

Blonay–Chamby

Des apprentis login ont refait à neuf les voies du musée.

Page 5



VMCV: vers une nouvelle CCT

Le secrétaire syndical Olivier Barraud remplace Christian Fankhauser pour coacher la section VPT VMCV qui s'apprête à négocier une nouvelle CCT.

Page 9



Tel père tel fils

Jean-Bernard et Joël Rérat, cheminots jurassiens.

Page 19

Grands projets d'agglomération

CFF: recrutez maintenant!

Les CFF l'ont communiqué: l'entreprise fait un bénéfice record en 2012. L'argent est donc là pour fournir un service public sûr et de qualité.

Il ne faut juste pas se tromper de priorités! Les CFF ont l'argent pour mettre en œuvre les trois grands projets d'agglomération en cours, à savoir le CEVA, la ligne diamétrale à Zurich et la ligne Mendrisio-Varese. Ils doivent s'engager maintenant à recruter suffisamment de

personnel, à de bonnes conditions, et ainsi fournir un bon service public sur ces nouvelles lignes. Le SEV veillera attentivement à ce que les conditions de travail ne se dégradent pas.

Dossier pages 10 à 12



ÉDITO

Objectifs erronés

Pour le SEV, il est important que les CFF – ainsi que toutes les entreprises de transports publics – soient performants. Seules des entreprises en bonne santé sont à même d'offrir des places de travail sûres et de bonnes conditions sociales.

Malheureusement, l'image que les CFF donnent d'eux-mêmes ces temps-ci ne cadre pas avec cette idée, même si le résultat financier 2012 est positif. Nous ne parlerons même pas ici ni des incidents ni des accidents qui sont survenus ces dernières semaines. Nous constatons simplement que la productivité du personnel est poussée à ses extrêmes limites, que les CFF tendent la corde au maximum.

Les objectifs que les cadres doivent atteindre sont erronés: les performances financières sont récompensées, tandis que la conduite du personnel et de l'exploitation semblent prendre une importance secondaire.

Un changement radical de stratégie est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, de la ponctualité et – surtout – de la satisfaction du personnel. Les CFF ne peuvent pas se permettre d'employer des collaborateurs qui ne sont pas motivés et qui ont l'impression de travailler en premier lieu pour les bonus de leurs managers.

Manuel Avallone,
vice-président SEV

Comptes 2012 du SEV

L'exercice 2012 du SEV s'est soldé de manière positive. L'évolution du nombre de membres reste le gros souci de notre syndicat qui totalisait 44 310 membres au 31 décembre 2012 contre 45 167 à fin 2011.

Page 2

Christine Goll dirige l'Institut Movendo

« La formation est essentielle »

En offrant des cours sur l'initiative populaire AVSplus (lire annonce page 16), l'Institut de formation syndicale Movendo remplit à la fois son devoir syndical et formateur. Christine Goll, qui dirige Movendo depuis l'automne dernier, affirme dans



l'interview qu'elle a accordé à *contact.sev* qu'elle souhaite collaborer de la manière la plus étroite possible avec les syndicats et ses spécialistes. Christine Goll est d'avis que la formation doit jouer un rôle central au sein du mouvement syndical.

Pages 6 et 7

EN VITESSE

Cadres CFF en Suisse orientale

Les participants à la conférence des cadres CFF ont reçu un accueil particulier à St-Gall le 20 mars dernier. A l'entrée de la halle de l'Olma, le SEV leur a rappelé, avec flyer et biberli



saint-gallois, que la Suisse orientale doit avoir une place dans la carte CFF. Les membres SEV présents ont demandé à leurs chefs de stopper la suppression de places de travail dans l'Est de la Suisse.

Le train-tram des CJ

Le Canton du Jura, les Chemins de fer du Jura et Jura Tourisme lancent une action originale pour promouvoir la région à Bâle: un tram habillé aux couleurs des CJ et du canton du Jura sillonnera la métropole rhénane pendant une année dès le 1^{er} mai 2013. Il circulera sur les lignes de la compagnie BVB. Le tram offre différents espaces de communication (pub).

La section VPT-CJ a lancé en 2010 l'idée d'un prix dont le but était d'impliquer chaque employé dans l'entreprise en formulant une idée originale en faveur des CJ. Pour la première édition, la Commission ad hoc a retenu la proposition originale du collègue Mouche Aurélien, conducteur à Tramelan,



«peindre une rame des BVB Basler Verkehrs-Betriebe aux couleurs et logos CJ». Plus de 2 ans après, une réalisation concrète voit le jour avec une grande satisfaction pour le SEV qui peut se féliciter de ce modèle en termes de partenariat social (contact.sev N° 25-2010). Nous reviendrons sur ce sujet ultérieurement. JFM

Comptes 2012 acceptés par le comité

Chiffres noirs pour le SEV

Une bonne discipline en matière de dépenses et les bons résultats de la bourse ont permis au SEV d'avoir des comptes 2012 positifs.

Aroldo Cambi avait de quoi rayonner pour sa première présentation des comptes SEV: ceux-ci bouclent sur un bénéfice de 47 000 francs. Et les autres chiffres sont encore meilleurs.

Le SEV a décidé de faire quelques provisions en prévision du Congrès. De plus, une contribution a été versée à la réserve des employeurs de la Caisse de pension, afin d'obtenir des améliorations, fiscalement parlant. Ces mesures expliquent aussi clairement le résultat d'exploitation, bien plus élevé.

Cambi s'est montré très satisfait de la discipline budgétaire: les dépenses d'exploitation sont restées en deçà du budget, et se situent aux alentours de 12 millions. La plupart des secteurs n'ont pas utilisé tous

les moyens prévus, sauf l'informatique, où des investissements supplémentaires ont été nécessaires pour rester techniquement à jour.

L'évolution des membres reste le gros souci

Aroldo Cambi a expliqué au comité percevoir deux espoirs mais aussi deux risques pour l'évolution financière: tout d'abord, l'évolution des marchés financiers où le SEV voit ses obligations arriver à échéance et devra en acquérir de nouvelles à moins bon taux d'intérêt. L'autre souci est l'évolution des membres, qui, comme toujours, laisse des traces dans les comptes. Le recul de 1,9% (44 310 membres) se répercute bien sûr sur les rentrées. «Comme les cotisations des membres représentent 85% de nos rentrées financières, nous devons tout faire pour renverser la tendance», a souligné Cambi devant le comité.

Contrairement aux années précédentes, où le montant pour la formation était souvent criti-

qué, plusieurs voix se sont élevées cette année pour défendre la formation, comme élément essentiel de l'offre proposée aux membres SEV.

Une politique d'investissements soignée

Une question du comité touchait à la politique d'investissements. Cambi s'est référé au règlement des investissements, retravaillé après son arrivée. Celui-ci donne en effet des règles éthiques claires en matière d'investissements directs. Cambi a complété en disant qu'il est difficile de savoir exactement dans les détails, en ce qui concerne les fonds

d'investissements, si les mêmes exigences sont remplies, d'autant plus qu'une grande partie des entreprises internationales présentent des certificats de durabilité qui sont difficiles à vérifier.

Avertissement: des règles claires

Le comité a accepté une règle concernant les avertissements et la poursuite, qui dit clairement quand le SEV envoie des avertissements, quand ceux-ci deviennent payants et dans quels cas le SEV décide d'engager des poursuites.

Peter Moor/Hes

Quelques chiffres

	2012	2011
Résultat d'exploitation	- 1 696 000	- 393 000
Rendement du capital	1 418 000	112 000
Bénéfice/perte	46 730	-17 350
Total du bilan	33 333 000	32 126 000
Nombre de membres	44 310	45 167

COMITÉ EN BREF

Le SEV renforce son secteur CFF au secrétariat central en vue des **négoiations CCT 2014**. Grâce à des changements internes, les secrétaires syndicaux pourront se dédier encore davantage aux affaires CFF. La création d'un poste à temps partiel et à durée déterminée au secrétariat régional de Lausanne permet à Olivier Barraud d'intégrer le processus des négociations CCT.

Dans le cadre de la consultation pour le **deuxième tube au Gothard**, le SEV a pris position contre. Le comité soutient l'idée que ce tube est inutile, qu'il met en danger le transfert route-rail et qu'il est beaucoup trop coûteux.

L'administrateur des finances SEV remplacera l'ancien directeur de SEV Assurances Erwin Schwarb au **Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF**. Le SEV et le personnel seront donc à nouveau représentés par un spécialiste des finances, en la personne d'Aroldo Cambi.

Le comité a également mené une discussion sur la stratégie pour les élections de renouvellement complet de ce Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF, élections qui se dérouleront durant le deuxième semestre 2013. Avant cela, le Conseil de fondation doit encore clarifier certains points en suspens sur la procédure à venir.

Le comité a préparé six **textes d'orientation**, qui seront proposés au Congrès comme lignes directrices pour les deux prochaines années. Les thèmes: syndicat, politique des transports, politique contractuelle, politique sociale, Europe, protection de la santé et sécurité au travail.

Le vice-président du comité, Roland Schwager, a annoncé **qu'il ne se représenterait pas à cette fonction** lors du Congrès. La fusion des sous-fédérations VPV et SBV entraîne un changement des représentants au comité: les noms seront connus en septembre seulement. Schwager renonce donc à sa fonction pour qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts.

Le comité a élu **Daniela Lehmann** au poste de secrétaire syndicale. La



citoyenne de Langenthal âgée de 46 ans s'occupe de la politique des transports au SEV depuis bientôt trois ans.

pmo/Hes

Les CFF ont fait un bénéfice record en 2012

De drôles de priorités pour les CFF

La ponctualité et la sécurité ont régressé et du coup le bénéfice des CFF pour 2012 bat tous les records. Pour le SEV, ce sont des signes qui ne trompent pas: on se trompe de priorités.

Avec un bénéfice de 422 millions de francs, les CFF ont présenté des comptes 2012 qui dépassent toutes les attentes. Ce résultat est d'autant plus frappant qu'aussi bien au niveau du trafic Voyageurs qu'au niveau du trafic Marchandises, on observe un recul. Seule l'infrastructure note une augmentation légère des rentrées en matière de sillons.

Ce qui est clairement inquiétant selon le SEV, c'est que parallèlement à ce bénéfice record, on observe un recul en matière de sécurité et de ponctualité. «On se trompe de priorités», commente Manuel Avallone, vice-président SEV en charge des CFF, qui ajoute:

«Le succès économique semble avoir beaucoup plus d'importance que le succès de l'entreprise elle-même.»

L'hypothèse, c'est qu'il y a de fausses incitations chez les cadres, pour qui l'atteinte des objectifs financiers a un rôle plus important pour obtenir les bonus que les autres critères. En tous cas pour le tout grand chef: Andreas Meyer reçoit à nouveau plus d'un million pour son activité.

Manque de confiance

Manuel Avallone parle d'un autre aspect: «Si nous considérons les résultats de la satisfaction du personnel, le directeur n'est particulièrement pas digne de confiance; cela donne matière à réfléchir.» Il demande une nouvelle pondération des incitations: «Dans une entreprise en mains publiques, la satisfaction du personnel, la sécurité et la ponctualité doivent être plus importants que le succès financier!» La politique du per-

sonnel doit être réorientée en conséquence, complète Avallone.

Dans son communiqué de presse, le SEV met en garde contre cette manière de faire par quelques exemples de l'histoire des CFF, où l'on n'a pas su mettre les priorités où il fallait.

Encore un exemple tout frais: le SEV a pris connaissance il y a quelques jours de la rupture des négociations sur les réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) pour le personnel de la Vente, ce par les CFF, qui estiment que les demandes du personnel vont trop loin. Il est question de deux minutes supplémentaires de temps de travail par jour demandées par le SEV pour l'étude des nouvelles offres; les coûts avoisineraient le million par année pour toute la Suisse. «Faire passer le bénéfice avant la qualité: c'est inconcevable», souligne Manuel Avallone.

pmo/Hes

■ Manifestation du personnel des cars postaux

Stop à l'inégalité de traitement



Dimanche 24 mars, près de 200 personnes ont protesté sur la Place fédérale avec le syndicat syndicom contre le système à deux classes dont est victime le personnel de conduite des cars postaux. Les participants venus de toute la

Suisse dans des bus jaunes ont exigé que le personnel de conduite des entrepreneurs postaux privés bénéficie des mêmes conditions de salaire et d'embauche que le personnel de la régie. «Je ne suis aujourd'hui pas ici à Berne parce que

mon travail ne me convient pas. Non! Je suis ici parce que mon travail me plaît. Je suis ici pour protester contre mon inégalité de traitement», a déclaré le conducteur jurassien Jean Maraldi.

comm.

BARRAUDMÈTRE

■ La loi des séries, vraiment?

A entendre les managers des CFF, l'accumulation d'événements malheureux depuis le début de l'année serait le fruit de la loi des séries. C'est tellement plus facile de dégager en corner en invoquant une loi, qui n'est qu'un pur produit de notre imagination soit dit en passant, que d'assumer ses responsabilités. Une brève analyse des faits nous prouve que les incidents ont des origines concrètes et souvent connues. Trois exemples concrets parmi d'autres:

1. Le plongeon de la locomotive Cargo dans la Venoge serait-il arrivé avec du personnel CFF aux commandes? On peut légitimement douter. Le fait que le personnel temporaire soit plus exposé aux risques d'accident est incontestable. Les statistiques des accidents du travail nous le prouvent sans contestation possible. Pourquoi donc faire appel à ce type de service dans une entreprise où la sécurité est primordiale? Tout simplement à cause de la politique productiviste d'un management qui a supprimé et rogné partout où cela était possible. Du coup, dès qu'un imprévu survient, il n'y a plus de réserve.

2. Les problèmes d'instabilité du terrain sur la ligne de la Broye sont-ils une surprise? Bien entendu que non. Ces problèmes sont connus depuis longtemps. Le problème est donc davantage de savoir pourquoi des travaux de stabilisation n'ont pas été entrepris avant. Les cheminots savaient que ces éboulements allaient se produire. La véritable question était de déterminer quand ils allaient se passer. Il est vrai que les travaux à réaliser sont lourds et coûteux. C'est le rôle du management de convaincre les politiques des investissements nécessaires et si nécessaire de taper du poing sur la table.

3. Les problèmes techniques causant des retards dans le trafic régional à Romont et Palézieux étaient-ils prévisibles? La réponse est oui. D'autres entreprises de transport avaient déjà fait des expériences négatives avec l'attelage automatique. Il en va de même avec les rames «Domino» qui apportent leur lot de misères comme à RegionAlps. Les dirigeants des CFF ont-ils pris en compte ces expériences? Visiblement non. Finalement, cela concrétise leur leitmotiv: relever les défis en faisant toujours plus avec moins.

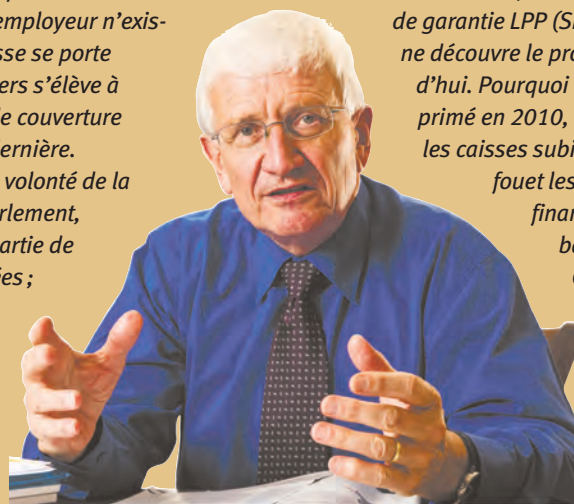
Si la succession soutenue des incidents relève peut-être du hasard, il n'en est rien pour les événements eux-mêmes. L'origine de ces derniers peut être identifiée plus ou moins aisément et aurait pu être, pour la grande majorité des cas, résorbée. Cette mission incombe au management des CFF qui a purement et simplement failli.

Olivier Barraud



La Caisse de pensions CFF et AVSplus

« Bombe à retardement dans le deuxième pilier ». Sous ce titre accrocheur, la nouvelle Gazette de Zurich (NZZ) a publié le 8 mars un article d'une demi-page évoquant les dangers que comportent à terme les caisses de pensions déséquilibrées, c'est-à-dire comptant plus de retraités que d'actifs. Un exemple aussi extraordinaire que paradoxal est cité : celui de la caisse APK, des retraités de feu le SAir Group (Swissair). La caisse compte 4 410 retraités pour 2 (deux) actifs et l'employeur n'existe plus... Pourtant la caisse se porte bien : le capital des rentiers s'élève à 1,69 milliard et le taux de couverture était de 122 % l'année dernière. Comme on le sait, par la volonté de la majorité de droite du Parlement, la Caisse CFF fait aussi partie de ces caisses déséquilibrées ; évidemment dans une mesure bien moindre que l'exemple ci-dessus, mais elle est sans doute la plus importante par le nombre de personnes et le capital concerné. La proportion actifs/retraités y est de 40/60 % pour ce qui est du capital. Curieusement, l'article de la NZZ n'évoque pas la Caisse CFF. Par contre, Daniel Dürr, directeur du Fonds de garantie du deuxième pilier et d'autres experts sont largement cités. Tous parlent d'une situation qui va devenir explosive. Une phrase en particulier est frappante « ... du fait du nombre plus faible d'actifs, il est à peine possible d'as-



sainir ces caisses ». Ces experts insistent sur le fait que plus la phase actuelle des bas taux d'intérêt dure, plus le problème devient grave. A noter qu'en septembre 2012 déjà, Gérard Fischer, le CEO de Swisscanto (qui représente un patrimoine de fonds de retraite totalisant 417 milliards), souhaitait une séparation entre actifs et rentiers, mesure qui « apporterait davantage de transparence et de sécurité ».

Il est étonnant que le directeur du Fonds de garantie LPP (Sicherheitsfonds) ne découvre le problème qu'aujourd'hui. Pourquoi ne s'est-il pas exprimé en 2010, alors que toutes les caisses subsistaient de plein fouet les effets de la crise financière, lors du débat politique sur la Caisse CFF ? Cette dernière est incontestablement une caisse où le déséquilibre entre actifs et retraités est un fait établi. Par conséquent pour laquelle « l'assainissement est à peine possible ». Comme on le sait, la Caisse CFF est maintenant considérée comme assainie depuis 2011, avec le versement d'un montant arbitraire de 1148 millions (alors qu'il en aurait fallu 3400), pour solde de tout compte. Comment le directeur du Fonds de garantie LPP juge-t-il le cas de la Caisse CFF aujourd'hui ? Le taux de couverture est aux environs de 100 %, le même taux qui

dorénavant exige « une surveillance étroite » devant s'appliquer aux caisses déséquilibrées. En quoi consiste cette surveillance ? Deux mesures concrètes sont proposées par ces experts : a) une totale transparence de la part des caisses concernées (ils se plaignent de l'opacité entretenue par ces dernières sur le déséquilibre dont elles souffrent) et b) une baisse du taux technique, ce qui signifie automatiquement soit une baisse des prestations, soit une hausse des cotisations, soit les deux. La première mesure est à saluer. Mais la seconde est une impasse totale, reconnue d'ailleurs par ces mêmes experts quand ils disent qu'il n'est pratiquement pas possible d'assainir de telles caisses... Le serpent se mord la queue. Tout comme le système de capitalisation : plus les capitaux des caisses de pensions augmentent (on en est globalement à 700 milliards et chaque année 20 à 30 milliards s'ajoutent), plus les prestations pour les assurés baissent et promettent de baisser. Une chose est sûre : pour contribuer à s'assurer une retraite décente, les salariés de ce pays et plus encore les cheminots CFF, ont un intérêt évident à l'amélioration du premier pilier AVS et son système de répartition parfaitement solidaire. Le soutien à l'initiative « AVSplus », visant une hausse générale des rentes de 10 %, signifie un résultat très concret : un supplément à la retraite de l'ordre de 230 francs par mois par personne (ou jusqu'à 350 francs pour un couple). Un excellent placement d'avenir pour tous et toutes ! Et surtout totalement indépendant des aléas du deuxième pilier.

Michel Béguelin

Appel d'offres commun pour l'acquisition de matériel roulant ferroviaire

Des trains Stadler pour quatre compagnies romandes

Le 24 août 2012, les quatre entreprises ferroviaires MBC, TRAVYS, MOB et TPF s'unissaient pour lancer un appel d'offres en vue de l'acquisition de matériel roulant ferroviaire. Arrivées dans un même cycle de renouvellement de leurs trains, les quatre entreprises qui exploitent des lignes à voies étroites dans les cantons de Vaud, Fribourg et Berne se sont jointes dans le cadre d'un marché public commun en définissant un cahier des charges technique qui puisse satisfaire

aux besoins de chaque entité. Cette collaboration s'est avérée très intéressante en termes d'échanges d'expériences ; elle a apporté un gain d'efficacité dans l'approche technique, avec en finalité des économies d'échelle importantes (moins 28 millions de francs par rapport à des procédures menées individuellement), ainsi que des perspectives de synergies dans la maintenance et l'entretien de ce matériel à l'avenir. Dans sa globalité, le marché attribué à l'entreprise Stadler

porte sur l'acquisition de 17 rames pour un montant de 231,5 millions de francs, comprenant des options pour un montant de 80,1 millions de francs. L'entreprise adjudicataire sera liée à chaque compagnie par des contrats de commandes séparés. Elle fera dans la mesure du possible appel à des sous-traitants en Suisse romande, comme elle le fait régulièrement.

Les nouvelles rames seront progressivement livrées de janvier 2015 à juillet 2016.

Quatre rames sont destinées au MOB afin de remplacer 4 automotrices de la série 4000 de 1968 dans le cadre du projet de liaison Montreux-Interlaken. 4 iront aux MBC en remplacement de compositions de 1981 et dans le but d'assurer une cadence à la demi-heure entre Bière et Morges dès décembre 2015. Sur les 3 nouvelles rames destinées à TRAVYS, 2 viendront prendre le relais de matériel arrivant en fin de vie et une permettra l'introduction de la cadence à la

demi-heure entre Sainte-Croix et Yverdon-les-Bains. Enfin, les TPF ont besoin de 6 rames afin d'assurer un renouvellement de 4 rames anciennes et pour assurer les prestations dans le cadre du développement du RER Fribourg-Freiburg. En 2011, les quatre compagnies ont transporté 38 millions de voyageurs pour un chiffre d'affaires global cumulé de 220 millions de francs. Elles emploient au total 1350 personnes.

com.

Cure de rajeunissement au musée ferroviaire Blonay–Chamby

Des apprentis enthousiastes ont construit les nouvelles voies

Une quinzaine d'apprentis constructeurs de voies ferrées de deuxième année ont démonté d'anciennes voies et remis des nouvelles sur le site du musée du Chemin de fer Blonay–Chamby.

L'exploitation du Chemin de fer musée Blonay–Chamby débute le samedi 4 mai. Mais à la mi-mars déjà, il y avait un grand branle-bas sur ce site que tous les passionnés de chemin de fer connaissent et apprécient. Une quinzaine d'apprentis constructeurs de voies de deuxième année de la communauté de formation login y allaient de toute leur énergie pour enlever les anciennes voies et en poser de nouvelles.

Jérôme Albasini, conseiller de formation chez login, était à la tête de cette ruche colorée de vêtements orange et bruyamment animée aux sons des marteaux percutants Wacker. Il était secondé par Alessandro Turchi et

Matthias Stiefel, deux formateurs à peine plus âgés que les apprentis. Tout ce team login avait pour mission de démonter une aiguille et de changer 30 mètres de voies. « Ils effectuent cette réfection complète des voies tout à bras, a commenté Jérôme Albasini, ici comme il n'y a pas de circulation de trains les apprentis sont dans un environnement idéal pour apprendre leur métier. » Grâce aux apprentis constructeurs de voies ferrées, cet été les véhicules historiques du Blonay–Chamby pour-



Grâce aux apprentis constructeurs de voies ferrées, le musée ferroviaire de Blonay–Chamby a des voies flambant neuves.

ront parader sur une voie métrique flambant neuve, ajustée au millimètre près. Comme de vrais pros!

AC

« Dans ce métier, tout seul, on ne fait rien ! »

Matthias Stiefel, 24 ans, a terminé il y a 5 ans son apprentissage de constructeur de voies ferrées. Grand, dynamique, il excelle dans sa fonction de formateur login, une sorte de chef d'équipe de chantier.

■ Qu'est-ce qui vous passionne dans ce métier de constructeur de voies ferrées ?

Pour quelqu'un qui aime travailler à l'extérieur comme moi, c'est un métier magnifique. Chaque chantier est différent et nous avons la satisfaction de voir le résultat de ce que nous faisons.



Matthias Stiefel.

■ Est-ce facile de mener une équipe d'apprentis ?

Chaque apprenti a sa propre

personnalité. Je dois donc m'adapter à chacun d'entre eux pour qu'il puisse apprendre le métier de la façon la plus optimale.

Quelles qualités sont requises pour être constructeur de voies ferrées ?

Il faut être manuel, aimer travailler à l'extérieur et aimer travailler en équipe, car dans ce métier, tout seul, on ne fait rien !

Propos recueillis
par Alberto Cherubini

Login recrute des apprentis constructeurs de voies ferrées

La conférence de presse pour présenter le chantier de Blonay–Chamby a été menée par Tatiana Garcia, apprentie marketing, sous la houlette de Daniel Delaloye, responsable marketing login pour la Suisse romande:

« Nous cherchons encore des apprentis constructeurs de voies ferrées pour la rentrée d'août », a lancé Daniel Delaloye qu'il est possible de contacter au 051 224 20 00 ou par mail : daniel.delaloye@login.org



Daniel Delaloye remercie les apprentis pour leur engagement.

Une vie dans le monde politique, syndical et celui de la formation



« Une formation de qualité a un coût »

Depuis l'automne dernier, l'ancienne présidente du SSP et conseillère nationale Christine Goll est responsable de la formation à l'institut de formation des syndicats movendo. Des cours spécifiques pour la récolte de signatures dans le cadre de l'initiative AVSplus sont organisés prochainement dans toute la Suisse.

■ **contact.sev:** Qu'est-ce qui se cache derrière les cours qu'offre movendo sur l'initiative AVSplus?

Christine Goll: L'AVS est l'assurance sociale la plus importante et la plus appréciée de Suisse. Ce n'est pas un hasard, car l'AVS, c'est l'histoire d'un grand succès. Les prestations ont été déjà améliorées à plusieurs reprises depuis 1948, mais les déductions sont restées au même niveau depuis 1975. Les montants sont prélevés sur tous les revenus, même sur les 42 millions

de Monsieur Vasella. Grâce à ce principe de financement solidaire, l'AVS est sur une base solide.

■ **Pourquoi organiser des cours particuliers pour AVSplus?**

Si nous voulons renforcer la prévoyance vieillesse en Suisse, nous devons augmenter les rentes de l'AVS, puisqu'une grande majorité des pensionnés sont dépendants principalement de ce premier pilier.

L'objectif d'AVSplus est une

augmentation de 200 francs par mois pour les personnes seules et 350 francs pour les couples. Nous constatons que beaucoup de personnes syndiquées sont indécises car on parle souvent négativement, même le Conseil fédéral, de la situation de l'AVS. La population et les personnes syndiquées connaissent trop peu le fonctionnement, ne savent pas pourquoi l'AVS est socialement très importante et pourquoi elle peut encore être améliorée. C'est pourquoi nous avons mis cette formation sur pied, en vue bien sûr de la récolte de signatures mais aussi pour améliorer les connaissances autour de l'AVS.

■ **Qui devrait suivre ce cours?**

Nous organisons cinq cours en Suisse allemande, deux en Suisse romande et un au Tessin. Ils s'adressent à tous les membres intéressés, mais en particulier aux délégués syndicaux qui peuvent transmettre ensuite ce savoir dans leurs entreprises respectives. Le personnel syndical est également visé, puisqu'il est amené à organiser la récolte de signatures.

■ **Cela représente une nouvelle orientation de movendo, parallèlement aux cours habituels?**

L'idée de soutenir les campagnes actuelles en offrant des

cours n'est pas totalement nouvelle. Nous l'avons déjà fait pour l'âge de la retraite flexible, en vue de la votation populaire. Nous voulons en effet intensifier ce genre de

cours sur la crise financière par exemple, où les participants pourront savoir comment on peut en arriver là et quelles sont les conséquences.

« Il y a beaucoup de cours à succès dans le programme de formation de movendo. »

Christine Goll, responsable de la formation

cours, ainsi que la collaboration avec l'USS, où un large savoir est à disposition. Un projet est prévu prochainement pour la votation sur les salaires minimums. Dans ce genre de dossiers, il est très important que les personnes du monde syndical soient bien informées. Elles représentent d'importants vecteurs d'information et cela peut vite faire effet boule de neige. C'est également une bonne promotion des syndicats, qui peuvent ainsi montrer ce pour quoi ils se battent.

■ **Quels sont les cours les plus fréquentés de movendo?**

La visite d'un jour du Palais fédéral est toujours très rapidement complète. Il faut dire que cette visite comprend des discussions avec des parlementaires proches du milieu syndical mais aussi avec du personnel de la Confédération. La prochaine fois ce sera avec la chancelière. Mais il y a aussi des thèmes politico-syndicaux qui sont bien appréciés: un

Tous les cours sur les assurances sociales et sur la préparation à la retraite sont également bien fréquentés. S'ajoutent à tout ça les cours pratiques dont ont besoin les syndicalistes, comme la conduite de séance, la conduite de négociations, la communication et l'informatique. Il y a donc beaucoup de cours qui marchent bien.

■ **La question de savoir si un institut de formation commun à tous les syndicats est vraiment utile ne se pose donc pas?**

Non! Il y a énormément de thèmes qui concernent tous les syndicats. C'était d'ailleurs la raison de la création d'un institut commun, pas seulement pour movendo mais déjà pour l'ancienne Centrale suisse d'éducation ouvrière. Cela amène des synergies et des économies. De la gestion à l'administration en passant par la recherche de lieux de formation, à la remise de certificats et à la recherche de for-

BIO

Âge 56 ans

Famille mariée, 2 enfants, 1 petit-enfant

Parcours institutrice au niveau secondaire puis formatrice d'adultes, active dans les syndicats, les institutions sociales et les organisations à but non lucratif. Etudes postgrades en management d'organisations à but non lucratif. Responsable de la formation à movendo depuis octobre 2012 (à 80 %).

Politique députée dans le canton de Zurich durant 4 ans, conseillère nationale durant 20 ans et présidente du SSP de 2003 à 2009.

Loisirs famille, amis, randonnée et grimpe.

INFO

Cours sur AVSplus

Des cours sont organisés prochainement sur l'initiative AVSplus dans toute la Suisse.

Lausanne les 4 et 17 avril

Formation continue

Les membres du SEV peuvent s'inscrire à tous les cours movendo. Le programme est envoyé avec la carte de membre chaque année. Il est également disponible sur

www.movendo.ch.

Les inscriptions sont possibles sur le site ou par téléphone au 031 370 00 70.

Photos: Severin Maurizi



Le fil rouge de la vie de Christine Goll: la formation.

mateurs, il y a un grand savoir chez nous.

■ **C'est aussi moins coûteux que si chaque syndicat organise sa propre formation?**

C'est clair! Ce qui est essentiel: les participants échangent aussi sur les différents syndicats. C'est une richesse.

■ **Quel est le coût d'une telle formation?**

Pour les membres, c'est gratuit! Il vaut donc la peine d'être syndiqué, puisque protection juridique et formation sont comprises dans la cotisation. Mais il est aussi clair qu'une bonne formation n'est pas gratuite. Nous avons 15 collaborateurs à movendo et 150 spécialistes qui interviennent dans les cours. Et ils ne peuvent pas se permettre de travailler gratuitement. C'est pourquoi les syndicats affiliés paient un montant selon leur effectif. Aux côtés du SEV, il y a Syndicom, le SSP, Unia et Garanto. Ils participent à l'élaboration du programme de cours et paient 3 francs par membre (2 francs pour les jeunes, les retraités ou les membres avec un petit revenu). Donc ils bénéficient d'une grande qualité de formation, utile et attractive pour les membres, ce qui n'est pas négligeable pour le recrutement. Et cela pour un coût relativement bas.

■ **Un membre SEV peut bénéficier d'un cours gratuit par année. Comment cela se passe-t-il dans les autres syndicats?**

Tous les syndicats agissent de la même manière. Mais on voit bien qu'il vaut la peine d'offrir

« **Nous n'entreprenons rien dans le vide, mais nous nous calquons sur la vie syndicale.** »

même plusieurs cours à ceux qui s'engagent dans le syndicat. C'est un plus si les membres actifs sont bien formés.

■ **Dans le monde des transports publics, nous avons vu récemment que les CFF sont sortis de la communauté de**

formation login pour certains domaines. Quel est le risque dans le monde syndical?

Dans nos syndicats, il y a parfois l'idée de s'occuper de la formation à la place de movendo. Mais je peux garantir, car

je l'ai constaté, que cela revient plus cher, sans que ce soit meilleur au niveau qualité. La collaboration avec movendo vaut la peine. Nous ne sommes pas plus chers que d'autres qui offrent des formations similaires, comme les écoles spécialisées ou des écoles pri-

vées, comme l'école-club Migros. De plus, nous avons une structure qui a fait ses preuves: les syndicats sont représentés dans le comité et les responsables formation des syndicats prennent part à l'élaboration de l'offre de cours. Nous n'entreprenons rien dans le vide, mais nous nous calquons sur la vie syndicale. Il y a également des cours sur mandat qui répondent à des besoins individuels.

■ **Le cours proposé au Tessin est-il unique en son genre ou représente-t-il le début d'un vrai programme en italien?**

C'est un essai pour nous, car

les collègues tessinois nous ont sollicités dans ce sens. Je souhaiterais pouvoir faire davantage au Tessin. Dans les syndicats, il en va surtout de l'allemand et du français, et les sections tessinoises rejoignent l'une ou l'autre langue. C'est la même chose quand il s'agit de formation. Mais cela dépend beaucoup des contacts personnels, nous devons soigner notre réseau dans les régions. Au moins, nous avons maintenant fait un premier pas au Tessin!

VPT: journée de branche rail

Sondage sur le travail par équipe et ses conséquences

Feu vert pour un sondage sur le travail par équipe dans les entreprises de transport concessionnaires. Plus de 50 collaborateurs d'ETC venus de toute la Suisse ont approuvé cette démarche.

L'idée du sondage vient de la branche bus de la VPT, qui a entrepris cette démarche et qui mène une campagne sur les horaires de travail, intitulée «10 heures, ça suffit». Un questionnaire adapté aux métiers du rail va être établi d'ici fin avril puis envoyé aux membres des entreprises de transports concessionnaires, a expliqué Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV et coordinateur de la branche rail. Les tours de service sont au centre de cette démarche. «Ceux-ci prennent de plus en plus d'importance, car les temps de déplacements sont toujours plus longs», a complété Jakob Tribelhorn, président de la section VPT Sihltal et ancien président central ZPV. Un collègue a demandé d'inclure la problématique des pauses à ce questionnaire.



Le Dr Claude Sidler a expliqué les conséquences du travail par équipe sur la santé.

Annoncer les agressions

En avril, chaque membre SEV recevra une carte agression préaffranchie en encart du journal. Celle-ci sert à annoncer une agression physique ou verbale. «C'est important d'annoncer les cas, car cela nous permet ensuite de montrer aux directions des entreprises qu'il y a un réel problème de violence!», a fait remarquer un collègue.

«La violence ne doit pas être banalisée», a souligné Gilbert D'Alessandro, président central VPT et conducteur de bus à Fribourg. «Nous ne sommes pas payés pour devoir subir de



Le comité de la branche rail de la VPT (de gauche à droite): Bruno Müller, président sortant, SOB, Christoph Locher, SOB (nouveau), Eleonora Wüthrich, Elvetino, René Tschantz, président, TransN et Mike Jaberger, BLS. Manque sur la photo le nouveau membre du comité Raffaele Ferrari, SZU.

telles attaques. C'est pourquoi il faut absolument informer soit l'entreprise soit la police afin que ces actes soient poursuivis, comme l'article 59 de la loi sur le transport de voyageurs le prévoit!»

Beaucoup de collègues déplorent que la communauté de transports publics zurichoise n'ait toujours pas apposé d'information sur cet article 59 dans ses véhicules. Gilbert D'Alessandro ne laisse pas les collègues se décourager: «Expliquez-leur encore et encore, jusqu'à ce qu'ils comprennent!»

Le travail par équipe nuit à la santé

Le travail de nuit est bien vécu par seulement 10% des personnes concernées. Les autres connaissent des problèmes de santé, a expliqué le Dr Claude Sidler, médecin du travail. 20% le supportent si mal qu'ils arrêtent dans l'année qui suit et les autres 70% ont plus ou moins appris à faire avec. Travailler à contresens de l'horloge interne génère en particulier des problèmes de sommeil et de la fatigue (donc également des problèmes de concentration, des erreurs et des accidents), des maux de

tête, de la nervosité, des soucis de digestion et des maladies cardio-vasculaires. On constate aussi souvent un manque de mouvement, de mauvaises habitudes alimentaires et des problèmes sociaux. Les recommandations: ne pas travailler plus de quatre nuits de suite, s'alimenter de façon adaptée, faire de bonnes pauses et bouger suffisamment. A la question de savoir si le travail par équipe réduit l'espérance de vie, Sidler répond que le risque de maladies augmente forcément, et celles-ci mènent parfois à la mort. Du point de vue de la santé, une préretraite a donc tout son sens.

Résolution contre les licenciements au BLS



«Les participants à la journée de branche VPT rail sont révoltés par l'annonce de quatre licenciements à Bönigen, Oberburg et

Spiez», voilà ce que dit la résolution votée à l'unanimité par les membres SEV issus d'entreprises ferroviaires de toute la

Suisse, réunis à Olten. Ils demandent au BLS de renoncer aux licenciements liés au programme d'économies «Gipfel-

sturm» et de ne pas prononcer d'autres licenciements.

Des cours de préparation utiles

Un sondage auprès des sections VPT de la branche rail a montré qu'il existe un certain intérêt, de la part des mécanos de locomotive surtout, à suivre des cours de préparation aux contrôles périodiques. Les cours (pour la voie normale) proposés par la LPV depuis 2012 sont aussi ouverts aux membres VPT. Les détails de participation sont encore à régler.

Enfin, le président SEV, Giorgio Tuti, a demandé à tous d'aider à récolter des signatures pour l'initiative AVSplus. **Fi/Hes**

Assemblée de la section VPT VMCV

Vers une nouvelle CCT

Dès cet automne, le comité de la section VPT VMCV négociera une nouvelle CCT. Il sera soutenu dans son travail par Olivier Barraud qui a remplacé Christian Fankhauser au poste de secrétaire syndical de la section de la Riviera vaudoise.

«Durant ces huit années que nous avons travaillé ensemble, tu m'as beaucoup appris comme secrétaire syndical, comme homme et comme ami.» C'est par ces mots qu'Enzo Verme, président de la section VPT VMCV, a rendu hommage à Christian Fankhauser. Dans le cadre d'une réorganisation du travail au sein de l'équipe des secrétaires SEV romands, il a été décidé qu'Olivier Barraud remplace désormais Christian Fankhauser au poste de coach syndical de la section de la Riviera vaudoise.



Un secrétaire syndical peut en cacher un autre, de gauche à droite : Olivier Barraud, Christian Fankhauser et Enzo Verme s'entretiennent avec un membre de la section VPT VMCV.

Nouveau secrétaire syndical, mais aussi nouveau comité

Ce passage de témoin a eu lieu le mercredi 13 mars, dans le cadre de l'assemblée générale annuelle de la section. Une as-

semblée qui n'a pas seulement été marquée par le changement de secrétaire syndical. Le comité a été renouvelé. Si Enzo Verme a été confirmé par acclamation au poste de président, par contre l'assemblée a enregistré avec regret les démissions du secrétaire Serge Monnier et du caissier Giuseppe Feracce. Ce dernier quitte ses fonctions après 9 ans de participation très active à la vie de la section : durant ces 9 années, Giuseppe Feracce a non seulement géré de manière im-

peccable les comptes de la section, mais il a aussi été un redoutable recruteur, il a réussi à convaincre pas moins de 74 collègues à adhérer au SEV. Giuseppe Feracce reste membre de la section et employé aux VMCV, il suit une formation pour devenir instructeur des conducteurs.

Améliorer le système salarial

«Je ne vous promets pas que des victoires, mais je vous promets de me battre!» a lancé Olivier Barraud aux quelque 40

membres présents à cette assemblée générale avant d'immédiatement préciser : «mais c'est vous qui ferez la différence par votre engagement syndical». Un engagement qui sera cette année indispensable pour mener à bout les négociations pour le renouvellement de la convention collective de travail. Plusieurs voix se sont élevées dans l'assemblée pour demander que la prochaine CCT améliore le système salarial.

Alberto Cherubini

Les autorités de la section SEV VPT VMCV

Le comité de section SEV VPT VMCV

Enzo Verme, président

Patrice Pavillard, vice-président

Dro Bedros Beghossian, représentant des ateliers

Isak Mustafa, représentant conciergerie

A repourvoir : caissier

Commission horaires

Tosé De Carvalho, président

Marcelino Manguito, vice-président

Ana-Marie Pascual Nevado, secrétaire

Josèph Najjar

Carlos Duarte

Rafael Lanca Da Silva

Représentants de secteurs

Le ou la responsable de secteur, s'il ou si elle n'est pas déjà membre du comité, participe aux séances du comité SEV VPT VMCV chaque fois que l'intérêt des membres l'exige.

En plus des collègues Dro Bedros, représentant des ateliers, et Mustafa Isak, représentant de la conciergerie, déjà membres du comité, ont été élus représentants de secteur :

Massimiliano Zanti, représentant du dépôt

Anne Ravey, représentante gestion et production

A repourvoir : représentant(e)s des contrôleurs et du secteur réseau & planification.

COURRIER DES LECTEURS

Les petits épargnants européens sont en danger !

Suite aux tempétueux événements politico-financiers chypriotes, dignes d'un ouragan de force 5, tout petit épargnant européen quel qu'il soit, y compris bien évidemment celui d'Helvétie, est en légitime droit de se poser la question sur le sort futur de ses maigres économies.

La seule réponse qu'il peut espérer obtenir est la suivante : «Protège tes quelques

biens par tous les moyens que tu juges judicieux; il n'y a rien à ajouter; à toi de te débrouiller!»

Une autre réponse, telle que : «Cela ne peut pas se produire chez nous» s'avérerait d'une colossale malhonnêteté; à titre de preuves, qui aurait pu penser que Swissair disparaîsse, même suite à une aide financière de la Confédération de 4 milliards, alors que l'UBS

a dû être renflouée à hauteur de près de 70 milliards de nos francs de la part de la Confédération et de la BNS, ceci afin de ne pas sombrer dans la faillite, situation sciemment provoquée par les «compétences» de certains «hauts responsables». En un mot comme en cent, la majorité de nos «élites» mondiales n'est plus du tout crédible; c'est aussi simple que cela ! A bon entendre !

Michel POUZAZ, Olon (VD)

La Suisse des agglomérations

« C'est la règle du pas vu, pas pris qui s'applique sur le chantier du CEVA. Les entreprises jouent avec les lignes en espérant ne pas se faire prendre. »

Lionel Roche, secrétaire syndical Unia



Projets d'agglomération lancés par les CFF: où en est-on?

Sur une période de 20 ans, 6 milliards de francs seront prélevés sur le fonds d'infrastructure fédéral, créé à l'automne 2006, afin d'améliorer les infrastructures de transport de certaines villes et agglomérations. Les trois principaux projets d'agglomération lancés par les CFF portent sur deux zones transfrontalières à forte densité de population, Genève (le projet CEVA: Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) et le sud du Tessin (le projet FMV: Ferrovio Mendrisio-Varese), ainsi que sur la ville de Zurich (le projet DML: la ligne diamétrale de Zurich). Ces trois chantiers ont été jugés prioritaires par la Confédération.

D'une longueur totale de 16 kilomètres, dont 14 sur territoire suisse, la ligne ferroviaire CEVA relie Cornavin à Annemasse, tout en desservant les principaux cen-

tres d'activités de Genève. En connectant les réseaux CFF et SNCF qui sont aujourd'hui deux culs-de-sac ferroviaires, cette liaison permet la création d'un véritable réseau régional

(RER) à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Gigantesque chantier

La ville est en chantier depuis le 15 novembre 2011, date du

premier coup de pioche. Les premiers trains devraient circuler dès décembre 2017.

Beaucoup de questions sur l'exploitation de cette nouvelle ligne restent en suspens. Une

convention sera signée au début de l'été. Elle précise notamment que la gestion du trafic et des circulations de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives sera confiée aux CFF. « C'était prévu comme ça dès le départ, il n'y a rien de nouveau. La liaison RE Lausanne-Genève-Annemasse sera gérée par les CFF, avec des Regio Duplex », explique François Gatabin, responsable aux CFF du trafic régional pour la Romandie. « On ne sait par contre pas encore quel matériel roulant sera utilisé pour le RER franco-valdo-genevois, qui reliera Coppet à Annemasse tous les quarts d'heure. Les discussions sont en cours et on devrait avoir la décision d'ici à la fin de l'année afin de pouvoir commander le matériel à temps pour qu'il soit livré à la date prévue d'ouverture, à savoir décembre 2017 », complète-t-il.

Que construit-on? Dans quelles conditions?

Le tracé de CEVA est majoritairement souterrain et nécessite la construction de deux tunnels et de plusieurs tranchées couvertes.

Cinq stations jalonnent le parcours. Il s'agit de **Lancy-Pont-Rouge, de Carouge-Bachet, de Champel-Hôpital, de Genève-Eaux-Vives et de Chêne-Bourg**, qui seront réalisées par le bureau d'architecture Ateliers Jean Nouvel. **Deux ponts, traversant l'Arve et la Seymaz**, viennent compléter les ouvrages à réaliser. Des adaptations sont également prévues sur le tronçon existant allant de Cornavin à La Praille. L'ensemble des travaux est planifié sur six ans. De fin janvier 2012 à début 2016, ce sont les entreprises de gros œuvre qui investissent les sites, puis les deux dernières années seront consacrées au second œuvre (charpente, équipements ferroviaires et des gares). Le coût du CEVA s'établit à

1,567 milliard de francs, financé à hauteur de 44 % par le canton de Genève et le reste par la Confédération. Le coût des 2,5 km de CEVA qui se trouvent en territoire français est de 244 millions d'euros, comprenant la construction de l'ouvrage et la restructuration des gares d'Annemasse et du Chablais.

Depuis plus de 16 mois, des centaines de travailleurs sont actifs sur le chantier. Une cellule d'accompagnement tripartite des travaux du CEVA (CATTTC) a été mise en place afin de faire de ce chantier un exemple en matière de conditions de travail et de sécurité. Les syndicats Unia, Syna et Sit y siègent, aux côtés des entrepreneurs genevois et de l'Etat. La CATTTC a proposé d'introduire la responsabilité solidaire lors de l'adjudication des travaux ainsi que la création d'un fonds social afin de pouvoir si nécessaire dédommager les

travailleurs lésés. Or, toutes les propositions de la CATTTC ont été refusées jusqu'à présent par le comité de pilotage et la CATTTC est au point mort. La partie syndicale, comme la partie patronale, sont très mécontentes des résultats des travaux jusqu'à présent. Lionel Roche, secrétaire syndical chez Unia, explique: « Le comité de pilotage refuse d'entrer en matière concernant l'application anticipée des dispositions fédérales en matière de responsabilité solidaire pour les travaux de second œuvre. Or les partenaires sociaux tiennent particulièrement à ce dernier point dans la mesure où les pratiques de sous-enchère et de sous-traitance abusives sont quasiment systématiques et généralisées dans les métiers de l'artisanat. De plus, il nous semble évident, vu le cadre légal très peu contraignant pour les entreprises générales, que si les maîtres d'ouvrage tiennent

réellement à ce que le CEVA soit un chantier exemplaire sur le plan social, alors il faut faire preuve de courage politique et de créativité juridique. Au niveau de l'application des règles en matière de sécurité sur les chantiers, il y a de nombreux problèmes documentés et dénoncés par les syndicats qui ne sont pas pris au sérieux, ou très peu. On constate aussi de nombreuses « petites » violations de la convention nationale en matière de salaire minimum, d'heures de travail, d'indemnités journalières, etc. En fait, c'est la règle du pas vu, pas pris qui s'applique sur le chantier. Les entreprises jouent avec les lignes en espérant ne pas se faire prendre. En cas de problème, elles corrigent a posteriori, en disant qu'elles ne savaient pas, en parlant de cas isolés, etc. » La partie syndicale va décider le 28 mars si elle sort de la CATTTC ou non, selon les réponses obtenues.

Inquiétudes de la LPV

Philippe Wehrli est président de la LPV Genève et il s'inquiète surtout de la création d'une société fille des CFF pour exploiter le RER franco-valdo-genevois. « Il y aurait alors une perte de travail du côté des mécanos CFF et une perte de

CFF



Le chantier de la ligne diamétrale à Zurich, un des projets d'agglomération lancés par les CFF.

variété dans le travail», explique-t-il. «Tout ce qu'on sait, c'est que l'entretien se fera à Genève.»

A noter qu'une société d'études et marketing, Transferis, a été spécialement créée par la SNCF et les CFF pour le projet et génère quelques inquiétudes côté suisse. L'exemple valaisan de «RégionAlps» a démontré que les mécaniciens bénéficiaient de CCT revues à la baisse par rapport à la CCT des CFF. Et cela n'a pas manqué de poser un problème: certains mécanos n'ont d'ailleurs pas tardé à s'engager aux CFF pour avoir de meilleures conditions de travail. De plus, la polyvalence actuelle des mécanos CFF, travaillant aussi bien sur les grandes lignes que sur les lignes régionales, permet d'offrir des perspectives de carrière mais aussi un peu de flexibilité dans l'organisation du réseau. Certes, les modalités concrètes d'exploitation à l'horizon 2017 ne sont pas encore connues, mais un premier pas a été franchi avec Transferis.

Ligne diamétrale Zurich (DML)

Plus de trains pour Zurich et la Suisse

Dès juin 2014, des RER circuleront entre Oerlikon et la nouvelle gare de transit de la Löwenstrasse. Dès décembre 2015, des trains longues distances utiliseront toute la ligne à double voie, longue de 9,6 km, entre Oerlikon et Zurich-Altstetten.

Le projet DML coûte 2,03 milliards de francs. Le canton de Zurich paie le tiers et la Confédération les deux tiers restants. La pièce maîtresse est la **nouvelle gare souterraine de transit de la Löwenstrasse**, construite à 16 mètres de pro-

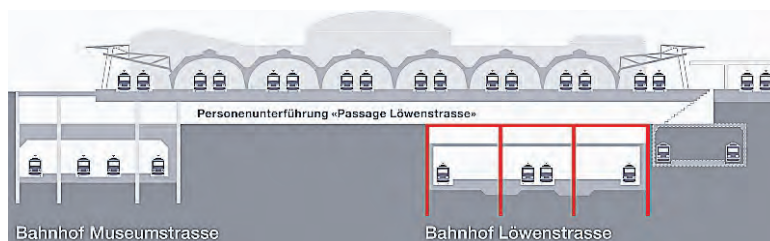
fondeur, en dessous de la gare centrale de Zurich. Les travaux ont commencé en 2007. Les travaux sous les voies 4 à 9 de la gare principale ont été terminés début 2011, et ceux sous la Sihl début mai 2011. Un nouveau passage fera la jonction entre la gare de la Museumstrasse, celle de la Löwenstrasse et les quais de la gare centrale. La zone commerciale sera également agrandie.

Dans la direction Est, les trains passeront par la double voie du tunnel de Weinberg (presque 5 km), où les finitions se font actuellement (installations ferroviaires). Il mène, le long du tracé en «S», sous la

Limmat, sous l'EPFZ et le Züriberg jusqu'à la gare d'Oerlikon, où les tunnels de Wipkingen et Hardbrücke mènent déjà. La gare et le faisceau de voies à l'entrée du tunnel ont été élargies afin de libérer suffisamment d'espace pour les deux nouvelles voies.

Dès le mois de juin 2014, la ligne diamétrale entre Oerlikon et la gare centrale sera prête pour le réseau RER et son développement. Les ponts de

Kohlen et de Letzigraben (1156 mètres, le plus long pont ferroviaire de Suisse) sont actuellement en train d'être érigés et devraient pouvoir entrer en service en décembre 2015. Ils augmenteront la capacité pour les trains longues distances. **Fi/Hes**



Henriette Schaffter

La nouvelle gare se situe sous les voies 4 à 9. A droite, on voit les nouveaux passages (en rouge) et les passages existants (en bleu).



Chantier DML: les travailleurs peu respectés

Lors de la construction du passage de la Löwenstrasse sous les voies de la gare centrale de Zurich, on a manqué d'attention envers les travailleurs: bien que les toilettes ouvertes des vieux wagons ne puissent pas être utilisées dans les gares, il y a souvent eu des écoulements nauséabonds provenant du plancher de bois provisoire et tombant sur la tête des travailleurs. Un manque d'égard scandaleux!

Sur demande des travailleurs, le chantier a été fermé deux semaines à mi-septembre 2011, et les CFF ont couvert le plancher de bois avec du plexiglas et des tôles d'acier. Mais celles-ci ne retenaient pas totalement les écoulements. Lorsque des toilettes ouvertes étaient utilisées au-dessus du chantier, malgré la promesse des CFF, ça continuait à couler.

Après des plaintes écrites des ouvriers et une grève d'avertissement organisée par Unia le 12 octobre 2011, les CFF ont promis de fermer les toilettes qui posaient problème. Mais les mesures n'ayant pas été prises, Unia a bloqué le chantier le 17 octobre.

Les CFF ont reproché au syndicat d'avoir manqué à sa parole, puisque des discussions étaient encore à l'agenda. Le 20 octobre, les CFF, Unia et les entreprises de construction ont enfin établi des mesures communes à prendre, afin de protéger les travailleurs à 100%.

Fi/Hes

La ligne de chemin de fer Mendrisio–Varese–Malpensa est un des projets clés des CFF

Une révolution transfrontalière

Côté suisse, tout sera prêt pour décembre 2014, date prévue d'ouverture de la ligne FMV.

Côté italien, il reste quelques inconnues.

La nouvelle arrivée le 15 mars dernier, comme quoi les travaux côté italien sont interrompus durant deux mois pour des raisons bureaucratiques, n'est pas très réjouissante. Ce n'est pas le premier contretemps et le chantier compte maintenant 10 mois de retard. A noter toutefois, pour leur décharge, que ces travaux sont vraiment très complexes.

Parler du FMV, c'est parler de TILO. Le directeur général, Roberto Tulipani, explique le genre de défi que constitue la nouvelle ligne: «C'est bien sûr une innovation au niveau des transports, qui contribue au développement durable, améliorant l'offre de transports publics de la région. Le FMV est le projet principal de développement à moyen terme de la

région Tessin-Lombardie. Cette ligne répond à un besoin en matière de transport dans une zone à forte croissance.»

Une révolution

La nouvelle ligne revêt une grande importance stratégique pour le Mendrisiotto, mais aussi pour le Tessin dans son ensemble. Le directeur de TILO précise: «La nouvelle ligne Mendrisio–Varese aura une longueur totale de 14,5 km et révolutionnera la mobilité transfrontalière puisque toutes les 30 minutes, le Tessin sera relié au Varesotto et l'aéroport de Milan-Malpensa sera atteignable en une heure à partir de Lugano. De plus, grâce à ce raccordement ferroviaire, le Tessin sera plus proche de la Suisse romande et de Berne. Pour aller de Lausanne à Lugano, il faudra 3 heures et demie, au lieu des 5 heures actuelles, avec un changement à Gallarate, où sont prévues les correspondances pour la ligne du Simplon.»

Pour une jeune entreprise

comme TILO, qui a grandi rapidement en 10 ans, cela signifie qu'elle doit ajuster son offre pour un bassin d'usagers transfrontaliers. Le directeur explique: «La ligne sera destinée au trafic passagers et sera gérée par TILO SA, qui prévoit d'intégrer l'offre ferroviaire à l'actuel réseau Rete Celere «S-Bahn», en optimisant les correspondances aussi bien vers le nord que vers le sud. Le matériel roulant utilisé sera de type Flirt à 4 ou 6 voitures (adapté aux réseaux suisse et italien). L'horaire complet n'est pas encore disponible. On prévoit des liaisons directes chaque 30 minutes entre Mendrisio et Varese et des liaisons directes chaque heure entre Côme et Varese. Pour Malpensa, des trains directs sont prévus au départ de Lugano et Bellinzona, via Varese.»

Un grand défi pour TILO

Comment se prépare l'entreprise TILO au rendez-vous de décembre 2014? «Nous travaillons étroitement avec tous

les partenaires impliqués dans le projet», explique le directeur. Quand on parle de trafic transfrontalier, on parle forcément d'interopérabilité, donc d'échange de prestations simplifié entre Suisse et Italie. TILO ira-t-elle jusqu'à Varese avec son propre personnel? Y a-t-il des scénarios qui vont dans ce sens ou tout est-il encore ouvert? Roberto Tulipani répond ainsi: «Un des défis est l'interopérabilité du matériel roulant et du personnel. Avec l'augmentation de l'offre, il y aura des besoins accrus de mécaniciens. Une première classe de formation débutera déjà en avril 2013. Un des objectifs est de rouler avec du personnel TILO dans nos Flirts sur territoire suisse et sur territoire italien, jusqu'à Varese et Côme-Albate. Avec l'interopérabilité, le changement de mécano à la frontière ne sera plus nécessaire, comme c'est le cas actuellement à Chiasso.»

Françoise Gehring/Hes

FERROVIA MENDRISIO–VARESE: QUELQUES CHIFFRES

■ La ligne ferroviaire Mendrisio–Varese est en construction entre Stabio, en Suisse, et Arcisate, sur la ligne Porto Ceresio–Varese.

■ Le projet prévoit, sur le territoire suisse, le doublement et l'électrification de ligne existante Stabio (4,5 km) et la construction d'un tronçon à double voie entre Stabio et la frontière (2 km).

■ 6,6 km des 17,7 km se trouvent sur territoire suisse.

■ Les travaux ont débuté en 2008, la fin est prévue en septembre 2014.

■ Sur ce territoire frontalier vivent environ 600 000 habitants. Avec cette nouvelle ligne FMV, les villes de Bellinzona–Chiasso–Côme et Varese seront reliées entre elles.

■ La ligne FMV permettra d'obtenir un temps de parcours d'un peu plus de 30 minutes avec le RegioExpress et d'environ 45 minutes avec le RER. Le voyage de Lugano à l'aéroport de Malpensa durera seulement 60 minutes et la cadence sera d'un train par heure.

■ La nouvelle ligne devrait contribuer à diminuer le trafic sur la route des 50 000 frontaliers qui traversent la frontière pour aller travailler.

■ Les coûts côté suisse se situent aux alentours de 186 millions de francs; le canton du Tessin verse 100 millions de francs.

■ Les coûts côté italien se montent à environ 233 millions d'euros (280 millions de francs).

Sections

Mardi 2 avril
20 h
Nyon

Café-restaurant
L'Orange
Mécanique

■ **VPT NStCm/TPN**
TéléDôle

Assemblée générale
de printemps

Cordiale bienvenue à tous les membres de la section. Les collègues retraités sont comme d'habitude les bienvenus.

Pour le comité:
Frédéric Caille, secrétaire

Jeu 4 avril
15 h
Lausanne

Buffet de la Gare

■ **ZPV Léman**
Assemblée générale

L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant « Bella Vita » à Lausanne. Nous vous attendons nombreux.

Chaque collègue libre et retraité est invité à participer à cette assemblée. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire auprès du président Claude Gaille au tél. 079 479 17 35 ou sur la liste affichée dans les locaux.

Délai d'inscription: vendredi 29 mars dernier délai. Le collègue **Pascal Fiscalini** (vice-président central ZPV) sera présent pour répondre à vos questions.

Le comité ZPV Léman

Vendredi
12 avril
18 h
Yverdon-les-Bains

Restaurant
La Grange

■ **TS Région Romandie Nord-Ouest**
Assemblée générale
de printemps

Nous vous attendons nombreux pour vous faire part de la situation de diverses régions, ainsi que des affaires syndicales.

Un repas suivra l'assemblée. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir vous inscrire d'ici à lundi 8 avril auprès de:

Valérie Chuard, tél. 079 332 49 70
val.chuard@hispeed.ch

Le comité TS Romandie Nord-Ouest

Vendredi
12 avril
15 h 15
Fribourg

Salle de cours
des CFF

■ **ZPV Fribourg**
Assemblée générale

Tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à notre assemblée générale. Le secrétaire syndical **Olivier Barraud** sera présent pour nous donner quelques informations et répondre à vos questions. Un repas vous sera offert après l'assemblée. Nous vous demandons de vous inscrire chez le secrétaire, tél. 026 401 18 54 ou par mail: fribourg@zpv.ch jusqu'à 7 avril. Le comité se réjouit vous rencontrer.

Le comité

Samedi 13 avril
9 h 30
Berne

Hôtel Bern

■ **TS Mittelland**
Assemblée générale

Le comité compte sur la participation de tous ses membres. Les collègues retraités sont cordialement invités.

Beat Jurt

Lundi 15 avril
19 h
Fribourg

Dépôt
de Chandolan

■ **VPT tpf urbains**
Assemblée générale

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.

Votre comité

Samedi 27 avril
12 h
Villars-sur-Glâne

ancien terrain de
foot

■ **Repas de section**

Le repas de section aura lieu à l'ancien terrain de foot de Villars-sur-Glâne (arrêt: Villars-sur-Glâne Gare, ligne 5), le samedi 27 avril prochain à midi. Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités. Pour des raisons d'organisation, merci de bien vouloir vous inscrire chez le soussigné au tél. 026 466 46 36. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.

Pierre-Alain Perritaz

Mardi 16 avril
16 h 30
Genève

Aula du Bachel

■ **VPT TPG**
Assemblée générale
statutaire

Cordiale invitation à tous les membres de la section. L'ordre du jour de cette assemblée de printemps est affiché dans les locaux du personnel. Nous comptons sur une nombreuse participation.

Le comité

Vendredi
19 avril
20 h 30
Echarlens

Restaurant
La Croix-Verte

■ **VPT TPF Régional**
Assemblée générale
de printemps

Tous les membres de la section – actifs et pensionnés – sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale de section. Un repas sera servi au terme de l'assemblée.

Le comité

Commission féminine

Mercredi
10 avril
18 h
Lausanne

Buffet de la Gare
1^{re} classe

■ **Séance**
du groupe romand

Cordiale bienvenue à toutes les femmes membres du SEV.

Renseignements auprès de Danièle Dachauer, tél. 021 864 59 23 ou 079 262 87 71.

Pensionnés

Mardi 14 mai
9 h
Froideville
SAIDEF

■ **PV Fribourg**
Visite guidée de l'usine
d'incinération des ordures
du canton de Fribourg
(SAIDEF)

Mardi 14 mai 2013: visite guidée de l'usine d'incinération des ordures du canton de Fribourg (SAIDEF). La commission d'animation de la PV Fribourg vous invite à une visite guidée de la SAIDEF (usine d'incinération des ordures du canton de Fribourg), route de Châtillon 70 à Posieux, accessible à tous (il y a des ascenseurs). Rendez-vous à 9 h sur le parking devant l'entrée de la SAIDEF.

Aller: Fribourg, dép. du bus de la gare routière à 8 h 38. Froideville (1^{er} arrêt après le pont de la Glâne) arr. 8 h 45, puis env. 15 min. de marche. Pour celles et ceux qui viennent en voiture, parking devant l'usine.

Retour: Froideville dép. du bus 12 h 36
Café de la Glâne (VSG) arr. 12 h 38

Fribourg arr. 12 h 43 (pour celles et ceux qui ne restent pas pour dîner). Chacun est responsable de son titre de transport.

Visite de 9 h 15 à 11 h 15, suivie du verre de l'amitié offert par la SAIDEF.

Pour ceux qui le désirent (à préciser lors de l'inscription), repas de midi pris en commun au café de la Glâne à Villars-sur-Glâne au prix de 24 francs (places de parc en suffisance près du café). Menu: salade mêlée, piccata milanaise, spaghettis sauce tomate, bouchée glacée nougat. Café offert par la section. Départ des bus du café de la Glâne direction Fribourg au 08 de chaque heure. Au plaisir de vous rencontrer.

La commission d'animation

Loisirs

Jeu 28 mars
de 15 h
à 21 h
Lausanne

■ **VPT tl: ouverture de la cave GESTL**

Nous partagerons le traditionnel verre de l'amitié et nous vous attendons nombreux pour cette ouverture.

Nous vous souhaitons de joyeuses fêtes de Pâques. Notre grand choix de vins, que vous trouvez à des prix concurrentiels, vous attend ainsi que nos actions du mois que notre équipe GESTL se fera un plaisir de vous présenter.

Votre comité GESTL

Décès

Fernand Bögli, agent du mouvement, Courfaivre; décédé le 14 mars dans sa 59^e année. SBV Arc Jurassien.

Claude Buzzi, fonctionnaire d'administration, La Forclaz (VD); décédé le 22 février dans sa 82^e année. PV Vaud.

Georges Carrard, chef de train, Jona (SG); décédé le 15 mars dans sa 88^e année. PV Glaris-Rapperswil.

Fernand Chuard, surveillant, Payerne; décédée le 12 mars dans sa 86^e année. PV Fribourg.

Rémy Davied, chef de service de la régulation, Lausanne; décédé le 6 mars dans sa 77^e année. PV Vaud.

Robert Druey, chef du mouvement, Toron; décédé le 11 mars dans sa 79^e année. PV Vaud.

Jean-Pierre Grossen, chef du mouvement, Neuchâtel; décédé le 11 mars dans sa 82^e année. PV Neuchâtel.

Henri Groux, chef de bureau du roulement, Genève; décédé le 4 mars dans sa 97^e année (au SEV depuis 1943)..

Martin Guenin, employé d'exploitation, Porrentruy; décédé le 8 mars dans sa 91^e année. PV Jura.

Willy Herzsich, Onex; décédé le 10 mars dans sa 91^e année. VPT TPG Retraités.

Samuel Lichti, contrôleur, Nidau; décédé le 11 mars dans sa 88^e année. PV Biel-Bienne.

René Mettraux, fonctionnaire d'administration, Corseaux; décédé le 24 février dans sa 92^e année. PV Vaud.

Yves Meylan, chef de service d'exploitation, Lausanne; décédé le 17 mars dans sa 82^e année. PV Vaud.

Comité central ZPV

Bilan 2012 et stratégies 2013

La première séance du comité central ZPV a eu lieu le 21 février. Andreas Menet a salué les participants et présenté les objectifs et points forts 2013.

Les thèmes qui occuperont la sous-fédération cette année: le système de temps de travail aux CFF, le site internet ZPV et son actualisation, la classification des collaborateurs SMZ, les règlements de vacances dans les sections, les cours de formation et les structures de team. On parlera encore des trois pétitions en cours: les noms sur l'uniforme, les simulateurs et les indemnités pour l'étranger. Le 12 mars, une discussion aura lieu avec la direction VP à propos des simulateurs. On a évoqué la suite de la procédure à propos des indemnités pour l'étranger.



Le comité central a défini les points forts 2013.

Andreas Menet demande une nouvelle fois de signer la pétition lancée par la ZPV Léman à propos du personnel FQ, par solidarité. Les formulaires signés doivent parvenir au président central d'ici le 20 mars. On a longuement discuté de la demande d'une autorisation exceptionnelle de prolongation des temps de travail et des tours de service pour les prestations spéciales, demande faite par la direction VM auprès

de l'OFT. Pascal Fiscalini a rappelé que les propositions pour l'assemblée des délégués doivent être remises d'ici le 15 avril. Un atelier est organisé en collaboration avec la CoPe Personnel des trains le 22 avril. Les participants en apprendront plus sur les règles de temps de travail et sur le décompte de temps annuel. On n'oublie pas de féliciter le collègue Stefan Decasper de Coire pour son élection à la

CoPe Personnel des trains. Sabrina Tessmer, coordinatrice jeunesse et recrutement pour la ZPV, a donné les informations quant à la journée jeunesse à Olten, prévue le 4 avril 2013. Elle espère une bonne participation. Les prochaines actions de remerciement auront lieu à Bienne et à Lucerne le 31 mai ainsi que les 15 et 16 juillet au Tessin. Les détails suivront. Roger Tschirky, coordinateur RhB, remercie les sections qui le soutiennent dans

l'organisation du championnat suisse de hockey à Arosa. Janine Truttmann a rappelé à tous le délai de remise des textes pour le prochain bulletin ZPV, fixé au 6 avril. Elle se réjouit de recevoir des comptes-rendus intéressants. Tous les membres sont invités à remettre des textes.

La prochaine séance du comité central aura lieu le 26 septembre. D'autres infos sur www.zpv.ch. **ZPV**

■ Séance du comité central TS

Améliorer la collaboration

Le comité central s'est réuni le 15 mars pour sa première séance de l'année, avec toutes les personnes ayant un mandat dans les commissions, ceci afin d'améliorer la collaboration.

La collaboration avec les commissions syndicales ainsi qu'avec les commissions du personnel nous tient à cœur. C'est pourquoi il est important de faire un bilan annuel afin de mettre le doigt sur les erreurs commises ou les faiblesses. La collaboration est essentielle en vue des négociations CCT CFF à venir, spécialement concernant la participation dans l'entreprise. On aura un rapport encore plus étroit avec les commissions du personnel à ce propos. Après une bonne discussion, on peut dire que le

réseau et les contacts sont considérés comme très bons.

Projet Jura

Operating assumera, dès 2014, la responsabilité générale pour les réparations et l'entretien du matériel de CFF Infrastructure. Les Ateliers Industriels de Bienne sont déjà spécialisés dans l'entretien des véhicules Diesel. A l'avenir, en tant que centre de compétences, ils coordonneront les équipes de l'entretien et de réparations pour toute la Suisse. Les lieux de travail de Zurich Altstetten, Lonay (VD) et Bellinzona et Biasca deviendront des dépôts régionaux. Nous craignons que cette nouvelle organisation entraîne des pertes de travail pour les collaborateurs de Lonay et Olten, des changements de lieux de travail ou des changements d'exigences. Une «commission spéciale Jura» a été créée sous

la direction de la CoPe P, du représentant de la CoPe Surfaces ainsi que de la sous-fédération TS, afin d'encadrer les personnes concernées. En plus des projets en cours dans les surfaces, un thème de discussion essentiel est le nouveau système d'évaluation du personnel et sa mise en place. Sur certains lieux, les résultats à attendre des évaluations ont déjà été discutés lors de conférences dites MD (Management Development) et les mesures nécessaires ont été prises. L'objectif est de manœuvrer pour avoir une répartition équivalente entre les valeur A et B ou de l'empêcher. Bref, cette façon de faire arbitraire est encore possible dans le nouveau système d'évaluation. Les collaborateurs concernés par des irrégularités sont priés de s'annoncer auprès de la CoPe ou de la sous-fédération, afin qu'on puisse intervenir. **TS**

SÉANCE GPK ZPV

Andreas Menet a salué Aroldo Cambi, administrateur des finances SEV et Ruedi Hediger, son prédécesseur, ainsi que Sébastien Simonin, de la GPK ZPV à la **séance du 20 mars** au Restaurant Ochsen à Schenkon. En début de séance, Ruedi Hediger a été remercié par Andreas Menet au nom de la ZPV, pour ses précieux conseils pour le bien de la sous-fédération. Les membres de la GPK

Sébastien Simonin et Aroldo Cambi ont vérifié ensuite tous les documents de l'année 2012. Ils ont estimé que la comptabilité avait été bien tenue et que la ZPV a une structure financière saine. Sébastien Simonin a remercié les membres du bureau pour leur excellent travail. Un merci particulier à René Furrer, caissier central, pour ses prestations. **ZPV**

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 961 ex. (total 45 451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 11 avril 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 4 avril à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 2 avril à 10 h.

Autoroutes au bord de l'asphyxie et réseau ferroviaire saturé

Et si on reparlait de Swissmetro ?

A la fin des années 70, un ingénieur visionnaire des CFF, Rodolphe Nieth, avait imaginé un train sans roues ni caténaire, filant à 500 km/h dans un tube sous le Plateau suisse. Genève–Lausanne en dix minutes, Lausanne–Berne en un quart d'heure et Berne–Zurich en vingt minutes! Sans atteintes au paysage et sans nuisances sonores, ce train du futur pour gens pressés aurait propulsé la Suisse à la pointe de la technologie des transports terrestres du XXI^e siècle.

Les CFF pas chauds

Malheureusement Rodolphe Nieth ne s'appelle pas Bertrand Piccard qui peut s'appuyer sur l'héritage scientifique de son illustre grand-père, Auguste, pour promouvoir la réalisation de son avion solaire. Son projet de train fusée faisait peur aux CFF, ses dirigeants l'ont prié d'aller voir ailleurs.

Recueillis par l'EPFL, cet ingénieur, avec d'autres professeurs de cette école, avaient lancé une étude de faisabilité pour une ligne prototype entre Genève et Lausanne. Mais, à cette époque, nous vivions encore au temps des grands groupes industriels figés par la guerre froide et ses commandes militaires; le mur de Berlin n'était pas encore tombé. En Suisse allemande, le projet des Romands ne plaisait guère, bien que de grands noms de l'industrie zurichoise, comme Sulzer et ABB, avaient été pressentis pour la réalisation du prototype. Dans ces années-là, on pensait, à tort, que Swissmetro mettrait en péril le réseau de surface des CFF. Vision erronée d'une majorité conservatrice qui se lança tête baissée dans la réalisation

simultanée des NLFA du Lötschberg et du Gothard. Ces réalisations pharaoniques ont déjà engouffré des milliards de francs pour répondre à la demande de transport de l'Union européenne à travers les Alpes. Les concepteurs de Swissmetro avaient averti les CFF et les autorités de tutelle que le concept Rail 2000 se heurterait aux limites d'un réseau ferroviaire hérité des compagnies privées du XIX^e siècle!

De l'Allemagne à la Chine

En Allemagne, Siemens développa son prototype de train sans roues, le «TransRapid» qui utilise la sustentation magnétique comme le projet du Swissmetro. Mais, construit en surface, la ligne d'essai allemande présentait des inconvénients majeurs comme l'emprise au sol, le bruit et la vulnérabilité face aux conditions météorologiques parfois très défavorables. Ce qui a conduit les autorités allemandes à prononcer l'ajournement de la construction de la ligne projetée entre Hambourg et Berlin. Siemens s'est donc tourné avec succès vers la Chine qui a construit une ligne commerciale entre l'aéroport international de Shanghai et le centre de cette métropole. Pour demain, les Chinois ont planifié la construction de plusieurs lignes interville pour le train du futur produit sur la base de la technologie fournie par Siemens. Après-demain peut-être, les Chinois proposeront aux Suisses la construction d'un métro à sustentation magnétique comme solution au problème des transports terrestres sur l'axe Genève–Zurich totalement saturé!

Jean-Claude Cochard

■ PV Genève

Récolter les signatures AVSplus

Assemblée générale du 5 mars 2013, à l'UOG.

Présents: 42; excusés: 21; membres décédés pendant l'année 2012: 17. Effectif de la section: 334.

Les vertus du grand âge : notre doyenne Mme Giuseppine Guanziroli est décédée le 16 janvier dernier, dans sa 107^e année! Et son esprit positif illuminait son entourage.

Pour remplir votre déclaration fiscale GE, l'aide via le SEV est assurée par Vincent Di Blasi (rendez-vous indispensable 079 680 7668).

André Zulauf accepte un mandat à notre commission de gestion.

Initiative fédérale AVSplus: la PV doit récolter un maximum de signatures! Signez tout de

suite la carte que vous allez recevoir avec le journal et faites signer votre entourage.

AVS, attention, la droite parlementaire fédérale prépare une torpille! Nom de cette torpille: frein à l'endettement de l'AVS. Un premier missile est déjà parti de la Commission du Conseil des Etats.

TPG/Unireso, votre comité a négocié un BON nominatif d'une valeur de CHF 50.–, à valoir sur l'achat d'un abonnement annuel. Merci à Unireso. Si le succès a été un peu mitigé la première année, ne vous gênez pas pour en faire usage entre le 1^{er} mars et le 30 avril 2013, nous voulons favoriser une mobilité raisonnable. Il est vrai que nous sommes parfois en « concurrence » avec des bons des communes. Celle de Vernier par exemple offre 100 fr. aux 750 premiers seniors inscrits.

Mais notre bon est livré à domicile, pas besoin d'aller à la Mairie... Le résultat de la votation cantonale du 3 mars dernier, portant sur la hausse des tarifs TPG, arrache un commentaire dubitatif de la part de notre président Serge Anet. Ceux qui ont lancé cette initiative savaient-ils ce qu'ils faisaient? Un affreux doute est permis.

De Postfinance à Postfinance SA, ce changement de statut juridique suscite quelques interrogations sur le sort et les futurs tarifs de notre compte e-Deposito.

Dernier sujet plus récréatif: les chantiers du CEVA, avec une présentation sur grand écran. Des visites de ces chantiers sont ouvertes aux groupes. Remarque de Bob: Serge fait partie du comité de pilotage de ces visites.

Bob

COURRIER DES LECTEURS

Un autocollant qui ne fait pas de mal

A la mi-février, la section VPT tl, sous l'impulsion de son ex-président Johan Pain, avait posé des autocollants sur les portes avant des bus pour inciter les usagers à monter par les portes arrière afin de mettre les contrôleurs à l'abri des courants froids. Entre-temps le printemps est arrivé, le thème est certes moins d'actualité. N'empêche qu'on se souvient que la direction des tl n'avait pas bien accepté cette action syndicale qui avait provoqué un certain écho médiatique, assorti de nombreux commentaires hostiles à cette action parus sur les réseaux sociaux. Franck Kurmann, conducteur de bus bien connu aux tl et membre fidèle du SEV, nous a communiqué son expérience personnelle survenue le lendemain de la pose des autocollants. Une expérience qui contredit les nombreux commentaires négatifs tenus à l'égard des conducteurs.

AC

«Quand j'ai pris mon service, j'étais un des rares conducteurs à avoir encore un bus avec l'autocollant sur la porte avant qui invitait les passagers à monter à l'arrière. J'étais bien curieux de voir la réaction des clients, surtout après les commentaires très négatifs adressés contre nous conducteurs, commentaires qui ont paru sur les sites Internet de 24 Heures et de 20 Minutes. A ma grande surprise, pas une seule personne n'est montée par la porte avant. Et celles et ceux qui étaient assis devant le bus, quand ils devaient sortir, empruntaient la porte centrale. De plus, personne ne m'a fait une remarque négative. Au contraire, on m'a plusieurs fois dit que «ça caillait fort dehors» et que c'était bien agréable de monter dans un bus chauffé. Jamais je n'aurais parié sur un tel fair-play. Une personne âgée a voulu presser sur le bouton pour monter par la porte avant du



Des autocollants bien perçus par les usagers.

bus, mais dès qu'elle a vu l'autocollant elle s'est dirigée vers la porte centrale. Je lui ai vite ouvert la porte parce qu'elle avait de la peine à se déplacer. J'ai expliqué à cette gentille mamie qu'elle pouvait toujours monter à l'avant sans problèmes, que l'autocollant c'est juste une invitation adressée au grand public et non aux personnes qui ont de la peine à se mouvoir. Elle m'a remercié et elle était tout heureuse. Donc je ne vois pas le mal qu'il y a à mettre cet autocollant. Ce n'est pas une interdiction mais une recommandation pour le bien des conducteurs et de tous les usagers.»

Franck Kurmann,
ex-membre du comité VPT tl
et du comité du Gatu

Lausanne - Conférence publique**Mercredi 17 avril à 17h30**Palais de Beaulieu - Salle « Lausanne » dans le cadre
du Salon PPS (Prévoyance professionnelle suisse)**« La parité, pierre angulaire
de la gouvernance des caisses de pensions »****Me Jacques-André Schneider**

docteur en droit, avocat, professeur à l'Université de Lausanne

**Organisation : ARPIP (Association des représentants du personnel
dans les institutions de prévoyance)****Journée de formation SEV
Recruter avec succès pour le syndicat****Mercredi 29 mai 2013****de 9 à 16 h, hôtel Bern, Berne**

Le recrutement des membres est dans toutes les bouches et il le restera durant les années à venir. Par des discussions ouvertes, il sera possible d'échanger ses impressions sur ses propres méthodes et celles des autres. 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

- Expériences de recruteurs
- Bonnes pratiques – Mauvaises pratiques
- Quel soutien apporte le SEV?
- Comment les sous-fédérations donnent-elles leur soutien?
- Que dois-je savoir en tant que recruteur ou recruteuse?

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

Chèques-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.

Délai d'inscription: jusqu'au 30 avril auprès du Secrétariat central SEV, Team recrutement, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch



La sous-fédération du personnel de l'exploitation, de la vente, de l'administration et des cadres du Syndicat du personnel des transports (SEV) recherche au 1.1.2014 un ou une

président central/présidente centrale (100%)

Vous dirigez la sous-fédération qui compte près de 6 000 membres. Vous siégez également au comité du SEV et êtes coresponsable de la conduite stratégique du Syndicat SEV.

En tant que personne dirigeante, vous avez des contacts avec les organes, autorités et militants du SEV et les autres sous-fédérations et vous êtes en pourparlers avec les employeurs. Vous défendez les revendications des sections, des branches et des membres de façon réfléchie, fiable et loyale.

Votre profil:

- Vous êtes une personnalité autonome avec une fibre sociale et syndicale très marquée.
- Vous avez de longues années d'expérience dans un syndicat ou une organisation à but non lucratif.
- Vous disposez d'une grande aptitude à négocier avec nos partenaires sociaux et faites preuve de doigté avec nos membres.
- Ce poste requiert des compétences sociales et un esprit d'équipe ainsi que l'aptitude à gérer des conflits.
- Vous avez l'esprit vif et êtes une personnalité sûre et affirmée.
- Vous vous exprimez avec aisance par écrit et par oral en allemand et disposez de bonnes connaissances au moins dans une autre langue du pays (oralement et par écrit).

Les autres exigences requises sont un talent d'organisation, l'aptitude à utiliser les synergies et de très bonnes connaissances dans l'utilisation des programmes standards informatiques.

Vous avez soit une formation professionnelle, de préférence dans le domaine syndical, ou une expérience professionnelle équivalente et avez suivi des cours de formation continue.

Les tâches qui vous attendent sont très intéressantes mais aussi très exigeantes.

Nous offrons des conditions d'engagement attractives avec de très bonnes prestations sociales.

Votre lieu de travail est Berne.

L'élection définitive aura lieu en septembre 2013 lors de l'assemblée des délégués de la sous-fédération.

Pour tous renseignements, vous pouvez vous adresser à l'actuelle titulaire du posteElisabeth Jacchini, tél. 031 357 57 05,
e-mail: elisabeth.jacchini@sev-online.chVeuillez transmettre votre dossier de candidature complet jusqu'au **31 mai 2013** au responsable du groupe de sélection des candidatures.Markus Wittwer, Weidstrasse 41, 8542 Wiesendangen
e-mail: markus.wittwer@bluewin.ch**Cours Movendo AVSplus**
Pour une AVS forte !

Vieillir dans la dignité et sans être confronté à des problèmes financiers. Ce but doit être accessible à tout le monde. C'est pourquoi il faut augmenter les rentes AVS et c'est pourquoi aussi les syndicats vont lancer l'initiative populaire AVS-plus. Movendo met sur pied un cours qui permettra d'élargir ses connaissances sur la prévoyance vieillesse et d'apprendre à argumenter de manière convaincante en faveur d'une AVS forte.

Thèmes principaux abordés durant le cours: • Amélioration de la prévoyance vieillesse • Comment fonctionne l'AVS? • Comment est-elle financée et pourquoi est-elle très performante? • Quelles sont ses prestations? • Pourquoi avons-nous besoin de solidarité entre les générations? • Pourquoi avons-nous besoin d'AVS-plus?

Objectifs: les participants étofferont leurs connaissances sur l'AVS et se prépareront à récolter des signatures avec des arguments solides.

Intervenants: **Michel Béguelin** (commission des retraités de l'USS) et **Christine Goll** (responsable de formation Movendo).

Participation gratuite pour les membres SEV.

Dates et lieux:**Judi 4 avril de 9 h à 17 h au Buffet de la Gare de Lausanne.****Mercredi 17 avril de 9 h à 17 h au secrétariat Unia, place de la Riponne, à Lausanne.****Inscriptions: info@movendo ou 021 310 48 70**

Angle droit

Le facteur humain dans le travail

Selon les statistiques de l'assurance-invalidité, les maladies psychiques chez les travailleurs ont considérablement augmenté en Suisse.

La sensibilisation à la sécurité sur la place de travail augmente et le nombre d'accidents diminue. Par contre, la prévention et les mesures contre les problèmes psychiques n'en sont qu'à leur prémices. Les employeurs ont encore du mal à faire face à leurs obligations en matière de protection de la santé.

Un collaborateur travaille depuis plus de 25 ans dans la même entreprise, il connaît bien son travail. Un nouveau supérieur hiérarchique ou un nouveau collègue arrive, des processus de travail sont modifiés et tout à coup la vie du collaborateur se complique. Il ne

supporte pas ces changements et est de plus en plus souvent malade. Les résultats de ses entretiens d'évaluation ne sont plus si bons qu'auparavant. Le supérieur hiérarchique exige davantage de prestations, mais le travailleur a le sentiment qu'il en fournit déjà beaucoup et qu'il ne peut pas donner plus. L'ambiance se détériore et les reproches mutuels sont de plus en plus nombreux. Arrivent les avertissements et autres mesures. Le collaborateur ne supporte plus la situation et tombe sérieusement malade. Il ne peut plus travailler.

Le surmenage, un poison lent
Un emploi à vie, ça n'existe plus: il faut toujours continuer à se former et il faut s'habituer aux change-

ments. Trop de travail, la pression, un mauvais encadrement et un manque de respect sont difficiles à supporter pour certains. On arrive alors à des conflits et à un surmenage, également dans la vie privée.

Pas uniquement un problème juridique

Lors d'un conflit sur la place de travail, il n'est pas question de problème juridique de suite. D'ailleurs cette question est vite réglée: l'employeur peut légalement émettre des exigences et le travailleur doit les remplir selon son contrat de travail. Afin de régler le conflit, il faut autre chose que la loi. Il faut une gestion du personnel compétente, également au niveau humain.

De coûteuses conséquences: des frais de santé croissants

Les maladies psychiques consécutives à un problème sur le lieu de travail doivent être la plupart du temps traitées médicalement. Donc, parallèlement aux nombreuses absences, elles entraînent également des frais de maladie importants.

Prévention

Si les conflits de travail étaient abordés et traités à temps, ils pourraient se résoudre assez facilement, sans trop de dommages. Chaque partie devrait pour cela faire un pas vers l'autre. Un coaching pourrait aider à se respecter à nouveau, dans les points forts comme dans les faiblesses. Les personnes de l'encadrement devraient juger les collaborateurs sur leurs ca-

pacités et non sur leur incapacité. Un soutien adéquat, intervenu à temps, quelques compliments et de l'aide pourraient même éviter que le conflit ne prenne forme. Cela fait partie de la responsabilité des cadres de reconnaître les sources de conflits possibles rapidement et de faire en sorte que ces conflits n'éclatent pas. Collaborateur et supérieur sont donc amenés à faire des efforts chacun de leur côté.

Assistance

Les spécialistes de la protection juridique du SEV offrent leur soutien en cas de conflits sur le lieu de travail. Annoncez-vous à temps si vous êtes concernés.

L'équipe de protection juridique SEV

Economiser des impôts grâce à la prévoyance

Mon mari et moi sommes en train de remplir notre déclaration d'impôts. Nous nous demandons comment nous pourrions payer moins d'impôts en optant pour une prévoyance vieillesse. Je travaille comme ingénieure aux CFF.
I. G. de B.

Chère Madame G.,

Economiser au niveau des impôts est possible autant avant qu'après avoir rempli la feuille d'impôts. Vous devriez également vérifier d'autres critères hors les effets d'économies d'impôts, tels la durée ou le risque que comportent ce genre d'investissements. La meilleure façon d'économiser des impôts est d'avoir un 3^e pilier de type a. Celui qui travaille et qui cotise à une caisse de pension peut cotiser cette année 6739 francs et dé-

duire ce montant de sa prochaine feuille d'impôts. La rentabilité de cette opération est démontrée dans l'encadré ci-contre. La personne ne cotisant pas à un 2^e pilier et exerçant une activité professionnelle peut déduire jusqu'à 20% de son revenu, au maximum 33 696 francs.

Ce sont les banques et les assurances qui proposent les produits de type 3^e pilier a. Le paiement des primes d'assurances vie est flexible et peut s'adapter à la situation financière de la personne. Ces paiements peuvent être interrompus sans coûts supplémentaires ou le produit peut être changé en 3^e pilier de type b. Les primes d'assurance risque comme l'assurance décès ou incapacité professionnelle peuvent également être déduites des impôts. Pour atténuer la charge fiscale, il faudrait plusieurs 3^e piliers

de type a. Le versement peut ainsi être échelonné. Les avoirs font en effet l'objet de fiscalité progressive. C'est également une des raisons pour laquelle les paiements à un 3^e pilier sont préférables à des rachats à la caisse de pension. Car les paiements de rente sont considérés entièrement comme revenu et sont donc imposables.

Il n'est dès lors pas conseillé de rembourser une hypothèque avec ses avoirs de la caisse de pension. Certes, les intérêts de la dette diminueraient, mais les économies sont bien plus petites que lors d'un amortissement indirect. En gardant ses avoirs de la caisse de pension, on continue en effet à bénéficier des intérêts des avoirs en caisse de pension et on peut continuer à déduire les intérêts de la dette.

L'équipe conseil d'Helvetia

Rendement avec le 3^e pilier a

	Francs
Paiement sur 20 ans (montant par année: Fr. 5000)	100 000
Avoirs après 20 ans (avec les intérêts)	110 000
Bénéfice brut	10 000
+ économies d'impôts (Fr. 1250 par année)	25 000
Gain avant impôts	35 000
- impôts sur le capital (canton de Lucerne)	4 740
Gain net	30 260
Rendement net par année	2,45%

INFO

Des questions à l'équipe conseil d'Helvetia?

Les membres SEV peuvent s'adresser directement à leur propre **conseiller Helvetia-SEV** mais peuvent aussi se tourner dès maintenant vers l'**équipe de conseil d'Helvetia**.

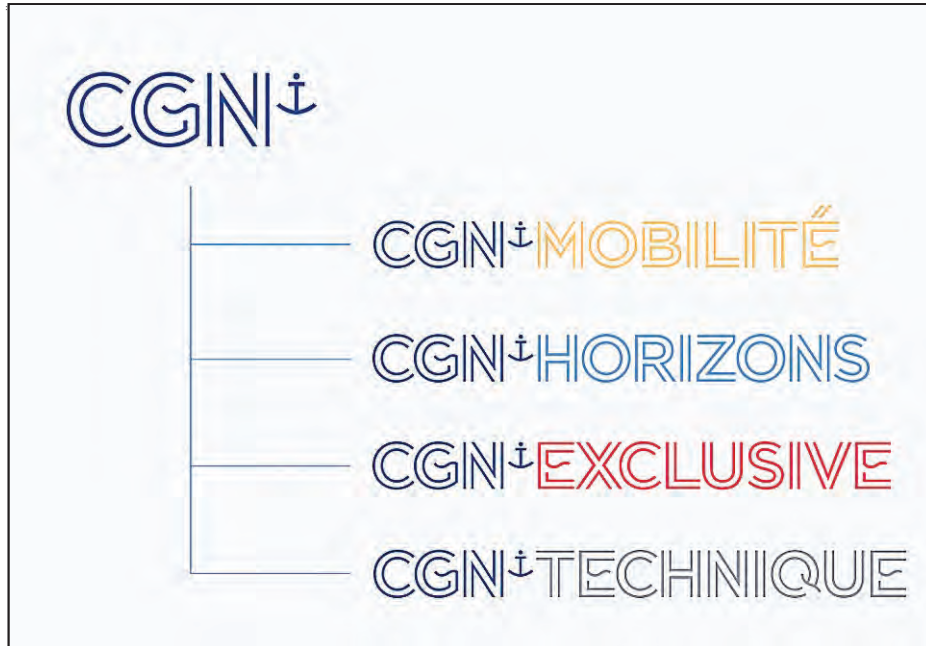
De plus, il y a sous www.helvetia.ch un blog à disposition, où des spécialistes répondent à des questions typiques. Et sous www.helvetia.ch/sev, les membres trouveront des informations supplémentaires sur le partenariat entre le SEV et l'Helvetia.

■ La Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) s'est relookée

La CGN se plie en quatre

Désormais, la CGN est segmentée en quatre marques bien distinctes : CGN-Mobilité pour son activité dans le transport public ; CGN-Horizons pour ses croisières ; CGN-Exclusive pour la location de bateaux (croisières privées) ; CGN-Technique pour les services du chantier naval.

Ces quatre marques ainsi que le logo CGN se distinguent par leur caractère typographique aéré, dessiné en exclusivité pour la compagnie de navigation et par leurs couleurs : jaune pour la Mobilité, bleu pour l'Horizon, rouge pour l'Exclusive et gris pour le Technique. Ce changement survient pour marquer les 140 ans de la



Désormais, la CGN est segmentée en quatre marques bien distinctes.

compagnie, fondée en 1873, mais surtout pour clarifier les prestations qu'offre la CGN.

Une mise à jour bien perceptible sur le site Internet entièrement refondu (www.cgn.ch).

Une application CGN-Mobilité a également été développée.

AC

Nouvel administrateur pour représenter le personnel de la CGN

L'assemblée générale de la CGN SA du 13 février a nommé Stéphane Montangero, (photo) député PS au Grand Conseil vaudois, au conseil

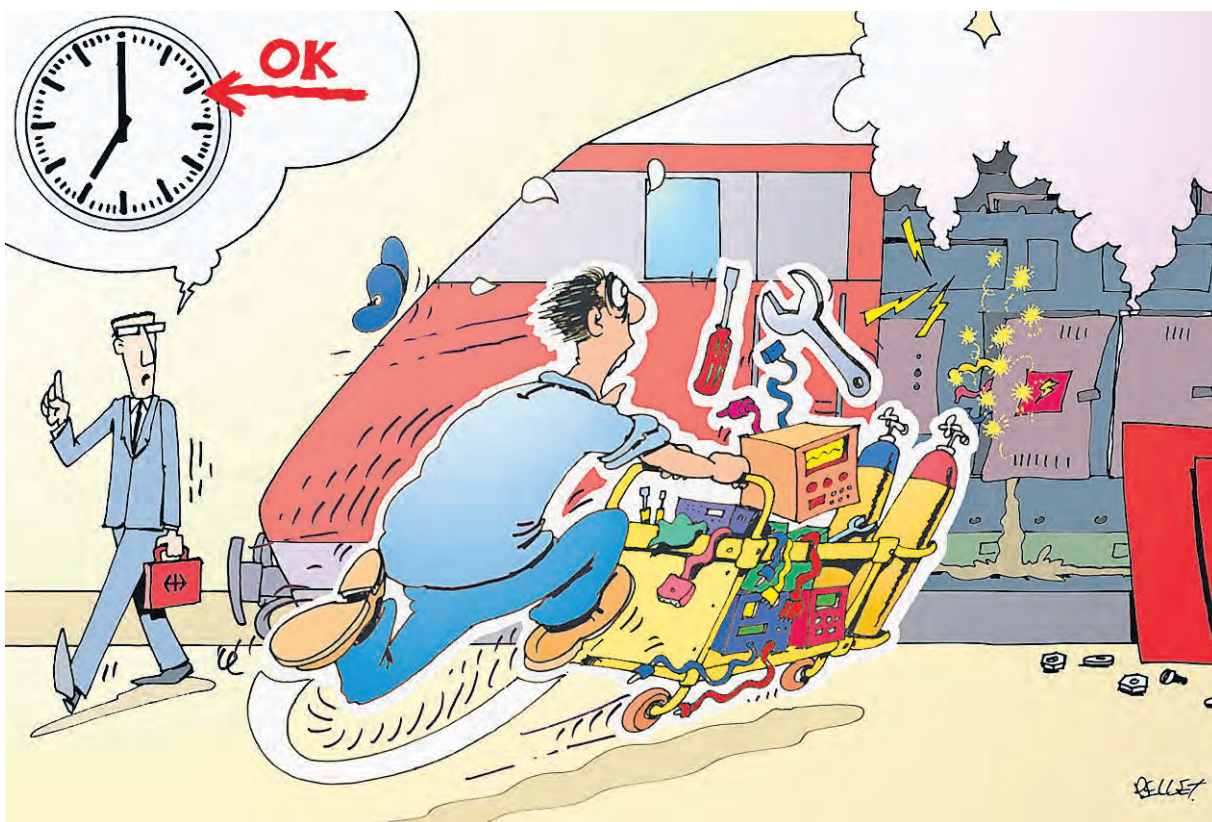
d'administration en tant que représentant du personnel. Stéphane



Montangero a présidé la Commission du Grand Conseil vaudois qui a proposé l'EMPD (exposé des motifs et projet de décret) comprenant la rénovation des bateaux « Vevey » et « Ville-de-Genève » et du chantier naval. A ce titre, notamment, Stéphane Montangero connaît bien la société.

Sa candidature a été proposée par l'assemblée générale de la section SEV VPT Lac Léman.

PELLET PIOCHE: Dur dur de toujours tenir l'horaire avec des sous-effectifs et des pannes.



EN VITESSE

VPT: le compte n'était pas bon

Dans le dernier numéro de *contact.sev*, un chiffre « 2 » s'est échappé du dossier consacré à la commission centrale VPT. Dans l'encadré « Les structures de la VPT », au 31 décembre 2012, la branche bus-gatu comptait bel et bien 2224 membres et non 224. Nous prions nos lecteurs de nous en excuser.

Ainsi, au total, à la fin de l'année passée, la VPT comptait plus de 10500 membres. Ce qui en fait la sous-fédération qui totalise le plus grand nombre de membres actifs du SEV. AC



La commission centrale VPT.

Cheminots de père en fils

Jean-Bernard et Joël Rérat

On dit souvent que le chemin de fer est une grande famille. Parfois aussi, les familles sont ferroviaires de père en fils. Aujourd'hui, rencontre avec Jean-Bernard Rérat et son fils Joël, deux Jurassiens dans le giron des CFF. Courgenay est une simple bourgade de la ligne régionale Delémont-Porrentruy dont la gare a la particularité de voir tous les trains voyageurs s'arrêter, RegioExpress et trains régionaux. De Courgenay, sans changement, on va à Olten, via Bâle, à Bienne et à Delle en France. L'agent du mouvement Jean-Bernard quittera cette gare après 46 ans de service pour une retraite anticipée de 3 ans. Qui dit mieux! Joël, lui, a rejoint les rangs seulement à l'âge de 24 ans, il compte encore les années...

hasard veut qu'il tombe aux CFF.

Autre époque

Quel regard sur l'évolution des métiers et de l'entreprise? «Ce qui est d'actualité dans mon entourage, précise Joël, les hausses des titres de transports, l'insécurité dans les gares et les trains, c'est flagrant. Il y a de moins en moins de gares desservies et on ne peut plus mettre un visage sur un nom. Il n'y a plus de contact humain. Même entre nous, on entre dans un local de service et c'est parfois bonjour Mon-

la fin de notre présence dans les gares avec l'automatisation du réseau. A se demander pourquoi les êtres humains sont sur terre!» Et d'ajouter: «Pour certains cadres de l'entreprise il est tout simplement exclu d'écouter les subordonnés qui désirent faire avancer les choses et contribuer à la bonne marche du service. Le citoyen a le droit d'attendre un bon service, obtenir un conseil pour voyager. J'ai aussi connu les trains avec les passages entre les wagons ouverts et les trois classes de passagers, les planchers en bois traité à

soient les corps de métiers (fini les sous-fédérations) pour rapprocher les camarades entre eux et plus les diviser par les corps de métiers.» Joël: «Je souhaite bien entendu que le SEV défende nos intérêts communs. Le SEV est donc une évidence pour chacun.»

Je quitte, point final

Les rencontres en famille, on parle boutique et CFF exclusivement? Joël: «Pas spécialement. Pas de virus du chemin de fer, oui, on discute de ce que l'on a fait, on parle de tout, mais aussi de la suite,

Pour creuser la ligne Porrentruy-Delle (F), première ligne ferroviaire jurassienne, le grand-père et l'arrière-grand-père de Jean-Bernard ont participé tous deux aux travaux. Des manœuvres, des tâcherons, sans statut d'employés. Donc pas de tradition familiale. Jean-Bernard a ouvert la voie dès la sortie d'école pour un travail fixe. A l'époque, le train était tout simplement «le moyen de transport». Joël fait un apprentissage dans le privé de monteur électricien et devient cheminot plus tard lorsqu'il recherche un nouvel emploi, et le



L'un part, l'autre reste.

RÉRAT PÈRE

Jean-Bernard Rérat

Naissance: 4 avril 1951.

CFF: le 1^{er} mai 1967: apprentissage de gare, circulation des trains.

Fonction: agent du mouvement.

Membre SEV: 1^{er} mai 1971.

Lieu de domicile: Courgenay.

Lieu de fonction: Courgenay.

RÉRAT FILS

Joël Rérat

Naissance: 20 août 1977.

Apprentissage: monteur électricien.

CFF: 1^{er} mars 2001.

Fonction: technicien SA.

Membre SEV depuis: 2002.

Lieu de domicile: Courroux.

Lieu de fonction: Delémont.

sieur, il n'est d'ailleurs souvent plus de la maison. Comme technicien CFF le rayon d'action est toujours plus vaste!» Il y a disparition du cheminot en tant que tel, ajoute Jean-Bernard, «il n'y a plus la convivialité de mes premières années, même si ça reste de beaux métiers. Trouver un guichet ouvert devient une loterie, pas de chef de gare, pas de contrôleurs y compris et surtout dans les trains du soir. Dans nos régions c'est bientôt

l'huile. Le passage de l'express Paris-Belfort-Porrentruy-Berne avec le fourgon de chauffage à la vapeur. Que des bons souvenirs!»

Et le SEV dans tout ça?

Jean-Bernard: «Il est grand temps de devenir membre SEV et arrêter d'être un égoïste. Le SEV est une organisation de dialogue et peut devenir encore plus fort en regroupant tous les cheminots dans des sections régionales quels que

comme les balades en vélo.» Jean-Bernard: «A présent c'est surtout l'avenir qui m'intéresse, le bien des enfants et petits-enfants. Seul un des trois enfants est cheminot. Je suis bien content de tourner la page le 30 avril 2013.» Aucune pensée philosophique? Jean-Bernard: «Napoléon disait à ses grognards, il vaut mieux abattre un ami par erreur que de laisser passer l'ennemi!»

Jean-François Milani

Le Conseil fédéral approuve les changements dans l'ordonnance de la loi sur la durée du travail

Pas sans les syndicats !

Les remontées mécaniques suisses (RMS) ont refusé récemment de mettre sur pied une CCT pour les employés du secteur touristique. Le SEV continue malgré tout son travail dans cette branche.

Le bref communiqué des autorités fédérales n'avait rien de spectaculaire et ne paraissait pas particulièrement favorable aux travailleurs: «Les employés des transports touristiques en montagne peuvent travailler plus longtemps». Une décision prise par le Conseil fédéral, qui modifie ainsi l'ordonnance de la loi sur la durée du travail. Cette modification avait été approuvée auparavant de façon unanime par la commission fédérale paritaire de la loi sur la durée du travail, composée des représentants des travailleurs, à savoir les syndicats, et des représentants des employeurs.

Ce dont il s'agit

Dans le secteur touristique des transports, un peu comme



Employés et employeurs du secteur touristique: harmonie à l'horizon.

dans la navigation, la charge de travail peut considérablement varier. C'est pourquoi les entreprises sont intéressées à pouvoir occuper leur personnel de manière flexible, lorsqu'il y a beaucoup de travail: lorsqu'il neige énormément par exemple et qu'il faut préparer les pistes pour que les skieurs puissent dévaler les pentes dès le matin ou dans d'autres cas.

Freiner la croissance sauvage

Les syndicats ne sous-estiment pas ces besoins, mais ils craignent que les exceptions se fassent toujours plus nombreuses et que les employeurs fassent finalement comme bon leur semble et dictent les durées du travail, en dehors de la loi sur la durée du travail et de l'ordonnance y relative.

Ce qui a été décidé récemment est une règle qui va dans l'intérêt des deux parties. Les

nouveautés: un dimanche de congé par mois doit être inclus dans les jours de congé durant la haute saison (mais exceptionnellement 3 jours au lieu de 4 jours de congé).

La durée du travail par jour pourra aller jusqu'à 13 heures désormais (au lieu de 10) sur 7 jours de travail consécutifs et ne devra pas dépasser les 72 heures (au lieu des 63 prévues dans la loi).

De plus longs tours de service
Les tours de service pourront atteindre les 15 heures en période estivale ou hivernale, mais cela doit être convenu auparavant avec les syndicats, par écrit. Le personnel concerné ne peut toutefois pas être soumis à cette exception sur deux saisons consécutives.

Davantage d'influence syndicale

Comme il y a maintenant obligation de négocier les exceptions avec les représentants des travailleurs, les syndicats ont de meilleures chances d'arriver à conclure des conventions d'entreprise ou des conventions collectives. Les employeurs ne peuvent plus faire autrement que de composer avec les syndicats, représentants légitimes des travailleurs. Si des entreprises venaient à essayer de mettre en place des tours plus longs, sans l'accord des syndicats ou sans l'accord d'une commission du personnel élue selon le principe de la participation dans l'entreprise, les employés devront alors se tourner vers le SEV.

pan/Hes

Photomystère: «Où a été prise cette photo?»



Le concours de contact.sev

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 5:

le pont sur le Rhin entre Koblenz et Waldshut.

Le sort a désigné **Ueli Müller de la section VPT Schwyz**, domicilié à Hünibach, qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la nous à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: mystere@sev-online.ch

Sur Internet

Rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 3 avril 2013