de la Banque Populaire Suisse et auprès de la direction de la santé du Canton de Berne, formation de cadre. Au SEV depuis 1985.

Loisirs: surtout du sport: tennis, vélo, randonnée, fitness, ski et raquettes. Il s'essaiera prochainement également au golf. Il aime les voyages à l'étranger et, dans ce cadre-là, photographier et filmer. Il aime s'occuper de sa maison et de son jardin. Et en général: profiter de la vie.

INTERVIEW



La remise des clés de Ruedi Hediger à son successeur Aroldo Cambi

que nous sommes encore en bonne santé.

Quels dossiers aurais-tu voulu finaliser et qui finalement restent encore ouverts ?

Même si la transition a été très courte et que mon suppléant ait annoncé son départ de manière inattendue et simultanée, j'ai pu tout mettre en route et terminer ce que je voulais faire. J'ai de toute façon dit que je continuais à être à disposition, s'ils devaient rester certaines tâches à accomplir. Je continue à gérer l'Hôtel Brenscino jusqu'à la fin de cette année, ainsi que la caisse de pensions SEV, selon le mandat qui m'a été confié.

Autrefois il y avait cette habitude de garder des fonctions lucratives même après le départ. Tu ne fais pas partie de cette catégorie-là ?

Non, j'ai toujours dit clairement que je n'ai pas besoin de revenus supplé-

mentaires. Mais je tiens beaucoup à ce que le changement soit bien géré, c'est pourquoi je conserve encore mes mandats jusqu'à la prochaine assemblée générale de printemps. C'est surtout utile car mon successeur arrive de l'extérieur et doit débiter avec une équipe réduite. En plus, nous sommes en train de mettre en place un projet: Nous voulons nous gérer la SEV-Multi entièrement dans la maison dès l'année prochaine.

As-tu encore une idée non réalisée pour le SEV ?

Oui, en lien avec les prestations. Nous entendons souvent les membres dire que nous devrions augmenter la limite d'achat de chèques Reka ou octroyer un plus grand rabais. Nous n'avons pas d'argent pour cela. Mais je suis d'avis que nous n'avons pas besoin de développer encore davantage nos réserves. Si nous arrivons certaines années à ob-

tenir à nouveau de bons résultats, je trouve que nous devrions les redistribuer aux membres, sous une forme ou une autre. Nous pourrions par exemple décider d'un rabais exceptionnel sur les chèques Reka durant une année ou augmenter la limite supérieure d'achat.

Et maintenant alors, tu vas te prélasser ?

Oui, bien sûr... ! Non, je vais plutôt vivre de façon plus cool. Donc fini de lire rapidement le journal à 6 h 45 puis filer au travail. Je vais plutôt prendre le temps pour un café et organiser mes journées différemment. La devise est « la qualité au quotidien ». Mon épouse et moi voulons profiter de cette retraite. Nous allons visiter la Suisse avec nos vélos électriques achetés récemment. Il sera également important pour moi d'avoir davantage de temps pour

mes deux garçons, lorsqu'ils ont besoin de moi.

Voyageras-tu beaucoup ?

Le grand avantage en prenant une retraite anticipée est la possibilité de voyager durant plusieurs semaines en automne. Nous partons déjà cette année durant sept semaines. Je pars très volontiers à l'étranger, j'aime le chaud. Cette période est

» La devise est « la qualité au quotidien ». Mon épouse et moi voulons profiter de cette retraite. «

idéale pour découvrir certaines parties du monde que nous ne connaissons pas encore: l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Amérique du Sud. En voyageant à chaque fois de façon individuelle.

A quel journal ou magazine t'abonneras-tu désormais, puisque tu n'y a plus accès au bureau ?

J'espère recevoir *kontakt.sev* à la maison! Le

problème avec ma fonction, c'est que je n'avais plus de temps pour m'informer de façon approfondie. Cela s'est encore renforcé avec l'arrivée d'internet. Je me réjouis d'avoir à nouveau du temps pour lire des livres.

Qu'est-ce qui te manquera ?

Mon équipe! J'ai aimé travaillé avec mes collaborateurs. Je leur ai toujours laissé de l'espace et ne les ai pas contrôlés sans cesse. Cette collaboration me manquera. Je me réjouis d'un autre côté d'une certaine liberté: de pouvoir exprimer plus clairement mon avis sur certains thèmes. Cela n'a pas toujours été possible en raison de ma fonction mais aussi en raison de l'unité nécessaire dans ce genre d'entreprise.

Stéphane Chevalier préside depuis 6 mois la section VPT MBC (Transports de la région de Morges–Bière–Cossonay)

Un président discret et déterminé



Stéphane Chevalier pilote les trains BAM depuis novembre 2009, préside la section VPT MBC depuis janvier 2012.

Stéphane Chevalier n'a jamais imaginé devenir un jour président d'une section syndicale. Mais depuis qu'il est à la tête de la section VPT MBC, il impose petit à petit son style empreint de discrétion et de détermination. Pour lui la solidarité n'est pas un vain mot. Ses collègues apprécient. Rencontre avec un homme passionné par les transports publics et les voyages.

« La principale difficulté pour notre section, c'est de défendre de manière aussi juste que possible les intérêts des collègues qui travaillent dans le secteur chemin de fer et ceux qui travaillent dans le secteur bus, nos lieux de services ne sont pas les mêmes, nous n'avons donc pas de

contacts directs. » Stéphane Chevalier, 37 ans le 19 août prochain, n'est pas un adepte de grandes déclarations révolutionnaires prônant des lendemains qui chantent.

« Au mot lutter, je préfère le mot coopérer », assène-t-il de manière calme et ferme. Le nouveau président de la section VPT MBC est un passionné de voyages. Le pays où il aimerait déposer ses valises à la première occasion venue c'est le Japon, un pays qu'il a déjà eu l'occasion de visiter à trois reprises. Ce n'est pas un hasard ! Il y a une part de sagesse orientale dans la personnalité de Stéphane Chevalier. Il pourrait très bien faire sienne la maxime du Japonais Jigoro Kano, le fondateur du judo : « entraide et prospérité mutuelle ». S'il n'est pas partisan d'un syndicalisme qui fait la grève avant d'avoir cherché le dialogue, Stéphane Cheva-

lier ne trouve pas pour autant que tout va pour le mieux dans le meilleur

« Je trouve passionnant de travailler pour des compagnies régionales qui ont encore une dimension humaine. »

mondes au sein des Transports de la région Morges–Bière–Cossonay. « Malgré le fait que l'entreprise continue à recruter, nous sommes en sous-effectif aussi bien dans le secteur rail que dans le secteur bus. »

Compagnies régionales

Stéphane Chevalier a effectué un apprentissage de contrôleur aux CFF. Il a travaillé huit ans au sein de l'ex-régie fédérale avant de s'initier à la conduite des trains au LEB (Lausanne–Echallens–Bercher), ensuite il est retourné aux CFF pour y travailler dans la vente. Ce nomade des transports publics a appris la gestion de la circulation des trains chez Travys à

Yverdon-les-Bains ; il a même travaillé une saison à la CGN comme batelier avant d'entrer au BAM en novembre 2009 comme mécanicien de locomotive. « Je suis un défenseur du monde des transports publics, je trouve passionnant de travailler pour des compagnies régionales qui ont encore une dimension humaine. » Toutes ces expériences professionnelles n'ont pas empêché Stéphane

(suite en page 9)

INFO

Comité de la section VPT MBC

Président : Stéphane Chevalier ; vice-président rail : Yvan Berthold ; vice-président route : Pascal Trosset ; caissière : Marina Humbert-Droz ; secrétaire : Philippe Gut.
La section VPT MBC compte 73 membres. Le secrétaire syndical Daniel Trolliet assure la coordination entre la section et le SEV.

UNE COMPAGNIE RAIL, ROUTE ET FUNICULAIRE

Les Transports de la région de Morges–Bière–Cossonay (MBC) exploitent 4 entités de transports publics qui relient les 35 communes de l'agglomération morgienne :

- Le chemin de fer BAM (lignes Bière–Apples–Morges et Apples–L'Isle) ;
- Les bus régionaux MBC (Transports de la région de Morges–Bière–Cossonay) ;
- Les bus urbains TPM (Transports publics de Morges et environs) ;
- Le funiculaire CG (Cossonay Gare-Ville).

Au total les MBC emploient 155 collaborateurs pour 133,1 ETP (équivalents temps plein).

REMERCIEMENTS À L'ANCIENNE ÉQUIPE DIRIGEANTE

Lors de l'assemblée générale de printemps qui s'est déroulée le mercredi 16 mai à Toloche-naz, la section VPT MBC a remercié le président sortant André De Giuli et le vice-président sortant Pierre-Alain Tardy. « André De Giuli et Pierre-Alain Tardy ont tenu le cap malgré les difficultés », a souligné le secrétaire syndical SEV Daniel Trolliet. Durant cette assemblée, il a notamment été question des conductrices et conducteurs des bus scolaires qui travaillent dans des conditions pas

toujours faciles avec des horaires aux longues amplitudes mais peu d'heures de travail effectif sont payées. Durant cette même assemblée, le lancinant problème du sous-effectif aussi bien au chemin de fer qu'aux bus a été longuement débattu. Le président Stéphane Chevalier et le secrétaire syndical Daniel Trolliet solliciteront un rendez-vous avec la nouvelle responsable des ressources humaines des MBC.

AC

(suite de la page 8)

Chevalier de siéger depuis trois législatures au sein du législatif de sa commune de Cossonay.

Indigné

Depuis qu'il a repris la présidence de la section VPT MBC le 1^{er} janvier de cette année, Stéphane Chevalier avoue « s'impliquer de plus en plus dans la chose syndicale ; cette présidence me prend en moyenne une bonne heure par jour, mais j'exerce volontiers cette fonction pour mes collègues. Outre le fait de faire aboutir nos revendications syndicales, j'aimerais amener plus de convivialité au sein de notre section. Lors de l'anniversaire de chacune et chacun de mes collègues, je leur écris un petit mot. » Si Stéphane Cheva-

« La solidarité, c'est important.

Depuis que je vais régulièrement aux Philippines, je mesure mieux l'écart qu'il y a entre les gens très riches et très pauvres.

lier est de plus en plus engagé, c'est peut-être aussi dû au fait que son épouse Cecilia, originaire des Philippines, fait partie des 1250 employés du groupe Merck Serono qui vont perdre leur emploi à Genève malgré un bénéfice de 745 millions. « Je suis indigné par l'arrogance dont fait preuve la direction de cette entreprise dans le cadre de ce licenciement collectif. »

La famille d'abord

Stéphane Chevalier a un taux d'activité aux MBC de 80%. « Pour moi la famille compte beaucoup. Je veux participer à l'éducation de notre fille Cassandra âgée de 2 ½ ans ». On a même pu apercevoir père et fille défiler dans les rues de Lausanne à l'occasion du cortège du 1^{er} Mai. « La solidarité, c'est important. Depuis que je vais régulièrement aux Philippines, je mesure mieux l'écart qu'il y a entre les gens très riches et très pauvres. Cela m'a aussi appris à me satisfaire de ce que j'ai et d'apprécier le privilège de pouvoir voyager. »

Alberto Cherubini



Arrivés au terme de leur course, les mécaniciens des trains de la ligne du BAM font le ménage. Une tâche que Stéphane Chevalier accomplit sans faire des chichis.

Le Tribunal fédéral confirme l'interdiction des abus

Sous-traitance en chaîne dans les marchés publics

Le Tribunal fédéral a confirmé l'amende infligée à une entreprise vaudoise qui n'avait pas empêché ses sous-traitants de commettre des abus en matière de conditions de travail. Il s'agit là d'un arrêt de grande importance. La prochaine étape doit être celle d'une vraie responsabilité solidaire.

Le Tribunal fédéral vient de rendre un arrêt déterminant pour la lutte contre les abus de la sous-traitance en chaîne. Ce véritable fléau, qui sévit surtout dans le bâtiment, réside en ceci que des entrepreneurs principaux, en sous-traitant tout ou partie de leurs tâches à des entreprises qui sous-traitent à leur tour, tentent de se défaire de

« L'adjudicataire de travaux doit s'assurer que tous ses sous-traitants respectent les dispositions relatives à la protection des travailleurs de même qu'aux conditions de travail. »

leur responsabilité si un des sous-traitants viole les règles du contrat de travail et pratique la sous-enchère.

Une très bonne nouvelle

Les autorités vaudoises avaient condamné un entrepreneur principal qui n'avait pas veillé à ce que toute la chaîne des entreprises de sous-traitance respecte les conditions de travail et de salaire et lui avaient infligé une

amende de 60 000 francs. Les entreprises concernées exécutaient un mandat public, à savoir la construction de la semi-autoroute H 144 dans le Chablais valdo-valaisan. Cette sanction, qui avait d'abord été confirmée par le Tribunal cantonal, vient désormais de l'être aussi par le Tribunal fédéral. Selon la Haute Cour, l'adjudicataire de travaux doit s'assurer que tous ses sous-traitants respectent les dispositions relatives à la protection des travailleurs de même qu'aux conditions de travail. Ainsi, une négligence peut être imputée à un adjudicataire qui sous-traite à une entreprise ne respectant pas ces dispositions.

Cette décision est une très bonne nouvelle pour la lutte contre la sous-enchère salariale. Même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'une responsabilité solidaire (l'entrepreneur ne doit payer

qu'une amende et pas l'entier du dommage subi par les travailleurs et travailleuses), c'est là un premier pas vers son introduction; d'abord dans les marchés publics, puis pour tous les travaux privés, car elle montre qu'un entrepreneur principal peut et doit se soucier de ce que font tous ses sous-traitants.

La responsabilité solidaire est le meilleur moyen de veiller à ce que les entrepre-



Jean Christophe Schwaab. Le désormais ancien secrétaire de l'USS quitte ses fonctions avec la satisfaction de voir enfin une sanction exemplaire contre les abus commis dans le cadre de travaux de sous-traitance.

neurs principaux ne se défaussent pas de leur responsabilité envers les salariés, en recourant à des sous-traitants, puis en négligeant totalement de surveiller les pratiques de ces derniers. De fait, certains cantons ont déjà inscrit la responsabilité solidaire dans leur législation sur les marchés publics, notamment les deux Bâle.

Une amende, ça ne suffit pas

Les autres cantons et la Confédération doivent s'en inspirer et se doter de règles pour que les entrepreneurs négligeant ne soient pas condamnés uniquement à une amende comme dans le cas vaudois, mais doivent répondre de tous les dommages commis envers les travailleurs par leurs sous-traitants (et les sous-traitants des sous-traitants, etc.), c'est-à-dire : arriérés de salaires, de cotisations sociales, etc. Les Chambres fédérales, qui doivent se pencher plus en détail sur l'introduction de la responsabilité solidaire pour toutes les entreprises, et pas seulement celles qui travaillent sur mandat d'une collectivité publique doivent également s'inspirer de cette décision du Tribunal fédéral et prendre note qu'il s'agit d'un complément réellement efficace aux mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes.

Jean Christophe Schwaab

JEAN CHRISTOPHE SCHWAAB A QUITTÉ L'USS

Ci-contre vous pouvez lire le dernier texte rédigé par le Vaudois Jean Christophe Schwaab en qualité de secrétaire de l'Union syndicale suisse (USS). Pour le remplacer, le comité de l'USS a élu le juriste argovien Luca Cirigliano qui entrera dans ses nouvelles fonctions au début du mois de septembre. Le comité a rendu hommage à Jean Christophe Schwaab et l'a remercié pour les multiples et précieux services rendus. Jean Christophe Schwaab quitte l'USS suite à son élection au Conseil national.



« Ce résultat est à la fois une confirmation du travail effectué, mais également un mandat pour que l'on continue ainsi. »

Giorgio Tuti, président SEV

Résultats du sondage auprès des membres

Les membres SEV sont militants, politiquement engagés – et satisfaits

Les membres continuent à être satisfaits du SEV. C'est le résultat principal du sondage effectué par l'institut LINK en avril, sur mandat du SEV. La direction syndicale estime que les résultats montrent bien où les membres souhaitent des améliorations.

Si l'on devait décrire le membre SEV typique selon les résultats du sondage, on pourrait dire que c'est un homme qui a entre 45 et 60 ans et qui travaille aux CFF. Il considère le SEV comme une organisation active, politiquement plutôt à gauche, mais pas très moderne. Il l'aimerait plus combative et da-

vantage engagée dans la politique des transports. Il souhaite également davantage de contacts directs avec les employés SEV et il est prêt à payer pour cela une cotisation un peu plus élevée. En moyenne, les membres seraient prêts à payer CHF 1.35 de plus par mois. Les retraités eux mettraient CHF 1.20 de

plus. Les membres satisfaits (les trois domaines tout en haut sur le graphique de droite) disent nettement plus clairement oui à une augmentation de la cotisation que les mécontents.

Dans les faits, la plupart des membres sont satisfaits du SEV, et beaucoup d'entre eux sont même très satisfaits:

la moyenne se situe à 7,24 points sur une échelle allant jusqu'à 10. C'est haut en comparaison avec d'autres organisations (selon l'institut LINK, la note de référence est à 7,0). Au niveau de la satisfaction du personnel CFF par exemple, on est à 6,0. « Ce résultat est à la fois une confirmation du travail effectué,

mais également un mandat pour que l'on continue ainsi. », commente Giorgio Tuti, président SEV. Les résultats du sondage ont été décortiqués selon les régions linguistiques, le sexe et les groupes d'âge. On apprend ainsi que les moyens d'information importants diffèrent entre Suisse allemande et Suisse ro-

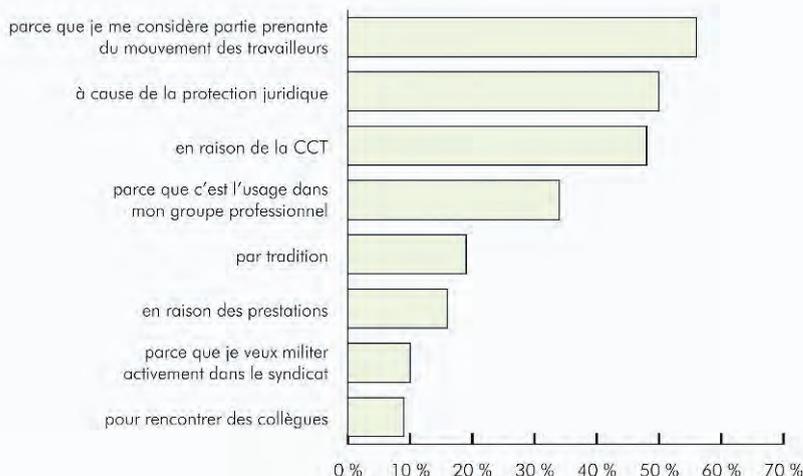
ÊTRE PARTIE PRENANTE DU MOUVEMENT DES TRAVAILLEURS

Le SEV fait partie du mouvement des travailleurs et c'est très bien ainsi: 56% des membres ont évoqué cette raison pour leur engagement au SEV. Est aussi évoquée, la protection juridique, qui représente la prestation la plus importante du syndicat pour les membres. On peut noter des

différences selon le groupe d'âge: chez les jeunes, la protection juridique se place devant le mouvement des travailleurs, mais chez les actifs, c'est celui-ci qui prime, de même que chez les pensionnés. La CCT, en troisième position dans l'ensemble, a une bien plus

grande signification pour les 30 à 60 ans que pour les jeunes ou les plus âgés. Au niveau régional, à noter qu'au Tessin, il y a bien plus de membres que dans les autres régions qui évoquent comme raison le fait que c'est l'usage dans leur groupe professionnel.

Pourquoi êtes-vous membre du SEV ?

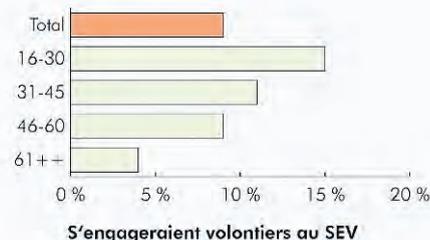


LA RELÈVE SYNDICALE

Les jeunes s'engageraient volontiers

Un membre SEV sur quatre a ou a eu une fonction dans le syndicat, que ce soit dans la section, dans la sous-fédération, dans une commission ou comme délégué CCT. On a demandé aux membres non-engagés s'ils étaient prêts à s'engager. En tout, 9% d'entre eux seraient disposés à être actifs au sein du syndicat. Ce qu'il faut relever, c'est que c'est le cas particulièrement chez les jeunes. Cet aspect est à souligner puisque beaucoup de sections se plaignent

aujourd'hui de ne pas trouver de relève pour le travail syndical. Apparemment il reste un potentiel à exploiter. Une recette à succès de la ZPV: ce sont les jeunes actifs du syndicat qui vont vers les autres jeunes pour leur parler de l'activité syndicale. Et ça fonctionne. « Nous, les plus âgés, nous n'avons plus assez l'accès aux jeunes, peut-être que nous ne parlons plus vraiment la même langue. », souligne le président central Andreas Menet.



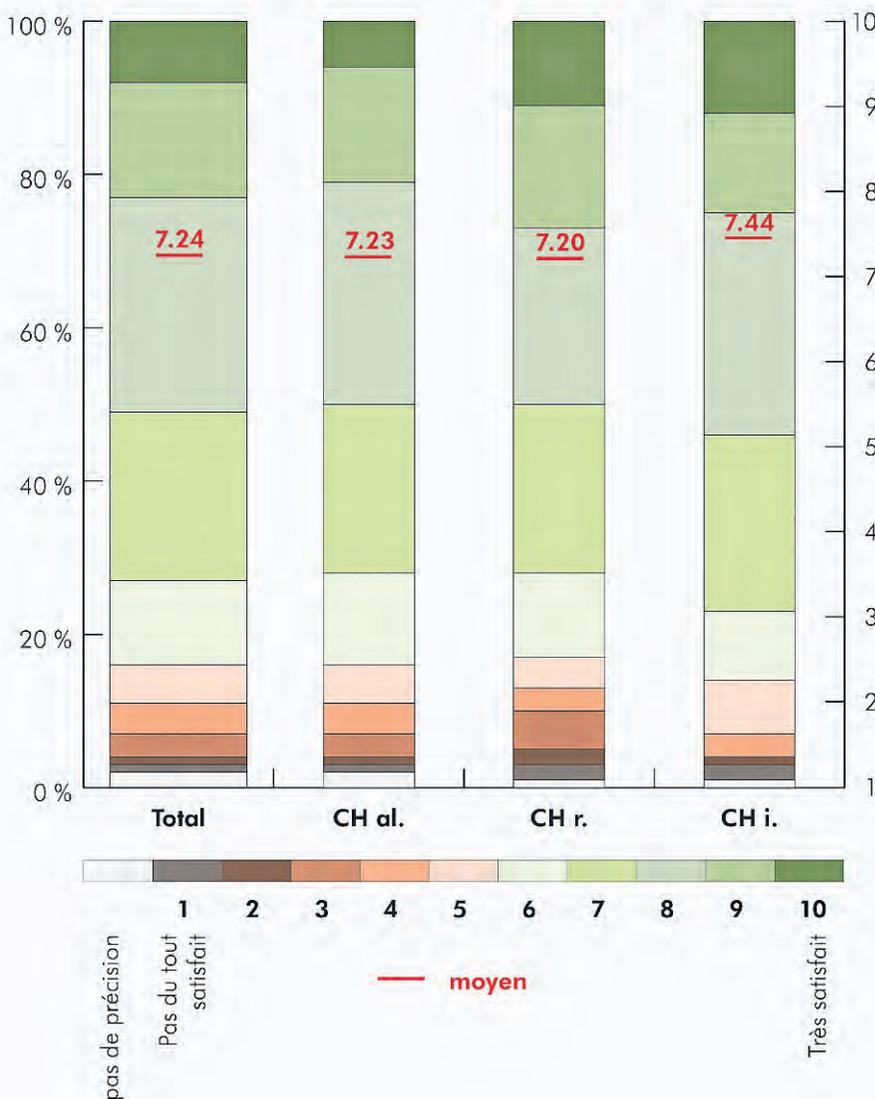
DOSSIER

aits

mande et que les pensionnés ont de propres besoins, par exemple en matière d'événements mis en place par le syndicat. La direction et le comité vont analyser les résultats finement afin de connaître et pouvoir répondre encore mieux aux besoins des membres et aux attentes des futurs membres.

Textes: Peter Moor, Graphiques: Jörg Matter

Dans quelle mesure êtes-vous globalement satisfait du SEV ?

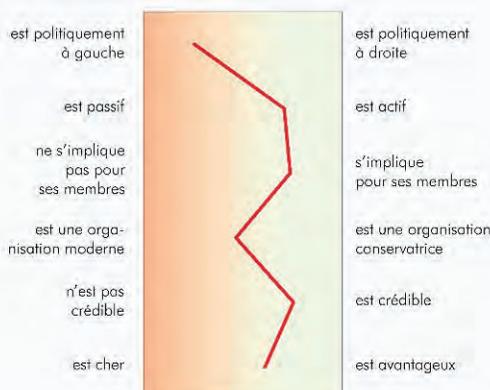


INFO

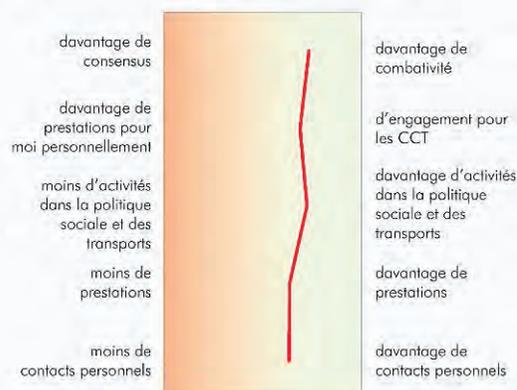
Le sondage

Le SEV a mandaté l'institut LINK de Lucerne pour faire ce sondage. Cette entreprise a une grande expérience dans ce domaine. L'institut LINK a choisi aléatoirement 10 000 membres parmi les adresses de tous les membres entre 16 et 75 ans. Ceux-ci ont reçu le questionnaire papier établi conjointement par l'institut LINK et le SEV, ainsi qu'un lien pour pouvoir le remplir online. L'institut comptait sur un taux de réponses de l'ordre de 10 %, mais les membres se sont montrés très zélés puisque plus de 3700 ont participé au sondage, qui a été analysé de façon totalement anonyme. Cinquante personnes ont ensuite été choisies au hasard et ont reçu chacun un chèque Reka d'un montant de 100 francs, en guise de remerciement.

Comment évaluez-vous personnellement le SEV ?



Qu'est-ce que vous attendez personnellement du SEV à l'avenir ?



Les membres SEV utilisent différentes sources d'information traditionnelles

contact.sev et les affiches en premier lieu

Les médias numériques jouent encore un rôle très modeste pour les membres se renseignant sur le SEV. Le canal d'information le plus important est clairement le journal *contact.sev*, et, pour les actifs, les panneaux d'affichage dans les locaux.

Trois membres SEV sur quatre lisent chaque ou quasi chaque édition de *contact.sev* – comme vous le faites d'ailleurs maintenant... Les habitudes de lecture diffèrent selon l'âge, puisque les

moins de 30 ans donnent une note de 2,46 (cela signifie occasionnellement à souvent) et les plus de 60 ans une note de 3,59 (sur une échelle allant jusqu'à 4, cela signifie presque toujours).

C'est exactement le contraire pour le site internet, qui n'est pas très connu des plus âgés.

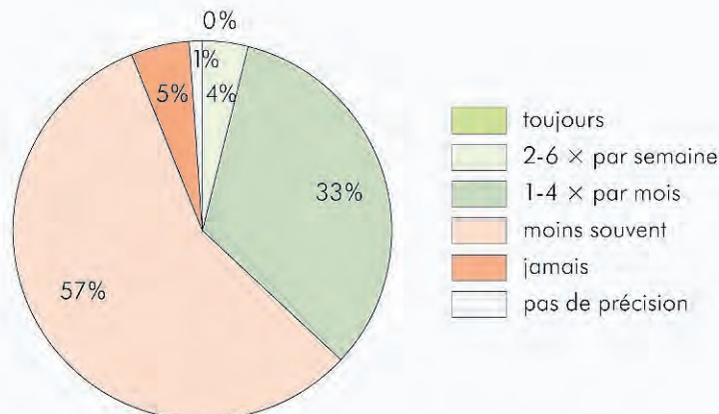
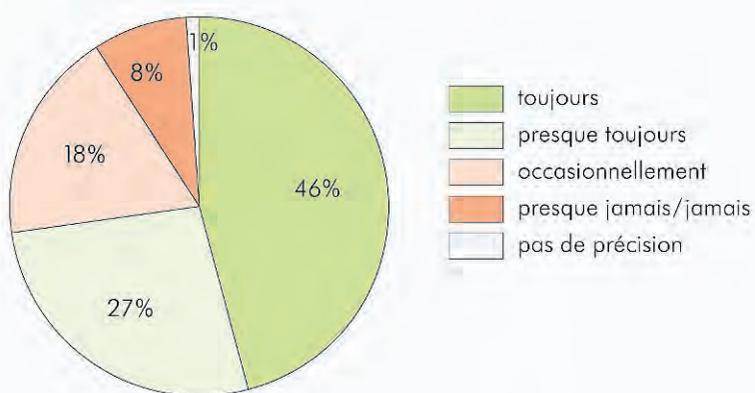
Douce évolution

« Nous devons renforcer nos moyens de communication numériques à l'avenir afin d'atteindre les membres les plus jeunes », explique Peter Moor, chef de la communication. Les moyens classiques restent cependant essentiels

pour aborder les membres actifs: pour les groupes d'âge qui représentent les actifs, les panneaux d'affichage dans les locaux de travail (SEV-Infos) sont très importants. Pour les membres de moins de 45 ans, ils sont pratiquement aussi importants que le journal. En Suisse romande, le contact direct avec le personnel du SEV est clairement plus important que dans les autres régions. Et

avec l'âge, la participation à des activités du syndicat gagne de l'importance.

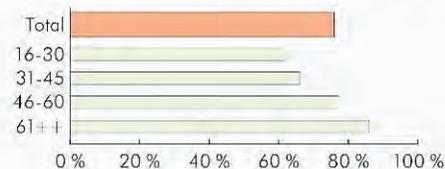
En général, les moyens de communication du SEV obtiennent de bonnes notes: aussi bien *contact.sev* que le site *www.sev-online.ch* sont jugés actuels et bien compréhensibles. La rubrique préférée du journal, au niveau national, est l'« angle droit », à savoir la rubrique du service juridique.



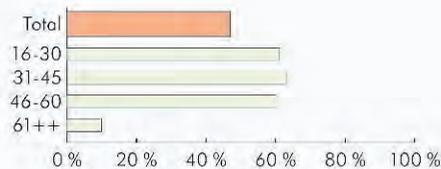
A quelle fréquence lisez-vous *contact.sev* ?

A quelle fréquence consultez-vous le site *sev-online.ch* ?

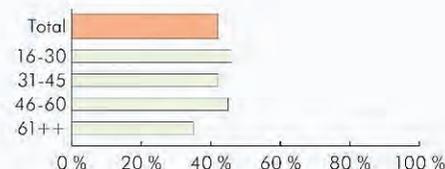
Comment vous informez-vous sur le SEV ?



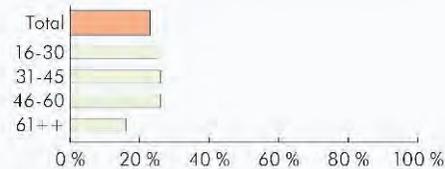
L'édition imprimée de *contact.sev* à la maison



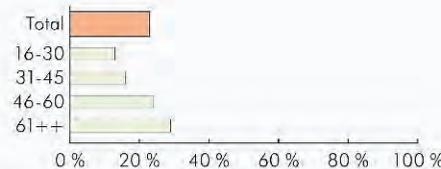
Affiches/informations sur le lieu de travail



Contact personnel



Le site *sev-online.ch*



Participation à des activités/événements

Sections

Dimanche 2 sept.
Refuge de Valeyres

■ **VPT Nord vaudois**
Grillade familiale Travys

Et n'oubliez pas le 15 novembre : assemblée générale à la cabane de l'Écaille.

Christophe Burgy, président

Pensionnés

Mercredi 22 août

Gruyère-Jaun

■ **PV Jura**

Sortie annuelle

Pour cette année, le comité vous a concocté une magnifique sortie, dans le beau pays de la Gruyère. Départ de Porrentruy, parc Zigguratt 7 h 15, Delémont 7 h 45. Le café et le croissant seront servis dans le car, vu que Electrobroc nous attend à 10 h 30. 10 h 30 Visite du centre d'information sur l'Energie (Electrobroc) se termine par un apéro. Repas de midi au restaurant Wasserfallen à Jaun-Village (potage – salade mêlée – tranches de porc à la crème – nouilles/frites – garniture de légumes – salade de fruits frais). Selon la disponibilité visite du cimetière. Col du Jaun-Boltigen-Thoun – Arrêt café au restaurant Campagna à Belp. Delémont arrivée env. 19 h, Porrentruy 19 h 30. Prix de sortie : CHF 60. Car tout confort avec Catherine-Excursions. A charge des participants : boissons de midi. Inscription jusqu'au : 17 août auprès du président P. Ackermann tél. 032 422 48 35 ou du secrétaire : Oscar Schaub tél. 032 422 67 76.

Le secrétaire : Oscar

Courrier des lecteurs

L'extrême dangerosité d'Economiesuisse envers le peuple helvétique !

Ces derniers temps, la presse ne parle plus que de cela ! En proposant une privatisation à outrance de nos principaux services publics (transports publics en tous genres, services postaux, distribution d'électricité, etc.), certains membres d'Economiesuisse évoquent la rentabilité et l'efficacité... mais pour eux uniquement, car leurs trois principaux objectifs sont :

- privatiser les bénéfices et étatiser les pertes;
- évoquer la responsabilisation individuelle du citoyen (terme politiquement correct, qui signifie en réalité : « Si tu rencontres des difficultés existentielles, dé...brouille-toi tout seul, ne compte pas sur nous pour t'aider !) ; à propos, connaissez-vous la définition exacte du « politiquement correct » ? La voici : « Il s'agit du monument érigé à la gloire de la plus colossale des hypocrisies, depuis que l'Homme est apparu sur notre planète Terre » !
- « Les petites gens, les sans-grade, bref le menu fretin, n'est conçu que pour servir... et disparaître (vaincu par toutes sortes de chicanes dûment

programmées), car son maintien coûte trop cher !

Comme on peut ainsi aisément le constater, pour nous, les modestes, sommes menacés par un avenir de misère, de détresse, voire de délinquance. Dès lors, tel un ouragan de force 5, combattons, jusqu'aux limites de nos forces, ce dangereux organisme (formé par les membres d'Economiesuisse, dont certains constituent une authentique oligarchie pestilentielle), conglomérat à la solde du « Livre Blanc » de De Pury et ses acolytes, ouvrage de sinistre mémoire, véritable « Mein Kampf » à l'encontre du peuple suisse ; notre combat doit donc quotidiennement se concrétiser, en veillant scrupuleusement à n'élire que des gens et à ne voter que pour des sujets qui ne correspondent qu'à nos propres intérêts personnels. Economiesuisse ne détruira pas le peuple à coups de mitraille, mais d'une manière beaucoup plus sournoise, car au moyen de diktats antisociaux sous toutes leurs formes ; cependant, le résultat final demeure hélas le même !

Michel POUSSAZ, Ollon VD

Loisirs

Samedi 21 et dimanche 22 juillet

Bavois
(buvette des terrains de football du FC Bavois, à côté de la halte CFF)

■ **8^{ème} Marche populaire IVV du CSC Lausanne**

Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis à Bavois !

Renseignements sur www.csl.ch

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les 21 et 22 juillet 2012 la 8^{ème} édition de sa traditionnelle marche populaire IVV à Bavois. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km à la découverte des canaux de la Plaine de l'Orbe, car il n'y a ni chronomètre ni classement. Départ et arrivée aux terrains de football du FC Bavois. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus.

CSC Lausanne, le président: Livio Bettosini

DÉGÈS

Claude Corbaz, visiteur retraité, La Forclaz VD; décédé le 29 juin dans sa 68^{ème} année. PV Vaud.

Simone Duriaux, veuve de Georges, Bevaix; décédée le 29 juin dans sa 92^{ème} année. PV Neuchâtel.

Maurice Dutoit, mécanicien de locomotive retraité, Lausanne; décédé le 2 juillet dans sa 87^{ème} année. PV Vaud.

Sylvia Genilloud, veuve d'André, Sion; décédée le 5 juillet dans sa 86^{ème} année. PV Valais.

Bernard Lanthemann, retraité, Grolley; décédé le 4 juillet dans sa 87^{ème} année. VPT Tpf autobus.

Paul Meylan, chef de train retraité, Lausanne; décédé le 21 juin dans sa 91^{ème} année. PV Vaud.

Dionys Minnig, CG gare de triage, Brigue; décédé le 6 juillet dans sa 91^{ème} année. PV Valais.

Aimée Niklès, veuve d'André, Lausanne; décédée le 5 juillet dans sa 96^{ème} année. PV Vaud.

Michel-Alain Poffet, monteur retraité, Fribourg; décédé le 26 juin dans sa 58^{ème} année. PV Fribourg.

Journée de formation pour les femmes

Du progrès au succès

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

Vendredi 23 novembre 2012, Hotel Bern à Berne

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

Exposé principal (avec traduction simultanée)

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

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

Le nombre de participantes est limité.

Les inscriptions sont acceptées dès à présent.

Prière de les adresser à:

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

Pour de plus amples informations:

www.sev-online.ch

Inscrivez-vous maintenant !

Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndical fort
Il tuo forte sindacato

■ PV Fribourg

Course annuelle à Saas-Fee à 1800 mètres d'altitude

Parfaitement organisée par notre vice-président, Franz Rohner, la course annuelle de la PV Fribourg a eu lieu le mardi 26 juin 2012. Destination : Saas-Fee.

Partis de Fribourg sous la grisaille, les 59 participantes et participants ont débouché du tunnel de base du Lötschberg, à Raron, sous le soleil.

Après avoir parcouru la vallée de Saas en car postal, nous voici arrivés dans la « perle des Alpes », à 1800 mètres d'altitude, juste à temps pour l'apéro. Après quoi, chacune et chacun a apprécié le repas servi au restaurant « Chämi Stuba ».

Avant de reprendre le car postal pour le voyage du retour, la plupart d'entre nous a pu découvrir ou redécouvrir cette magnifique station entourée de 13 sommets de plus de 4000 mètres qui sortait de sa léthargie d'en-



Une belle course en Valais pour commencer l'été.

tre-saison.

Et c'est de Brigue qu'une superbe rame régionale du BLS nous a emmenés à Berne via la ligne sommitale du Lötschberg, une option certes plus lente que le tunnel de base, mais oh combien plus... visuelle.

C'est donc avec le sourire que le groupe s'est séparé, heureux de cette journée d'amitié et de découverte.

Le secrétaire

EN VITESSE

NOSTALGIE

■ A Fribourg, les chemins de fer miniatures du Kaeserberg fêtent le jubilé des 150 ans de la ligne CFF Lausanne-Berne à leur manière : en lieu et place de l'habituel flotte de trains des années 90, les visiteurs verront circuler des compositions datant de plusieurs époques différentes.

Durant tout le mois de septembre, quelques vétérans de la traction électrique et autres témoins de l'ère de la vapeur parcourront avec la vigueur et le courage d'antan les lignes des chemins de fer miniatures du Kaeserberg.

Le nouveau simulateur de conduite d'une locomotive offre une manière originale de fêter personnellement le jubilé des CFF à Granges-Paccot. Dans le poste de conduite original d'une locomotive Ae 6/6 des CFF, chacune et chacun pourra, sur réservation, conduire virtuellement un train de Lausanne à Berne, sans oublier un arrêt en gare de Fribourg !

www.kaeserberg.ch

■ USSC Badminton

80 matchs sur 12 terrains

Sport, jeux et détente à la 12^e journée de championnats USSC de badminton à Interlaken.

Une joyeuse équipe de participants s'est rencontrée le samedi matin dans la salle omnisport du centre de formation d'Interlaken. La société de sport des cheminots du BLS était l'organisatrice de ces championnats annuels et elle a mis sur pied avec Roger Baumann (EBC Winterthur), responsable du badminton à l'USSC, un tournoi aux conditions impeccables pour les 27 participants. Le responsable du comité d'organisation Walter Röthlisberger a salué tout spécialement l'un des initiateurs du badminton à l'USSC, le président actuel de l'USSC Alberto Petrillo, qui se trouvait parmi les participants.

Les titres des quatre catégories dames, messieurs, juniors et seniors ont été attribués lors de 80 parties. Comme on jouait simultanément sur 12 terrains, il n'y avait pas de longue pause entre les matchs. La victoire s'obtenait par 21 points et deux sets gagnants.

Après cela, tout le monde est reparti pour transpirer encore un peu (et pas seulement à cause du temps beau et chaud). Pour certains les choses sérieuses ont alors commencé, il s'agissait avant tout de gagner le titre, qui est revenu chez les dames à Ursi Rohr (section SG ZP Luzern), devant Caro Frydig (ESK Biel) et Bea Walther (EBC Winterthur). Chez les messieurs, Fabian Rohr (SG ZP Luzern) a pu conserver son titre obtenu déjà l'année passée. Derrière



80 matchs se sont déroulés durant ces championnats de badminton qui ont réunis 27 participants.

lui se sont classés Marco Sommer (ESK Biel) et Martin Balz (EBC Winterthur). Pour ce qui est des juniors, Patrick Binder (EBC Winterthur) était sur la plus haute marche du podium, devant Céline Rüttimann (SVSE Simplon) et Romann Baumann (EBC Winterthur). Chez les seniors, Markus Schwendener (ESC St. Gallen) a également pu défendre son titre. Les deux membres du BLS Pietro Fontana et Walter Röthlisberger ont occupé le deuxième et troisième rangs. Mais tous ont été récompensés lors de la remise des prix et pas seulement les trois premiers de chaque catégorie. Le prix distribué en souvenir de cette journée était une planche en bois, saucisse incluse.

Plus de plus amples informations: www.ussc.ch

■ Sous-fédération TS

Division Immobilier: RailClean conclusion du projet « RESY »

RailClean a un avenir! Avec une stratégie d'avenir positive, les objectifs ont été définis dans le projet RESY. Ils contiennent entre autres: pas de cas CMT, planification simplifiée pour le personnel de direction dans la surface, une réduction des coûts de 10% et nos clients sont témoins du nettoyage.

Lors de la journée d'information et de consultation du 24 août 2011, les partenaires sociaux ont été informés des projets d'optimisation de l'organisation « EVOLUTION et RESY ». Depuis 2003, RailClean nettoie avec le système de nettoyage axé sur la vision

ou l'effet pour la propreté journalière, avec en complément un nettoyage périodique. Le mot d'ordre est: Pour avoir des gares toujours bien soignées, les prestations sont augmentées et les synergies sont appliquées en conséquence.

Les objectifs du projet « RESY » sont: acceptation maximale dans tous les lieux de service, inclusion de toutes les régions dans la thématique, application d'une « best practice » concernant le nettoyage des graffitis dans toute la Suisse et création d'une base uniforme dans toutes les régions.

La nouvelle systématique et organisation est appliquée et la direction dans la surface est renforcée (remplaçants, team à Sargans, lieu de service St-Maurice pour le Bas-

Valais et le Haut-Valais). Dans les fonctions opératives de la surface, un transfert de collaborateurs du nettoyage vers des fonctions de spécialistes mieux classées a eu lieu. Cela signifie aussi des possibilités de développement pour les collaborateurs. La formation et la formation continue ont ainsi été définies et sont constamment appliquées. Malheureusement, deux lieux de service ont dû être supprimés et l'effectif du personnel dans les fonctions opératives a dû être réduit de 298 à 264 postes à plein temps (pas de cas CMT). Une discussion a eu lieu avec chaque collaborateur concernant son développement personnel et malgré tout, six postes ne sont pas encore repourvus.

75



Un cadeau pour les joueurs, pour se remettre en forme après le sport !

Commission centrale RPV

Aplanir les différends pour mieux collaborer

La séance a eu lieu à Buchs le 25 juin. Elle a été précédée d'une rencontre importante à Lausanne, au sujet de la section RPV Lausanne.

Le président central de la sous-fédération RPV Hanspeter Eggenberger et le vice-président Danilo Tonina se sont rencontrés le 22 mai à Lausanne avec Olivier Barraud et

Jean-Pierre Etique, secrétaires SEV, et le président de section RPV Renens-Lausanne Triage Victor Luengo. Cette discussion était importante étant donné qu'il y avait plusieurs différends. On a parlé du passé, mais surtout de la nouvelle orientation. Les membres CoCentr sont confiants et se réjouissent de collaborer tous ensemble sur le plan syndical avec Victor et la section.

Il y a eu beaucoup de Newsletter de CFF Cargo suite aux divers changements de personnel à cause de la réorganisation à venir. On a pris connaissance de la nomination de certains chefs de team. Concernant le projet « réseau », étant donné que la plupart des points de desserte a été examinée, on peut dire que sur les quelque 155 points de desserte existants environ 125 vont être fermés. Cargo maintient cependant la suppression d'environ 200 postes à temps complet dans la production. Jusqu'à fin juin

la nouvelle organisation des teams RCP doit être sur pied et jusqu'à fin août, les collègues doivent être informés s'ils peuvent continuer à travailler à Cargo.

Les contrôles d'alcoolémie sans annonce préalable ne seront pas effectués par l'OFT. Il faut maintenant définir qui en est responsable et fixer la suite à donner.

La décision « 25 » (tous les conducteurs dans la courbe des mécaniciens) est encore en suspens. Avant de faire appel au Tribunal arbitral, on va parler encore une fois avec les CFF afin de trou-

ver une solution.

La rétrospective de l'AD est positive, la CoCentr remercie les délégués pour leur engagement. L'assemblée s'est bien déroulée et les exposés de Jürg Hurni, Manuel Avallone et Giorgio Tuti ont suscité un grand intérêt (voir le contenu dans le *contact.sev* n°12).

La sous-fédération RPV félicite Andrea Hämmerli pour son élection au Conseil d'administration des CFF.

Nous souhaitons à tous de bonnes vacances d'été.

Le service de presse RPV

JOURNÉE DE FORMATION SEV: RECRUTER AVEC SUCCÈS POUR LE SYNDICAT



Judi 23 août 2012

de 9 h 00 à 16 h 00 à l'Hôtel Bern à Berne

Le recrutement des membres est dans toutes les bouches et il le restera durant les années à venir. Lors de l'échange d'expériences « Recruter avec succès pour le syndicat », des collègues qui ont eu du succès dans le recrutement des membres vont présenter leurs méthodes. Par des discussions ouvertes, il sera possible d'échanger ses impressions sur ses propres méthodes et celles des autres et ainsi, de se développer. Il n'y a pas de recette miracle pour le recrutement des membres, mais des idées novatrices et une nouvelle motivation nous permettent d'avancer.

Contenu

Rapports d'expériences de recruteuses et recruteurs
Bonnes pratiques – mauvaises pratiques
Comment le SEV donne-t-il son soutien
Comment les sous-fédérations donnent-elles leur soutien
Que dois-je savoir en tant que recruteur ou recruteuse

Animateur

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV

Public cible

Responsables du recrutement et membres des comités de section et des sous-fédérations et toute personne intéressée

Orateurs

Membres du SEV qui ont réussi à convaincre de nombreux collègues à adhérer à notre syndicat

Chèque congé

Les employés CFF qui suivent ce cours reçoivent un congé-formation selon CCT CFF, annexe 6, art. 6g (CFF Cargo par analogie). La demande de congé doit être faite avant le cours au service compétent. Après le cours, la confirmation de participation distribuée par l'animateur du cours doit être remise à l'employeur. Pour les employés des autres entreprises concessionnaires, les réglementations correspondantes font foi.

Inscription

Jusqu'au 31 juillet au plus tard, auprès du secrétariat central SEV, Team recrutement, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57 ou sur notre site internet www.sev-online.ch

■ Comité central PV

En balade au Righi

La sortie annuelle du 26 juin, organisée de manière parfaite par la section PV Zug-Goldau, a conduit le Comité central PV sur la « Reine des montagnes ».

Nous nous étions tous donné rendez-vous à l'embarcadère lucernois de la Compagnie de navigation sur le Lac des Quatre-Cantons. Ce n'est que trop rapidement que les eaux tranquilles de ce lac portaient notre groupe, accueilli par un café et des croissants, jusqu'à Vitznau car les discussions étaient animées.

Tous à bord de la voiture « Belle Epoque » du train spécial, nous avons pu profiter des explications passionnées d'Isidor Lottenbach sur le Righi. Dans cette voiture datant de 1873, avec ses riches décorations et ses boiserie d'acajou, le trajet est vraiment un « voyage de reine ». Avec humour et précision, Isidor nous a brossé un portrait depuis les débuts du tourisme au Righi jusqu'à la dernière nouveauté qui vient d'être mise en service : des bains d'eau chaude et un spa dessinés par Mario Botta, le célèbre architecte. Il n'a pas oublié le « lever du soleil » de Mark Twain, les premiers touristes anglais et beaucoup d'autres anecdotes. C'est en



Isidor Lottenbach et Ursula Fischer.

1871 que le tronçon Vitznau –Staffelhöhe, premier chemin de fer de montagne d'Europe, a été mis en service. L'ingénieur Riggenbach avait auparavant (1863) fait breveter son système de crémaillère en France. Dans un superbe costume d'époque, la charmante Ursula Fischer nous a servi un apéritif de grande qualité durant le voyage.

Un riche « buffet paysan » nous attendait au restaurant de Righi-Kulm. Une balade jusqu'au sommet aurait dû suivre, mais il a fallu y renoncer à cause du mauvais temps. Refaire le monde et cultiver l'amitié ont ainsi

constitué l'essentiel de la journée et laisseront le meilleur des souvenirs car tout a été « royal », à part la météo. Nous avons pris congé à Arth-Goldau et sommes repartis dans toutes les directions pour rejoindre nos pénates.

Nous remercions ici la section organisatrice, la PV Zug-Goldau. Dommage qu'elle soit appelée à disparaître à la fin de l'année, à cause du désintérêt de ses membres pour constituer un comité. Les démarches pour une fusion avec la section PV de Lucerne sont presque terminées.

Otto Huser - trad. SA

Un ancien cadre de Sécheron s'est penché sur l'histoire d'un fleuron de l'industrie genevoise

L'histoire de Sécheron à lire dans un livre

Cet ouvrage retrace la passionnante histoire de Sécheron, entreprise genevoise de renommée mondiale, spécialisée en électromécanique.

Fondée en 1879, à l'aube des premières réalisations industrielles dans le domaine de l'électricité, la société conquiert rapidement ses lettres de noblesses sous l'impulsion de son ingénieur en chef, le génial inventeur René Thury. En 1884, Thury réalisa le premier transport de force électrique du continent. De très nombreux tramways électriques furent livrés, dès la fin du XIX^e siècle, en Suisse et à

l'étranger, dont les premiers véhicules qui roulèrent en France. La réalisation, en 1892, du chemin de fer électrique à crémaillère du Salève, une première mondiale, fut un grand succès.

A de maintes reprises, Sécheron dut faire face à de grandes difficultés qui mirent en péril son existence: les tragiques périodes des deux Guerres mondiales, mais également les crises conjoncturelles, dont celle des années 1920-1930, ainsi qu'une concurrence toujours plus féroce.

En 1918 fut créée la Société anonyme des ateliers de Sécheron (SAAS), laquelle put bénéficier, comme de nombreux fabricants suisses, de l'afflux de commandes liés à

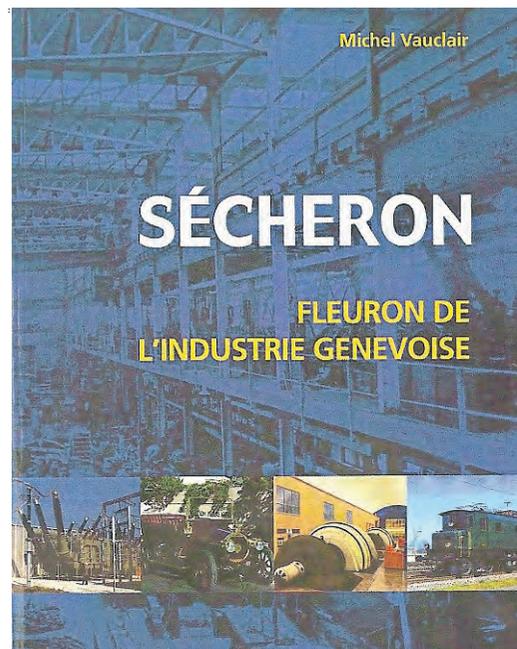
l'électrification du réseau des chemins de fer suisse, sous forme d'équipement de locomotives, d'automotrices et de matériel stationnaire.

Parmi le matériel roulant préservé par CFF Historic et ayant un équipement électrique Sécheron construit dans les années 1920, notons le Fe 4/4 (fourgon automoteur), l'Ae 3/5, l'Ae 3/6 III et la Be 4/7 (trois types de locomotives équipées de la transmission individuelle Westinghouse). La BLS SA conserve une Ae 6/8, machine qui était, lors de la livraison en 1925, la locomotive électrique monophasée la plus puissante du monde avec ses 3310 kW (4500 CV). En 1969 Sécheron fut absorbée par la Brown Boveri & Cie (BBC) de Baden. En 1988 la suédoise ASEA et l'helvétique BBC unirent leurs forces et créèrent Asea Brown Boveri (ABB), Sécheron fut alors scindée en deux: ABB Sécheron (pour les transformateurs stationnaires et de traction) et Sécheron SA (pour l'appareillage de traction, les sous-stations de trac-

tion à tension continue, etc.). A travers cette histoire d'un des fleurons de l'industrie genevoise, les membres du sev, intéressés par l'histoire de la traction électrique et de l'industrie électrotechnique, pourront découvrir celles et ceux qui firent Sécheron et

développèrent dans le monde entier la qualité de l'industrie genevoise. Un grand merci à l'auteur d'avoir pris sur lui d'écrire ce livre, lequel comble enfin et admirablement une grande lacune dans l'histoire industrielle suisse.

Roland Kallmann



Michel Vaclair: **Sécheron – Fleuron de l'industrie genevoise.** Editions Slatkine, Genève, 2011. ISSN 978-2-8321-0450-7, 448 pages, 170 illustrations en noir et blanc et 16 en couleurs, bibliographie et références, index des noms de personnes et des entreprises, format 16 x 23,5 cm, broché, prix CHF 49.- (+ évt port). Pour en savoir plus: www.slatkine.com. En librairie ou en vente par correspondance: Association genevoise du musée des tramways (AGMT), CP 5465, 1211 Genève 11.

Célébration du centenaire de la ligne de chemin de fer Bulle-Broc

Le train des chocolatiers a 100 ans

Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont fêté à Broc-Fabrique le week-end des 23 et 24 juin les 100 ans de la voie de chemin de fer Bulle-Broc.

Il y a en effet juste un siècle que Bulle et Broc-Fabrique sont réunis par le rail. La voie étroite qui les relie a été inaugurée le 24 juin 1912. L'arrivée de la chocolaterie Cailler dans le village de Broc a rapidement encouragé la construction d'une voie de chemin de fer, afin d'acheminer les marchandises entrantes et sortantes générées par la fabrique. Alexandre Cailler aspirait à la réalisation d'une voie normale entre les deux localités, cependant la volonté politique fut autre. Parmi les propositions qui s'of-

fraient aux CEG (Chemins de fer électriques de la Gruyère 1903-1942), c'est le projet Barras qui fut préféré par le Conseil d'Etat fribourgeois, c'est-à-dire la construction d'une voie métrique électrifiée. La concession fut attribuée en mars 1909 quant aux travaux, ils débutèrent en novembre 1910.

com.

Le train des chocolatiers a 100 ans, il arrive avec les mâtines premières et repart avec le bon chocolat.



Angle droit

Malade: et le droit aux vacances ?

La rubrique de la protection juridique SEV.

Le temps des vacances est à nouveau là. Mais parfois malheureusement, on tombe malade ou l'on a un accident juste avant. Comment se règlent les vacances durant une maladie ou un cas d'accident ? Est-ce exclu de pouvoir partir ?

Celui qui est atteint dans sa santé a l'obligation de tout faire pour sa guérison et d'abandonner tout ce qui pourrait détériorer son état de santé. Les visites chez le médecin sont donc essentielles, la thérapie doit être suivie correctement et l'on doit se conformer aux ordres du mé-

decin traitant. Mais, lorsqu'on n'est plus tenu de garder le lit, il serait bon aussi d'avoir un peu de dépaysement.

Les vacances, c'est du repos. C'est d'ailleurs pourquoi elles ne peuvent pas être prises autrement et compensées par de l'argent par exemple. Cela signifie que personne ne peut obliger quelqu'un à renoncer à ses vacances. Surtout pas en proposant de l'argent en compensation. Et chaque année, le droit aux vacances est renouvelé.

Capacité ou incapacité de vacances

La question déterminante est : y a-t-il une capacité à partir en vacances ? La personne est en bonne

santé et a travaillé: elle peut partir en vacances. Lorsqu'il a une restriction au niveau de l'état de santé, c'est autre chose. Il faut alors qu'un médecin définisse s'il a capacité de partir en vacances.

Au cas par cas

Les médecins traitants doivent alors informer l'employeur: le but des vacances, à savoir le repos, peut-il être atteint malgré le problème médical ? Y a-t-il encore des traitements en suspens ? Comment la thérapie est-elle planifiée ? Où la personne veut-elle se rendre et comment va-t-elle s'y rendre ? Tout cela est au cas par cas. On peut faire une croisière avec une jambe cassée, mais difficilement un tour en

moto. On peut quasi toujours faire des vacances balnéaires, mais cela dépend tout de même de la longueur et du moyen de transport pour s'y rendre à la mer. On peut aussi convenir qu'on profite des vacances pour faire une cure. La capacité de vacances n'est pas forcément modifiée si la personne a prévu des activités particulières mais qu'elle ne peut plus les réaliser. Dans ce cas, elle peut essayer de se faire rembourser les frais d'annulation de son voyage au moyen d'un certificat médical.

Si la capacité de vacances est démontrée médicalement et le voyage peut être entrepris, ces jours de vacances seront logiquement soustraits au

solde restant de l'employé. La capacité de vacances est également déterminante pour le versement des indemnités journalières de la caisse-maladie ou caisse-accident. Ces indemnités sont normalement suspendues durant les vacances, c'est pourquoi le salaire est alors payé, s'il y a encore un contrat de travail.

Remarques désobligeantes inévitables

« Il ne peut pas travailler, mais peut partir en vacances ! » De telles remarques ne peuvent être évitées. Mais si le médecin a confirmé l'autorisation de partir, il n'y a (presque) plus rien qui puisse entraver les vacances.

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.

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

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

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



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

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom :

Rue :

Code postal/Lieu :

Téléphone :

Courriel :

Date :

Règlement de l'action du 12.12.12:

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

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

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

4. Les prix attribués sont les suivants :

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

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

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

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

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



Recruté par :

Nom/Prénom :

Rue :

Code postal/Lieu :

Téléphone :

Numéro de compte/IBAN :

Signature :

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

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

De La Sagne aux Hauts-Geneveys, la balade commence par le mythique sentier des statues

Un zoo en bois en pays neuchâtelois

Denis Burri, président de la section VPT TPCV (Transports publics La Chaux-de-Fonds-Val-de-Ruz), conseille aux lecteurs de *contact.sev* de faire la balade sur le fantastique sentier des statues.

Denis Burri est domicilié au Petit-Martel, à quelques kilomètres de La Sagne, point de départ de la balade. « Une marche qui peut se faire en famille, mais il faut avoir de bons souliers car ça grimpe », avertit le président de la section SEV neuchâteloise.

Espaces pour le pique-nique

Depuis la gare de La Sagne (1032 m), partir en direction du terrain de football, le sentier des statues étant bien indiqué dans ce village riche en magnifiques fermes. Arrivés dans la forêt, nos yeux sont envoûtés par les sculptures

en bois. Tout au long du sentier des statues il y en a plus de 150 à découvrir. Elles ont été sculptées par Georges-André Favre, un ingénieur à la retraite, qui est le propriétaire de la forêt. Nous sommes donc dans un domaine privé mais généreusement ouvert au public. Il y a même des bancs et des endroits aménagés pour le pique-nique. Dans les troncs d'arbres, l'artiste sculpte depuis 33 ans des sujets extrêmement variés : cela va d'un bouddha à une morille, en passant par une sirène et (forcément) une bouteille d'absinthe. Les animaux ont beaucoup inspiré le



Denis Burri.

sculpteur : hibou, girafe, loup, truite, cygne, ours, etc. un véritable zoo en bois habite cette forêt magique. Le sentier des statues est long un peu plus d'un kilomètre et son dénivelé est de 260 mètres. Donc, comme l'a dit l'ami Burri, « ça grimpe ».

Panorama grandiose

Le sentier des statues n'est que l'apéritif de la balade qui nous conduit jusqu'à Les Geneveys-sur-Coffrane. Une fois que l'on a quitté la forêt et ses statues, poursuivons la marche jusqu'au sommet du Mont-Racine (1439 m). Si le beau temps est de la partie, il est possible d'admirer un panorama qui va du Chasseral au Mont-Blanc. Ensuite, il faut amorcer la descente vers les Hauts-Geneveys en passant par la Tête de Ran. Au total, vous aurez parcouru une petite douzaine de kilomètres en 3 h 30 si vous ne vous êtes pas attardés devant les statues, mais il faut compter une bonne demi-heure de plus, car on se laisse



facilement gagner par l'atmosphère énigmatique que dégage ce musée imaginaire à ciel ouvert.

Transports publics tip top

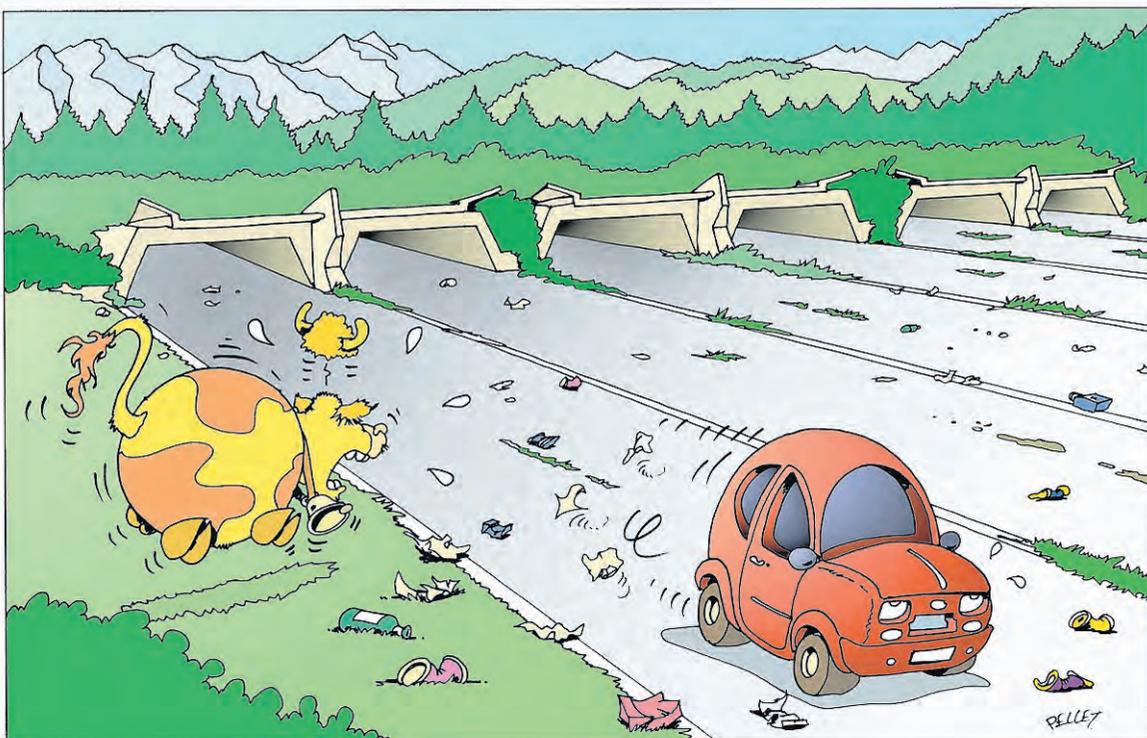
Si l'on effectue la balade dans le sens inverse, arrivés à La Sagne, l'on peut se restaurer à l'Hôtel von Bergen. « Un endroit où l'on mange drôlement bien des plats typiquement neuchâtelois », relève le gourmand Denis

Burri. A noter encore que La Sagne et Les Hauts-Geneveys sont deux villages très bien desservis par le train : La Sagne est à 23 minutes de La Chaux-de-Fonds et Les Hauts-Geneveys sont à 7 minutes de La Chaux-de-Fonds et à 20 minutes de Neuchâtel.

Alberto Cherubini

www.sentierdesstatues.ch

PELLET PIOCHE: C'EST ÇA L'AVENIR?



IL Y A 50 ANS

Bientôt le lait « upérisé »

La première installation d'upérisation du lait du monde entrera en service jeudi à la Centrale laitière de Berne. L'upérisation consiste à porter brusquement la température du lait à 150 degrés, puis à le refroidir non moins brusquement, ce qui permet d'anéantir toutes les bactéries. Le lait upérisé se conserve sensiblement plus longtemps que le lait pasteurisé. (...) L'installation bernoise, n'occupant que trois hommes, permettra la confection de 3600 berlingots à l'heure. La production journalière sera de 20000 à 40000 unités. Le berlingot d'un demi-litre de lait upérisé sera vendu 55 centimes.

Le Cheminot, 13 juillet 1962.

L'abysse entre dépenses et recettes semble encore se creuser

Le BLS diminue ses coûts

Des mesures urgentes devraient faire économiser 12 millions de francs au BLS cette année. Le BLS veut également concrétiser ses projets adoptés en avril d'augmenter la productivité, d'ici l'automne.

Afin d'atteindre le résultat demandé en 2012, il faut entre autres vérifier l'occupation des postes de travail, repousser les projets non encore commencés et réduire les dépenses pour des mandats externes, dit le BLS dans son communiqué du 3 juillet dernier. « Nous voulons et devons avoir des chiffres noirs pour 2012 », y explique le CEO Bernard Guillelmon. Les mesures immédiates ne comportent par contre pas de suppressions d'emploi et la priorité reste à la ponctualité et à la sécurité.

Le BLS explique la nécessité de ces mesures par l'évolution durant les premiers mois

de 2012, qui ont montré que les objectifs ne pourraient être atteints sans changements.

Gros défis financiers

Le planification financière est difficile, puisqu'il faut développer les prestations, mais que les indemnités diminuent. Le Parlement bernois a chargé le gouvernement de présenter un budget 2013 équilibré, ce qui pourrait signifier des économies d'environ 30 millions dans les transports publics.

Pertes extraordinaires

En plus, il y a eu des diminutions de trafic et des pertes importantes au niveau du chargement des autos, ainsi que les recettes moindres en raison de coupures sur les deux axes nord-sud Lötschberg-Simplon et Gothard. Le BLS signale également les augmentations des prix des sillons. Le président du Conseil d'administration Rudolf Stämpfli demande aux cantons qu'ils participent aussi aux coûts supplémentaires et

qu'ils augmentent les indemnités.

Augmentation de la productivité

Les projets d'augmentation de la productivité prévus pour les prochaines années seront déjà mis en place d'ici l'automne. Les coûts devraient alors diminuer, l'entreprise devant faire des économies d'entre 25 à 30 millions de francs par année, entre autres pour assainir la caisse de pensions, ce qui doit se faire sans l'aide de la Confédération.

Le BLS a besoin de ces gains également pour des investissements, comme Stämpfli l'a expliqué en avril. Ceux-ci sont nécessaires pour développer les prestations. Un exemple: l'acquisition en cours de 28 trains à deux étages pour le S-Bahn, pour un montant de 494 millions de francs (inclus les coûts internes, comme la formation). Pour la plus grande acquisition de matériel roulant de son histoire, le BLS doit puiser dans ses capitaux, car le Free Cash Flow ne suffit pas.

Fi/Hes

QUESTIONS OUVERTES

Le SEV et le BLS ont communiqué le 21 juin sur la suspension des négociations CCT et sur la situation financière tendue. Les mesures urgentes décidées le 3 juillet ne concernent guère les conditions de travail et les conditions générales des collaborateurs, mais les réductions au niveau administratif mettent à mal le partenariat social et le SEV doit donc être consulté. Les informations du BLS n'amènent que de l'incertitude et le SEV demande donc la plus grande transparence de la part de la direction. Nous estimons que le per-

sonnel BLS n'est pas responsable de la situation financière de l'entreprise. Si l'entreprise est aujourd'hui dans les difficultés, c'est son actionnaire principal, le canton de Berne, qui doit être clair sur les causes et les conséquences. Le Parlement, qui a ordonné un vaste programme d'économies au gouvernement, doit maintenant être conscient des effets sur les transports publics. Nous demanderons aux politiques de corriger cela: des transports publics de grande qualité et fiables ont leur prix!

Résumé du SEV-Info du 3 juillet

PRÉAVIS - INFORMATION AUX CADRES CFF

Le Syndicat du personnel des transports SEV invite les cadres des CFF à participer à une information qui aura lieu le **jeudi, 29 novembre 2012, de 11 h 30 à 13 h 30** à l'**Hôtel Ador, Berne, Laupenstrasse 15**

Exposé (en allemand) sur le thème de la « Conduite durable »

par Marc Münster, membre de la direction de Sanu future learning SA, Bienne, suivi d'une discussion avec l'orateur (allemand-français), puis d'un apéritif dînatoire. Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation. *SBV*

VOTATION GÉNÉRALE SUR LA FUSION SBV - VPV - TA VOIX COMPTE!

Après 2 années très intensives et fructueuses de travail et de planification pour un rassemblement de nos deux sous-fédérations, plus de 60 délégués SBV et VPV se sont prononcés, lors de l'assemblée des délégués commune du 23 mai 2012 à Berne, en faveur d'une fusion par plus de 80% des voix.

C'est donc maintenant le tour de tous nos membres de se prononcer par le biais d'une votation générale. Les documents de vote ont été envoyés à chaque membre par poste.

Plus d'informations sur www.sbv-online.ch et www.vpv-online.ch, dans le *contact.sev* n° 11, ainsi qu'auprès de Roland Schwager, président central VPV, et d'Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV.

Ta voix compte!

Dernier délai pour le vote: 21 juillet 2012 (réception des bulletins)

PRÉAVIS MANIFESTATION 22 SEPTEMBRE

En Suisse, on travaille de plus en plus souvent uniquement devant un écran d'ordinateur. Les transports publics offrent encore de nombreuses places de travail manuelles, où le contact humain subsiste. De telles places de travail sont importantes, afin que chaque travailleur, quels que soient son niveau de formation et ses capacités, ait un poste de

travail. Ces places sont la base d'une économie saine. C'est le thème de la manifestation « **Oui à une place industrielle forte et créatrice d'emplois en Suisse** », qui aura lieu à **Berne le 22 septembre**. La direction SEV a décidé d'y participer activement puisque les requêtes concernent directement les transports

publics, plus particulièrement les ateliers industriels et l'entretien. La direction demande donc de réserver d'ores et déjà cette date. La manifestation débutera à 14 h sur la Schützenmatte et se terminera par un concert sur la place fédérale, notamment de «Stiller Has».

pmo/Hes

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, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter.

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

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

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

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 2 août 2012. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 23 juillet à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 23 juillet à 10 h.

Le portrait d'un homme vivant dans la plaine, mais connaissant bien les pentes ardues, au sens propre comme au sens figuré

« J'ai le courage de me lever et de le dire, quand ça ne va pas ! »

Kurt Nussbaumer vient de Schlossrued, localité située entre le Wynental et le Suhrental, non reliée par le train. Ce qui n'a pas été une raison valable pour Kurt pour ne pas s'engager dans les chemins de fer.

Il a souvent passé ses vacances aux Grisons et c'est cela qui lui a donné l'idée de postuler à une place d'apprentissage aux RhB. Il se serait bien vu à Arosa, afin de pouvoir profiter d'allier travail et ski. Il a eu la place d'apprentissage, certes, mais pas à Arosa. En tout, ce ne sont pas moins de 33 lieux différents du réseau RhB qu'il a connus: « J'ai été partout, sauf au Val Poschiavo. » Cette période a été intéressante, le travail était indépendant, avec beaucoup de responsabilités. Cela convenait au jeune employé des chemins de fer qu'il était, parlant les langues étrangères courantes et comprenant même un peu de romanche.

Du ski à fond

Après sa formation, il a pu aller travailler à Arosa, durant six ans: « Ma plus belle période aux RhB! », déclare-t-il. Son record: 80 jours de skis en une année. A Arosa, il profitait de la neige parfois avant le travail ou durant la pause de midi... Mais ce n'était pas la seule chose qu'il appréciait à Schanfigg: « C'était comme une entreprise familiale. » En tout, Kurt a travaillé durant 15 ans et demi aux RhB. Son dernier poste était « responsable de la gare des apprentis de Thuisis ». Il est ensuite revenu dans sa région d'origine, pour s'engager au WSB, le Wynental et Suhrentalbahn, qui fait partie depuis 2002 de l'entreprise AAR bus+bahn. Son père y avait travaillé, aux ateliers.



Remercier les autres de leur engagement, c'est ça le style de Kurt Nussbaumer. Aujourd'hui, c'est nous qui lui disons merci beaucoup! (Photo de la journée de branche 2010).

D'Argovie à Uri

Le fait que son père travaillait dans les chemins de fer n'est pas anodin dans le choix de Kurt de faire une carrière dans les transports publics. Il se souvient d'ailleurs très bien des excursions du dimanche en famille, avec les « billets des employés ».

Au WSB, Kurt a travaillé à différents postes: à la centrale d'exploitation à Aarau, comme chef de service à la gare de Schöftland et finalement comme responsable de tous les postes de la Vente. Lorsqu'il a décidé de changer d'orientation pour diverses raisons, il n'a pas été simple de trouver quelque chose de convenable. C'est un collègue qui l'a rendu attentif à l'annonce pour un poste au Matterhorn-Gotthard-Bahn. « Responsable du service clientèle et de la vente », c'est l'intitulé officiel du poste, qui est cependant bien plus varié que cela ne le laisse supposer. Officieusement, il est plutôt « responsable de région », pour la partie du MGB qui va de Disentis à Brigue, en d'autres mots pour le tronçon qui représente l'ancien Furka-Oberalp-Bahn FO. Kurt y a appris à connaître un nouveau domaine: le chargement des voitures.

La famille uniquement le week-end

Ce n'était pas évident de trouver de retrouver une place aux tâches aussi variées qu'au WSB. Le changement a des côtés positifs mais aussi des inconvénients. Après avoir pris une courte période de congé lors de laquelle il a pu renforcer les liens avec les trois enfants que le couple Nussbaumer accueille, il vit depuis le mois de mars la semaine à Andermatt et le week-end à la maison. Le déménagement d'Argovie à Uri est à l'ordre du jour, mais trouver un appartement ou une maison abordable à Andermatt n'est pas si facile. Kurt a tout appris au sein même de l'entreprise, sans faire d'études. Et on voit tout de suite qu'il maîtrise. Le fait de grandir dans une grande famille de cinq enfants l'a marqué: il a eu très tôt des préoccupations sociales. Lorsqu'il était apprenti dans la gare où travaillait le président de la section VPT RhB, il a vite été clair qu'il ne resterait pas un simple membre SEV et qu'il s'engagerait rapidement. Il a été sollicité tout d'abord comme membre de la commission de gestion, puis comme vice-président et finalement comme président: « J'ai vingt boîtes de dossiers dont je me suis occupé », se

rappelle-t-il. La première assemblée de section, avec 375 participants, a été impressionnante pour lui et lui a donné l'impulsion nécessaire pour continuer. A son arrivée au WSB, le SEV est un peu passé en arrière-plan: « La section fonctionnait bien! » Il a ensuite été sollicité pour devenir secrétaire au comité central VPT puis est devenu, en 2006, président central VPT (la plus grande sous-fédération active du SEV, seule la PV a plus de membres). Kurt en parle ainsi aujourd'hui: « Ce fut une période intensive, c'est le syndicat qui déterminait ma vie. » Après une promotion au sein de son entreprise, le travail s'accumule. Mais il y avait des avantages à cela: comme membre de groupe de travail, je voyais des choses qui auraient sinon été cachées », déclare Kurt.

Avec le début d'une nouvelle expérience professionnelle, il était temps pour Kurt de remettre son mandat de président VPT (en l'occurrence à Gilbert D'Alessandro).

Le courage de se lever et de dire non

« Dans un syndicat, il n'y a pas une personne qui se pose devant les autres et dit comment ça va se passer », explique-t-il, « chaque membre

individuel peut et devrait participer » Mais il sait bien qu'il faut des « locomotives » pour que ça fonctionne bien. Il estime qu'il a fait une carrière syndicale, car il avait le courage de se lever et de le dire, quand ça n'allait pas! »

pan/Hes



Kurt Nussbaumer, 49 ans, a grandi à Schlossrued, en Argovie, où il vit à nouveau actuellement. Il a fait un apprentissage d'agent de mouvement aux RhB et est syndiqué au SEV depuis lors. Il est marié pour la seconde fois, n'a pas d'enfants biologiques mais accueille sous son toit trois enfants, issus de la même fratrie, depuis deux ans. Ses hobbies sont le ski en hiver, le vélo en été et le tir au petit calibre.