

## Holding à la trappe

Le Conseil fédéral ne veut plus des holding pour les chemins de fer.

Page 2



## Salaire minimaux dans les bus

La colère monte chez le personnel des sous-traitants. Il exige que les salaires minimaux soient introduits.

Page 5

## Centre de compétence de Bellinzone

Le Grand Conseil tessinois a débloqué un crédit de 2,1 millions de francs pour le centre de compétences pour la mobilité ferroviaire.

Page 20

Le personnel travaillant en équipe est déjà à la limite

# La flexibilité a un prix

**Les employeurs veulent du personnel encore plus flexible pour réduire les coûts.**

La vie de famille ou la vie privée du personnel ayant des horaires irréguliers ou en équipe font déjà aujourd'hui les frais de planifications tardives, d'heures supplémentaires liées au manque d'employés, d'une hausse du nombre de nuits chez Cargo, de week-ends libres rares, de mauvais roulements, etc...

Le personnel paie déjà le prix fort, sur le plan social et sanitaire, pour sa flexibilité professionnelle. Celle-ci a une limite supérieure, ne serait-ce qu'en tenant compte de la sécurité. Si cette limite devait être revue à la baisse par une flexibilité accrue en vue d'augmenter les gains de productivités, le personnel devrait être inclus dans le processus!



Il n'y a pas que le travail dans la vie.

Dossier en pages 8 à 10

## TPG: le SEV au front

La direction des TPG vient de lâcher une véritable bombe. Elle vient en effet d'annoncer la possible suppression de 110 à 120 postes de travail pour combler le trou de quelque 15 millions de francs, consécutifs à l'acceptation de l'initiative pour une baisse du prix des billets. Le SEV est sur le pied de guerre et n'acceptera pas que le personnel fasse les frais des erreurs des TPG.

Page 3

## Employé des CFF mort au travail

# Tous les prévenus acquittés

A la fin du mois de mai, cinq prévenus de divers échelons hiérarchiques des CFF comparaissent devant le tribunal régional de Moutier (BE). Ils étaient poursuivis pour homicide par négligence suite au décès d'un employé en janvier 2009, alors qu'il déglaçait dans un tunnel.

L'un des prévenus était défendu par le SEV. Il revient sur le verdict, mais aussi

sur la qualité du soutien juridique du SEV. Son avocat, François Contini, aborde, lui, les questions qui demeurent ouvertes après cet acquittement général. Le juge d'instruction avait certes cherché des responsables au sein de la hiérarchie des CFF, tout en renvoyant les mauvaises personnes devant la justice.

Pages 6 et 7

## ÉDITO

### Hiérarchie acquittée: un goût d'inachevé

Les récents acquittements de personnes haut placées inculpées pour homicide par négligence laissent un arrière-goût d'inachevé (voir en page 2 et 6). Le cas jugé par le Tribunal de Moutier à la fin du mois de mai laisse particulièrement songeur. Cinq hommes de divers niveaux hiérarchiques des CFF figuraient certes bel et bien sur le banc des accusés pour le décès d'un employé électrocuté il y a cinq ans alors qu'il participait au déglacage d'un tunnel. Une volonté de dénicher les responsables tout à l'honneur d'un juge d'instruction qui s'est hélas trompé de cibles...

Au final, ce procès n'offre pas d'autre coupable que la victime elle-même, qui a enfreint des règles de sécurité simples. Et pourtant, suite aux recommandations de l'expert mandaté pour analyser l'accident, les CFF ont modifié la façon de procéder lors de déglacages. Le « peu propice » travail sous tension a disparu du jour au lendemain...

Cette prise de conscience aussi rapide que tardive ne saurait masquer le manque de discernement et de réactivité de leur armada de spécialistes. Le haut de la pyramide n'a fait que trembler. Une partie de sa base en est morte.

Vivian Bologna, rédacteur contact.sev

## EN VITESSE

**Homicide  
par négligence:  
condamnation annulée**

■ Le Tribunal fédéral a annulé la condamnation de l'ex-responsable des remontées mécaniques de Bettmeralp qui avait été reconnu coupable d'homicide par négligence après le décès d'un enfant néerlandais sur les pistes de ski de la station.

Le jeune skieur de sept ans avait heurté une dameuse dans un passage étroit en décembre 2008. En première instance, seul le conducteur de l'engin avait été condamné. Le Tribunal cantonal avait ensuite annulé l'acquittement de deux responsables, dont l'ex-directeur des remontées mécaniques. Il avait stigmatisé la pratique consistant à circuler avec une dameuse dans un passage étroit à une heure où il fallait encore compter avec la présence de nombreux skieurs.

En dernière instance, le TF accepte un recours de l'ex-responsable des remontées mécaniques. Les constatations de l'instance cantonale ne permettent pas d'établir la culpabilité de l'ex-directeur, notamment en ce qui concerne l'injonction donnée au conducteur de la dameuse de ne plus circuler pendant que les pistes étaient encore ouvertes. **ats**

**Successions**

■ Le 3 juin, le Conseil des Etats a renvoyé en commission l'initiative populaire qui prévoit un impôt national sur les successions pour financer l'AVS. Les sénateurs veulent un examen plus approfondi de sa validité, notamment concernant le respect de l'unité de la matière. Aux yeux des sénateurs, l'initiative du PEV, de la gauche et des syndicats pose problème car elle mélange trois questions: l'introduction d'un nouvel impôt, l'abolition des compétences cantonales et le financement de l'AVS. D'autre part, elle s'appliquerait rétroactivement au 1er janvier 2012.

L'initiative prévoit de taxer à hauteur de 20% la part des héritages dès deux millions de francs, ainsi que les dons de plus de 20 000 fr. **ats**

Le Conseil fédéral prend position sur la réorganisation des chemins de fer

# La holding balayée

**La montagne accouché d'une souris: il n'y a pas grand-chose à changer à l'organisation des chemins de fer suisses. C'est l'avis du Conseil fédéral.**

Un groupe d'experts placé sous la direction de Paul Blumenthal a analysé l'organisation des chemins de fer et fait des propositions en vue d'une nouvelle réglementation.

Il s'est passé une bonne année depuis la présentation de leur rapport, nommé «EOBI». Le rapport avait déjà montré que le besoin d'action était moindre, même s'il contenait la proposition de transformer les grandes entreprises ferroviaires en holding. Ceci avec l'impression qu'à Bruxelles se dessinerait le 4e paquet ferroviaire de l'Union européenne.

Entretemps, le vent a même tourné en Europe. Le 4e paquet prévoit encore la possibilité de recourir au modèle de chemin de

fer intégré. C'est d'ailleurs le choix opéré par la France, qui a décidé de renoncer à la séparation d'entreprise entre l'exploitation et l'infrastructure, ce que les pays limitrophes ont salué. «La SNCF abandonne la séparation de ses entreprises ferroviaires car cet échec n'a fait qu'amener chaos et coûts inutiles», commente le syndicat du rail Vida.

L'obéissance préventive à l'égard de l'UE ne semble plus être urgente, même pour la Suisse: timidement le Conseil fédéral indique qu'il «renonce à obliger les grandes entreprises ferroviaires CFF et BLS, qui opèrent dans l'accès au réseau international, à créer une structure de groupe d'entreprises».

**A la satisfaction du SEV**

Le SEV fut l'une des seules organisations à se positionner en permanence contre une structure de holding et pour le maintien des modèles actuels des CFF et du BLS. «Cela nous réjouit que le Conseil fédéral ait suivi notre position et non les tendances à la li-

béralisation», commente Giorgio Tuti.

Les entreprises de chemin de fer resteraient libre de choisir leur modèle d'organisation. C'est ce qui s'est passé à Gribourg où les TPF se sont transformés en holding. En premier lieu pour donner plus d'autonomie dans le domaine immobilier. «Tant que la convention collective de travail est appliquée de manière uniforme et que la direction n'est pas transférée aux conseils d'administration des entreprises individuelles, cela reste acceptable pour le personnel – mais nous restons même dans ce cas critique envers le modèle de la holding», relève Tuti.

Trois points vont être modifiés:

■ Il est prévu de transformer le service d'attribution des sillons Sillon Suisse SA en un établissement de droit public de la Confédération. Sillon Suisse SA est aujourd'hui propriété des CFF, du BLS, de la SOB et de l'Union des transports publics. Un transfert des actions à la Confédération permettra d'assurer l'indépen-

dance du service d'attribution des sillons.

■ Droits et obligations des organes responsables de systèmes: Il existe aujourd'hui plusieurs types de responsabilité systémique, exercée par exemple par les CFF pour le courant de traction, le système de contrôle de la marche des trains ETCS ou la radio ferroviaire GSM-R. Le Conseil fédéral souhaite clarifier les droits et les obligations.

■ La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF), qui arbitre les différends en matière d'accès non discriminatoire au réseau, sera investie de nouvelles compétences. Elle pourra notamment étendre son activité de surveillance à l'établissement des horaires et aux organes responsables de systèmes. Par analogie aux autres régulateurs suisses, elle sera rebaptisée Railcom.

Le projet de loi sera prêt en fin d'année et mis en consultation à ce moment-là.

*Peter Moor/vbo*

## Quelle suite pour la «saga» Crossrail?

L'entreprise de transport marchandises Crossrail préfère parler à la presse plutôt qu'aux syndicats et aux autorités. L'entreprise veut transférer ses mécaniciens italiens au sein de sa filiale suisse. Pour le SEV, il est temps de durcir le ton. Entretien avec sa vice-présidente Barbara Spalinger.

■ **contact.sev: Barbara Spalinger, il y a deux semaines, Crossrail a annoncé avoir engagé les premiers mécaniciens pour conduire en Suisse. Jusqu'à quel point le SEV est-il impliqué dans cette évolution?**

**Barbara Spalinger:** Le SEV n'a été impliqué d'aucune manière.

Crossrail ne nous a pas non plus informés. Nous l'avons appris par la presse. Certes, Crossrail a manifestement revu à la hausse son offre salariale initiale – du véritable dumping – suite à la communication du SEV. Mais, si les informations en notre possession sont justes, le salaire proposé est encore insuffisant; il ne respecte pas les conditions de travail usuelles suisses.

■ **Comment réagit le SEV à cette situation?**

Crossrail contrevient par sa politique salariale à la loi sur

les chemins de fer qui demande le respect des usages salariaux de la branche pour l'utilisation du réseau suisse. Dans ce cas, l'OFT doit intervenir et nous allons être actifs pour obtenir des réponses. D'autre part, nous avons un mandat de négociations clair puisque presque tous les mécaniciens italiens concernés ont adhéré au SEV. Comme Crossrail s'est refusé jusqu'à présent à discuter avec le SEV, il faudra, au besoin, recourir à l'Office de conciliation. La direction du SEV demande d'une part à l'OFT de donner une réponse rapide;

d'autre part nous examinons l'hypothèse d'une plainte à l'Office de conciliation.

■ **Comment peut-on sortir de l'escalade actuelle?**

Ce serait simple: on s'assied autour d'une table et on travaille à une solution commune. C'est ça le partenariat social, en Suisse comme en Belgique. Monsieur Lejeune ne doit plus continuer à se cacher, mais au contraire discuter avec nous. Il y a en outre une question de fond dans ce conflit: lorsqu'on exige «un accès libéral au réseau», cela

implique aussi d'inscrire les standards généraux dans une CCT de branche, une CCT pour le trafic de marchandises. C'est une nécessité pour la sécurité dans le trafic ferroviaire, à laquelle tous sont intéressés. Nous sommes prêts pour l'inscription de ces standards dans une CCT de branche et plus ce conflit absurde dure, plus les autres entreprises de trafic de marchandises le seront aussi. Crossrail peut donc encore décider s'il entend discuter avec nous ou pas.

*Interview: Peter Anliker*

Transports publics genevois

# Licenciements: le SEV sur le pied de guerre

**Le SEV et les autres syndicats actifs aux TPG sont sur le pied de guerre. Et pour cause: la direction des TPG vient de leur annoncer l'hypothèse d'un licenciement gigantesque de plus de 100 collègues.**

Dès 2015, les TPG prévoient en effet un manque à gagner de 14 à 15 millions de francs par an suite à l'adoption de l'initiative «Stop aux hausses des tarifs des TPG» le 18 mai passé, et à la baisse des prix qui en résulte. Le directeur ad interim Christophe Stucki a précisé aux syndicats que «si l'Etat n'absorbe pas la perte de recette des TPG, la régie publique devrait supprimer entre 110 et 120 emplois, dans tous les secteurs». Le SEV s'est réuni mardi après-midi après notre délai rédactionnel pour discuter de la suite à donner à cette annonce. Mais pour Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, il n'est pas question que le personnel fasse les frais de cette perte de recettes. «Le vote



*Le personnel ne se laissera pas faire.*

des Genevois était un vote sanction contre les TPG. Les usagers sont depuis des années agacés par le fonctionnement et l'agencement de notre réseau (billetterie, transbordements, horaires non respectés...). A cet agacement s'ajoute, via la presse, les différents dossiers qui révèlent le gaspillage de l'argent public. Les travailleurs n'ont pas à assumer les bêtises de leur direction!»

**Vivian Bologna**

## CRCT

La CRCT ayant constaté que le conflit concernant les définitions de roulements entre le SEV et les TPG n'a pas pu être réglé, le SEV a retrouvé sa liberté d'action. Il organise des journées d'informations dans les dépôts les 12, 17, 19, 24 et 26 juin. Le personnel pourra dire s'il veut entamer des mesures de lutte dès le 1er juillet ou attendre le 15.

## INFO

### Les victimes de l'amiante obtiennent une autre victoire

L'Union syndicale suisse (USS) accueille avec satisfaction la décision de l'Office fédéral de la justice de ne pas faire recours auprès de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) contre son jugement concernant la prescription des atteintes dues à l'amiante. Dans son jugement du 11 mars, la CEDH a clairement mis en évidence le fait que le droit suisse, avec sa prescription de 10 ans, ne répondait pas aux risques modernes en matière de santé au travail. Elle donnait ainsi raison à la veuve d'une victime de l'amiante, dont le mari est

décédé en 2005 d'un cancer. Durant des décennies, il avait été en contact avec de l'amiante dans son activité professionnelle. Sa veuve demandait réparation à son ancien employeur et à la SUVA sous la forme d'indemnités; mais toutes les instances judiciaires fondèrent leur refus sur la clause de prescription de dix ans prévue par le droit suisse. Ce renoncement à un recours donne raison aux syndicats ainsi qu'à la CEDH. En d'autres termes, le droit suisse de la responsabilité civile est insuffisant en ce qui concerne

l'amiante et d'autres risques émergents entraînant des atteintes à la santé à long terme seulement. Il faut donc le réviser de toute urgence. Des délais de prescription de 30 années ne suffisent toutefois pas, ils doivent être de 50 années. Par exemple, le cancer du péritoine n'apparaît qu'au moins 40 ans après l'exposition à l'amiante. Les actuelles victimes de l'amiante et leurs familles ont besoin d'une solution spécifique. Un fonds d'indemnisation généreux serait judicieux. Le Conseil national est invité à agir sans tarder.

**USS**

## CARNET DE BORD

### Passabene passe pas bien

Vous avez de la peine à utiliser des automates de titres de transport? Qu'à cela ne tienne, prenez un cours! C'est en tous cas ce qu'un reportage, dans un journal à grand tirage, conseille notamment aux personnes, pudiquement appelées «seniors». Les écrans tactiles et leurs subtilités vous rebutent, sachez que vous résistez au progrès en marche, que vous devenez inadaptés. Surtout vous n'avez rien compris: vous perdez un temps précieux dans des lieux publics alors que vous pourriez, depuis votre ordinateur ou votre téléphone portable, gagner ce temps!

Personnellement, j'ai toujours aimé qu'il y ait quelqu'un pour me renseigner, quelqu'un qui sache par où il faut passer pour aller le plus rapidement d'un point à un autre, quelqu'un qui me conseille un tarif préférentiel. Je trouvais que la personne en face de moi m'offrait un service et j'aimais la remercier de cela en prenant la monnaie rendue et le billet. J'aimais aussi cela dans un magasin, même à la Migros tout près de chez moi où je connais les caissières et je trouvais absolument indispensable qu'à la Poste on me recommande le meilleur tarif pour mon colis ou encore, lorsque je prenais l'avion, un peu stressée par les transits, l'agent au guichet me rassurait en répondant à mes questions. Tout cela est maintenant du passé: à la Migros, c'est à moi de remplir mon caddie en scannant les articles: il n'y a plus à la caisse qu'un vérificateur. A la poste, on me rappelle gentiment qu'en affranchissant mes colis à la maison, avec le programme en ligne, je serais mieux servie et moins cher. A l'aéroport, c'est la foire à la débrouille, même si j'ai commandé un e-ticket et fait le check-in chez moi, il faudra faire la queue devant une machine, entrer des chiffres, coller les étiquettes sur mes bagages, au bon endroit, comme me l'explique une BD pour analphabètes et poser ma valise sur le tapis roulant. Et tant pis pour moi si j'ai oublié de faire suivre mon bagage de Francfort à Helsinki et de Helsinki à St-Petersbourg.

Récemment une thèse de la sociologue du travail Marie-Anne Dujarier<sup>[1]</sup> remet en cause la notion du «client-roi» en se demandant si le consommateur n'est pas devenu essentiellement un travailleur. Sans toujours s'en rendre compte, vous et moi, les «consommateurs» sommes mis à contribution pour coproduire ce que nous achetons. Elle montre que peu à peu le stratagème des entreprises consiste à déguiser cette délégation du travail en avantage consenti au client: économie de temps et d'argent, autonomie, personnalisation... De là à nous faire croire qu'en consommant, nous gagnerons de l'argent... il n'y a plus qu'un pas. Qui sera vite franchi.

Tout ce travail qui nous est délégué, il est aussi du travail qui est soustrait au salariat: l'agent qui ne me répond plus au guichet est bien un potentiel chômeur, même si on tente de nous faire croire qu'il s'est avantageusement recyclé dans un travail plus valorisant... Pour les entreprises, les consommateurs sont vos comme une main d'œuvre gratuite, abondante et parfois enthousiaste à la tâche. Cette main d'œuvre zélée rapporte de la plus-value. Et si parfois, lorsque les gens ont trop de difficultés à faire le travail, la relation de «service» réapparaît, c'est le plus souvent payant, en temps ou en argent!

**Valérie Solano**

*Note: Marie-Anne Dujarier: Le travail du consommateur, éditions la Découverte, Paris 2013*

## Circuler par dessous et au-dessus de la ville

La ville manque toujours de place. Au Moyen-Age, elle était à l'étroit à l'intérieur des murs qui l'enfermaient pour mieux la protéger. Avec les débuts de l'urbanisation et l'invention des ascenseurs, elle a pris de la hauteur et amorcé cette densification du bâti que l'on s'accorde aujourd'hui à considérer comme souhaitable dans certaines zones déjà construites. Et puis, avec l'essor de la motorisation et l'augmentation spectaculaire d'un trafic que la voirie s'avère incapable d'absorber, la ville manque plus que jamais de place pour remplir sa fonction de centre urbain, de capitale, de métropole. Et puisque les voies de circulation en surface ne suffisent pas, on peut passer en profondeur, creuser des tunnels, aménager des voies en site propre. C'est ce qu'ont fait la plupart des grandes villes du monde, qui ont créé il y a des décennies un réseau de métro souterrain, transport collectif à grande capacité que la plupart d'entre elles continuent de développer.

A Londres, où roule le plus vieux métro du monde, le fameux «Tube» sera complété par la transversale «Crossrail» qui, au terme de neuf ans de gigantesques travaux pour la construction de 42 km de tunnels, acheminera dès 2018 la majorité des voyageurs entre l'est et l'ouest de la capitale anglaise. A Paris, l'autre vétéran des réseaux métropolitains d'Europe ne cesse de s'étendre au-delà des portes de la ville qui marquaient les terminus de ses lignes historiques. A Montréal, où l'hiver dure longtemps, une véritable ville souterraine s'est créée il y a une cinquantaine d'années, inaugurant la longue série des gares et interfaces fonctionnant



comme centres d'achats et de divertissement. En Suisse, Lausanne reste seule avec ses deux lignes de métro partiellement enterrées. Zurich a développé un important réseau RER qui plonge dans les sous-sols de la gare centrale, tout comme la nouvelle gare transversale de la Löwenstrasse dont la mise en service est attendue pour ce dimanche 15 juin. L'aménagement d'un tronçon de transport public souterrain revient certes très cher à la construction. Il aura fallu investir 17,2 milliards d'euros pour Crossrail, deux milliards de francs pour les 9,6 km de la ligne transversale d'Altstetten à Oerlikon; et on ne sait pas encore le prix d'une éventuelle réception du CEVA dans les sous-sols de Cornavin. Mais les trains et métros circulant sous la ville ont une capacité et une efficacité amplement démontrées, complétées par une sécurité d'exploitation supérieure aux transports de surface.

Mais on peut aussi imaginer voler au-dessus de la ville. Par exemple en hélicoptère privé entre aéroports, quartiers d'affaires et résidentiels dans les métropoles encombrées ou dangereuses, telle São Paulo dont on parle beaucoup en ces temps de «Copa». Ou, plus modestement, en téléphérique urbain. Ce transport par câble permet de franchir les frontières intérieures de la ville, qu'elles soient physiques (large fleuve, collines, etc.) ou sociales (quartiers «difficiles»). A Medellin, grande ville de Colombie autrefois réputée pour sa dangerosité, les trois lignes du Metrocable mises en service dans la première décennie de ce siècle ont permis de désenclaver les quartiers pauvres des collines environnantes et ont contribué à faire tomber le taux de criminalité.

Plusieurs villes sont équipées d'un transport par télécabines, notamment en Amérique du Nord (y compris New York, par dessus l'East River entre Manhattan et Roosevelt Island) et du Sud (Caracas, Rio de Janeiro). Le transport par câble le plus long du monde (env. 8 km) sera complètement en service dès août prochain à La Paz, sise à 4000 mètres d'altitude. L'Extrême-Orient n'est pas en reste, avec des téléphériques urbains à Singapour (capacité-horaire de 1400 passagers survolant le port) et à Taïpeh (Taiwan) et une desserte touristique privée à Nha Trang (Vietnam).

De très nombreux projets existent en Europe, en particulier en France (Brest, Bagnolet dans la Seine-Saint-Denis, Grenoble, Toulouse) dont le financement dépend en partie du produit de l'écotaxe qu'on sait en gestation difficile. Le téléphérique urbain a de notables atouts: peu coûteux à l'installation, économe en énergie, sans emprise au sol ou dans l'eau à part les pylônes, exploitable à des cadences modulables. Mais les riverains détestent ces regards qui les survolent, les constructeurs doivent travailler en ligne droite, la maintenance s'avère relativement lourde, les cabines n'aiment pas le vent ni les voyageurs le sentiment de vertige. Malgré tout, les transports urbains par câble, qui ont supplanté les funiculaires, peuvent représenter, particulièrement dans les villes au relief prononcé, un complément utile et rentable aux réseaux de surface. Ils ont de surcroît un certain aspect ludique et léger, propice aux applications touristiques. Les besoins de transport en ville sont si importants et multiples que l'offre se doit d'y répondre avec des moyens efficaces et diversifiés. Les voies souterraine et aérienne ont leur rôle à jouer pour préserver les espaces de circulation en surface.

Yvette Jaggi

## Sperisen condamné à la prison à vie: une victoire pour le monde syndical

Le Tribunal criminel de Genève a condamné vendredi 6 juin Erwin Sperisen à la prison à vie. L'ancien chef de la police nationale civile du Guatemala a été reconnu coupable d'avoir participé à l'exécution extrajudiciaire de six détenus et d'avoir abattu lui-même un prisonnier. Les avocats d'Erwin Sperisen ont annoncé qu'ils recourront contre ce jugement.

Si Erwin Sperisen, double national suisse-guatémaltèque, a été traîné devant la justice, c'est notamment à porter au crédit de la Communauté

genevoise d'action syndicale (CGAS). Surnommé «le Viking», il a été nommé en juillet 2004 chef de la police nationale civile par le ministre de l'Intérieur du nouveau gouvernement guatémaltèque de droite, alors qu'il ne disposait pas de l'expérience professionnelle requise pour cette fonction qu'il exerça jusqu'en mars 2007. Pendant cette époque, il fut l'un des sbires les plus monstrueux d'un système des plus répressifs, qui recourut régulièrement aux assassinats lors de vastes opérations dites de «nettoyage

social». La CGAS a fait état depuis 2004 des agissements sanguinaires du système en place dans ce pays d'Amérique centrale et de la police de Sperisen. Avec l'aide d'un important réseau syndical international, elle a mis au point une documentation détaillée sur des exécutions de paysans, des attaques contre les syndicats, des assassinats très vraisemblablement organisés par la police, mais jamais éclaircis, pour ne citer que quelques exemples. Et les mouvements genevois de solidarité

internationale ont aussi protesté à plusieurs reprises contre les «nettoyages» déjà mentionnés et le silence qui les a entourés à chaque fois. En mars 2007, après l'assassinat (par erreur) de trois députés salvadoriens et de leur chauffeur, puis de la liquidation de ses auteurs, quatre policiers, bien qu'incarcérés dans une prison de haute sécurité (!), Sperisen démissionne et s'enfuit, grâce à sa double nationalité, en Suisse, et plus précisément à Genève. Trois mois plus tard seulement, la CGAS et

l'ACAT (Action des chrétiens pour l'abolition de la torture) ainsi qu'Uniterre, le syndicat paysan, déposent une première plainte contre Sperisen en Suisse, une plainte qui fut suivie d'autres actions menées au plan juridique par les organisations genevoises et d'ailleurs. Finalement, en juillet 2010, la justice guatémaltèque délivrait un mandat d'arrêt international. Et, en 2012, l'ancien chef de la police nationale civile guatémaltèque était arrêté sur instruction du ministère public genevois.

USS/ats

Salaires minimaux dans les bus

# Le personnel des sous-traitants mené en bateau

**La directive de l'OFT, introduisant notamment un salaire minimum dans la branche bus à 58 300 fr. annuels pour 2100 heures n'a pas fini de faire parler d'elle. Sous-traitants et entreprises concessionnées se renvoient la balle. Les employés fulminent!**

L'introduction d'un salaire minimum dans la branche bus dès le 1er avril dernier met la branche en ébullition. A tel point que la colère monte, notamment du côté des sous-traitants genevois. La direction de RATP DEV, sous-traitant des TPG, a écrit ceci le 28 mai dernier à ses employés. «Aux dernières nouvelles, des discussions sont en cours entre l'Union des transports publics, l'Office fédéral des transports sur l'application de la directive, ce qui a suspendu de sa mise en œuvre.»

La bonne nouvelle, c'est que la direction prévoit la mise en œuvre de la directive, ce qui impliquerait une hausse du salaire



Le personnel des sous-traitants des TPG veut être traité comme celui des TPG.

de quelque 5000 fr. par année pour les conducteurs de RATP DEV, dont le salaire mensuel minimum dépasse à peine les 4000 fr.

La mauvaise nouvelle, c'est que les discussions entre l'UTP et l'OFT n'existent tout simplement pas! Tant l'OFT que l'UTP ont confirmé n'avoir jamais entendu parler d'une quelconque plainte d'une entreprise, ni de discussions entamées entre les deux instances...

La non application de la directive et la différence de trai-

tement des conducteurs de RATP par rapport à leurs collègues des TPG nourrit une grogne toujours plus forte. «Réunis en assemblée le 4 juin dernier, 28 conducteurs de RATP sur les 59 que compte l'entreprise ont voté des mesures de lutte, explique Valérie Solano, secrétaire syndicale en charge du dossier. La grogne ne concerne pas seulement la directive. Ils sont furax. Ils dénoncent des conditions de travail bien plus mauvaises qu'aux TPG alors qu'ils font le même job!»

Légalement, l'OFT l'a déjà précisé, ce sont les entreprises concessionnées qui doivent faire respecter la directive. Aux TPG, on attend de l'argent du Conseil d'Etat, tandis qu'aux TL on répond au SEV que «les TL ne sauraient se préoccuper du respect de la législation par des tiers que dans la mesure où cette législation est contraignante.» Les directives de l'OFT ne le sont-elles pas?

Vivian Bologna

## COMMENTAIRE

### Attitude mesquine

On pourrait presque penser qu'il s'agit d'un rêve. Et pourtant le scénario est bien réel. Il se trouve une direction – celle de RATP DEV – qui n'a pas froid aux yeux. En conflit depuis plus de six mois avec son personnel qui a décidé de dénoncer des conditions insupportables, la direction invente de prétendues discussions entre l'UTP et l'OFT pour ne pas appliquer une directive nationale.

Une telle attitude en dit long sur le mépris affiché par ce sous-traitant des TPG à l'égard de ses employés. Le directeur ne semble pas avoir pris la mesure de la grogne de son personnel, à cran depuis des mois. Ce mensonge grossier et les menaces à peine voilées de licenciements en cas de débrayage ne font que renforcer des conducteurs en quête de respect et de justice. Alors que Genève ressemble à une poudrière, des directeurs jouent avec le feu.

vbo

## COMMENTAIRE

### Payer pour faire ses besoins ... une exclusivité CFF?

Les toilettes des gares suisses sont devenues payantes. Certes, cela assure peut-être une plus grande propreté, davantage de respect des utilisateurs, etc. Donc, lorsqu'on voyage en Suisse, vaut désormais mieux se munir de monnaie, afin d'être certain d'avoir accès à des WC en cas de nécessité. On fait avec. En tant que simple voyageur, touriste ou

navetteur, on ne dépense de toute façon pas une fortune au cours de l'année.

Mais ce simple voyageur, innocemment, imagine toujours que les personnes qui travaillent dans les gares, les professionnels qui passent leurs journées entières dans ces lieux, ont d'autres accès, d'autres toilettes, qui leur sont destinées exclusivement.

Que nenni!

C'est certainement le cas pour plusieurs catégories professionnelles, mais pas toutes, malheureusement. Les membres de la section Travaux Arc lémanique en savent quelque chose: les cheminots qui font des réparations techniques, par exemple, dans certaines gares entre Genève et Lausanne (et à coup sûr sur

d'autres lignes de notre pays), ne peuvent pas se rendre au petit coin sans passer à la caisse. On peut bien sûr imaginer qu'ils utilisent les toilettes des restaurants lorsqu'ils sont dans de grandes gares, mais que font-ils lorsqu'il n'y a pas de restaurant? La demande de clé auprès des services compétents des CFF a abouti à une réponse peu satisfaisante: «les

toilettes suisses sont payantes, pour le personnel des CFF également.» Quelle drôle de manière de considérer ses collaborateurs!

Le SEV a réagi mais attend toujours des nouvelles des CFF. En attendant, les collaborateurs sont confrontés à ce problème chaque jour qui passe...

Henriette Schaffter

Décès d'un employé des CFF dans un tunnel en janvier 2009



François Contini

# Un membre SEV acquitté par le tribunal

**A la fin du mois de mai, cinq employés des CFF, de divers niveaux hiérarchiques ont comparu devant le tribunal de Moutier. Ils étaient prévenus d'homicide par négligence suite au décès d'un employé des CFF qui a été électrocuté lors de travaux dans un tunnel du Jura Bernois, en janvier 2009. Les cinq accusés ont tous été acquittés. Parmi eux, Pierre (prénom fictif) a été défendu par l'assistance juridique du SEV. Son avocat-conseil, Me François Contini, et Pierre, reviennent sur ce procès pénal.**

Cinq ans se sont écoulés depuis le décès d'un employé des CFF qui avait été envoyé dans le tunnel du Pierre-Per-tuis avec deux autres collègues pour enlever des glaçons. Le juge du tribunal de Moutier a libéré tous les prévenus de l'accusation d'homicide par négligence. Si Pierre, chef team des trois employés partis déglacer le tunnel, a omis d'établir un dispositif de sécurité et de nommer un chef de sécurité, «on se rend compte que le comportement imprévisible de la victime», qui est entré dans la zone dangereuse, n'aurait pas pu être évité par un chef team désigné. «Il y a donc rupture du lien de causalité». La juge n'a pas non plus oublié de mentionner que «l'armada de spécialistes» en place dans des sphères élevées des CFF n'avait rien eu à redire avant le drame au fait que ces travaux de déglacement s'effectuaient sous tension... Une pratique qui a changé depuis. Défenseur de Pierre et avocat-conseil du SEV, Me François Contini s'exprime sur ce verdict.

■ **François Contini, cinq prévenus, autant d'acquittements. Etes-vous surpris par ce jugement?**

Non, je ne suis pas surpris. Comme la juge l'a souligné, le juge d'instruction a eu une très

bonne idée. Il y a eu mort d'homme, il s'agissait donc d'examiner les responsabilités. On ne peut pas juste se contenter de regarder au bas de l'échelle, et renvoyer devant la justice le supérieur direct de la victime qui a certes oublié de remplir un formulaire important, car s'il faut établir un dispositif de sécurité, cela reste avant tout un formulaire à remplir dans le cas de tels travaux de routine; il faut aussi aller rechercher si, dans la hiérarchie, d'autres personnes auraient pu prendre des mesures pour éviter cet accident, qui a tout de même eu pour effet que les CFF changent leur pratique et décident qu'en principe les travaux de déglacement doivent s'effectuer hors tension.

■ **Le juge d'instruction a voulu chercher au sein de la hiérarchie et pourtant certains prévenus se demandaient ce qu'ils faisaient là...**

Malheureusement, cette idée louable de chercher les responsabilités dans le haut de la hiérarchie n'est pas toujours présente chez les procureurs. Dans le cas présent, son enquête a un peu pêché parce qu'il n'a pas vraiment recherché qui était responsable au sein de la hiérarchie des questions de sécurité au travail. Il a mis en accusation deux per-

sonnes qui n'avaient manifestement rien à voir avec l'accident et il a pris deux autres personnes dans la voie hiérarchique directe de la victime mais qui n'étaient pas responsables en premier lieu des questions de sécurité. Ajoutez à cela que son acte d'accusation était particulièrement mal établi puisqu'il avait oublié un verbe, on ne savait pas exactement ce qu'il reprochait aux

«**Si les CFF ont pu réagir si vite après le drame, pourquoi ne l'ont-ils pas fait avant? Cette question reste ouverte.**»

accusés. On ne savait pas si c'était de ne pas avoir édicté des règles, de ne pas les avoir appliquées ou de ne pas avoir fait contrôler leur application... Avec un acte d'accusation aussi mal rédigé et dirigé en partie contre des personnes qui n'étaient de toute façon pas responsables des questions de sécurité au travail, ça ne pouvait déboucher que sur des acquittements pour les quatre autres prévenus.

■ **La situation était différente pour Pierre, membre de notre syndicat...**

La question était différente pour lui. Pour qu'il puisse être reconnu coupable d'homicide par négligence, il s'agissait de déterminer si ses manquements étaient causals de

l'accident. En clair, s'il ne les avait pas commis, l'accident aurait-il pu être évité? La juge répond clairement que dans le cas présent, même si le dispositif de sécurité avait été rempli et même si un chef de sécurité avait été nommé, le drame n'aurait pas pu être évité.

■ **D'après vous, ce procès a-t-il un goût d'inachevé?**

Ce qui ressort des témoi-

**chapeau qu'à la victime...**

C'est bien le risque. Il y a une certaine responsabilité des CFF. Le juge d'instruction se demandait pourquoi des règlements n'ont pas été édictés avant ce drame, pourquoi les travaux de déglacement ne s'effectuaient pas hors tensions? Ce sont quand même des questions qu'on doit se poser. J'ai été surpris durant ce procès d'entendre un des responsables de la Division Infrastructure dire qu'il ne savait pas, avant l'accident, qu'il y avait des travaux de déglacement dans les tunnels, un responsable de la région ne pas savoir que l'on effectuait ces travaux depuis le pont du tracteur-motrice, alors que ça se faisait ainsi depuis des décennies. On voit donc que, malgré tous les règlements, tous les audits sécurité que les CFF mettent en place, il existe apparemment un décalage entre le vécu de la base et ce qu'en perçoivent les personnes aux échelons supérieurs.

De ce point de vue-là, si les prescriptions avaient été prises il y a plusieurs années et si les travaux avaient été effectués hors tension, ce drame aurait sans doute été évité.

■ **Pierre figurait en bas de la pyramide, mais avait tout de même un poste de chef**

■ **La présidente a dit ironiquement que «les absents ont toujours tort». Une façon de souligner qu'il peut être aisé de faire porter le**



Suite à l'électrocution d'un employé, les travaux de déglacage sur les lignes s'effectuent hors tension.

d'équipe à l'époque des faits. En première ligne dans ce procès, il aurait pu être l'autre « coupable » idéal?

Tout le monde a pu constater que les CFF ont énormément de règlements, et pour tout. Pour démontrer qu'il n'était pas responsable, un des prévenus a distribué le règlement du management de son secteur: il faisait 120 pages avec les annexes... Et pour les questions de sécurité, il existe des règlements pour tout et pour rien. Ça a pour conséquence qu'on dit: « Si les gens ne les respectent pas, c'est leur problème. » Il y a donc une responsabilité mise sur le bas de l'échelle. Alors qu'il faudrait remettre en question ces règlements. Sont-ils adaptés à la technique et aux façons de travailler aujourd'hui?

Le procès a aussi démontré qu'il y a aussi des teams sécurité richement dotés et ces échelons-là sont aussi concernés. Ils doivent dire si les meilleures prescriptions et les me-

sures les plus efficaces ont été prises.

■ **D'après vous, cinq ans après le drame, peut-on dire qu'il y a eu une prise de conscience aux CFF?**

Autant l'accident a été tragique, autant on doit constater que dans la demi-heure qui a suivi le drame, les CFF ont interdit le déglacage sous tension comme mesure urgente. Ils ont donc réagi de manière très rapide et édicté une nouvelle directive six mois après l'accident qui a interdit de manière générale ce type de travail sous tension. Ce problème-là a été réglé de manière satisfaisante pour la sécurité des collaborateurs. Ils ont tiré de manière très efficace et rapide les leçons de cette tragédie.

D'où la question du juge d'instruction: s'ils ont pu réagir si vite après le drame, pourquoi ne l'ont-ils pas fait avant? Cette question reste ouverte.

Vivian Bologna

## « On me désignait responsable de la mort de mon collègue »

■ **Pierre\*, tu étais accusé d'homicide par négligence. Tu dois être soulagé après ton acquittement?**

Très soulagé...

■ **Le poids devait être énorme depuis cet accident mortel du 15 janvier 2009...**

Un poids immense, celui de devoir passer devant la justice. On me désignait, entre guillemets, responsable de la mort de mon collègue de travail. C'était un poids difficile à porter car au fond de moi je savais que je n'étais pas spécifiquement responsable par rapport à ce qu'il a fait. J'ai vécu dans l'appréhension car devant un tribunal c'est pas facile.

■ **Comment ta vie en a été modifiée?**

J'ai pas eu de très grands changements dans ma situation professionnelle. Au fond de moi, je ne souhaitais plus continuer être chef team, car j'avais toujours cette appréhension, je pensais sans cesse à ce qui s'était passé. Je n'étais plus à l'aise dans cette fonction. De ma propre initiative, j'ai renoncé à cette fonction et on m'a proposé le poste de suppléant chef team que j'ai accepté immédiatement.

■ **Tu as reçu un blâme des CFF qui portait sur l'omission d'établir un dispositif de sécurité. Comment as-tu vécu cette sanction?**

Je pense que l'entreprise devait réagir par rapport à ce manquement, cet oubli.

■ **Tu es membre SEV depuis de nombreuses années et tu as fait appel à la protection juridique du syndicat. En es-tu satisfait?**

Globalement, je suis très, très satisfait, tant du soutien du SEV, que de Me Contini, l'avocat qui m'a défendu. C'est aussi grâce à eux si aujourd'hui je suis libéré de tout ça. Je ne peux que les remercier avec un grand M.

■ **François Contini, en tant qu'avocat-conseil, quel regard portez-vous sur l'assistance juridique?**

Vu la complexité de la procédure et le fait que celle-ci concernait cinq personnes et a compté quatre jours d'audience, les frais sont importants. Sans l'assistance juridique d'un syndicat la pression serait encore plus grande pour le prévenu s'il imagine devoir prendre les frais de justice et d'avocat à sa charge. (\*prénom fictif).

## Temps de travail et vacances

«Le donnant-donnant doit être possible, mais il doit profiter aux deux parties.»

Patrick Cavelti, chef de ressort RhB au comité LPV et mécanicien RhB



# La flexibilité a des limites et mérite d'être indemnisée

L'enquête réalisée par le SEV durant l'été 2013 auprès du personnel CFF en vue des négociations CCT a montré que beaucoup de collaborateurs étaient mécontents de leurs horaires de travail et de la planification du temps de travail. La raison principale est la recrudescence de flexibilité qu'on leur demande et qui les empêche d'assumer les devoirs familiaux et de planifier les loisirs. contact.sev a discuté de ce sujet avec trois mécaniciens de locomotives de différentes entreprises, un employé de la manœuvre, et le secrétaire syndical Martin Allemann, responsable du team SEV sur le temps de travail.



Martin Allemann.

preuve pour son entreprise, car finalement c'est cela qui permet d'augmenter la productivité.

■ **contact.sev:** On entend souvent de la part des mécanos et d'autres collègues aux horaires irréguliers dans diverses entreprises de transport que des tours allant à l'encontre des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR), de la CCT ou même de la Loi sur la durée du travail (LDT) sont souvent prévus. Peux-tu le confirmer?

**Martin Allemann:** Des entorses aux prescriptions de la durée du travail existent ponctuellement dans toutes les entreprises, elles sont parfois involontaires, mais parfois intentionnelles. Il y a des yeux et des oreilles partout: le personnel qui effectue ces tours de service en est témoin. Il est de la responsabilité des travailleurs de refuser d'effectuer les tours allant à l'encontre des prescriptions. Le refus doit être prononcé sans délai, dès l'attribution du tour incriminé.

■ **Mais les répartitions qui respectent les prescriptions exigent aussi beaucoup de flexibilité de la part du personnel. Ainsi, la LDT permet après un week-end de congé que les mécaniciens commencent à rouler le lundi matin si tôt que cela ne leur permet pas de profiter de leur dimanche soir. Ou bien alors avant un jour libre, des engagements jusque très tard dans la nuit précédente sont autorisés. C'est là que le personnel des locomotives demande de meilleures règles.**

Là-contre, CFF Cargo argumente que les trains marchandises doivent circuler avant tout entre 22h et 6h et que peu de

tours peuvent être répartis entre 8h du matin et 8h du soir. Ce serait plus simple si les mécaniciens Cargo étaient aussi engagés dans le trafic voyageurs, où il y a possibilité de prévoir d'autres tours.

■ **A Erstfeld par exemple, les mécaniciens Cargo peuvent aussi rouler sur des trains régionaux, ce qui permet d'équilibrer les nombreux tours de nuit.**

L'exemple d'Erstfeld montre qu'une répartition partiellement mixte est très appréciée par le personnel car elle le soulage des tours de nuit et détend les situations familiales tendues. Malheureusement, la divisionnalisation et d'autres spécialisations aux CFF n'ont pas seulement amené de la monotonie dans la vie des mécanos mais aussi limité les possibilités d'engagement du personnel dans divers secteurs. Cela complique la tâche et empêche de décharger le personnel en cas de sous-effectif.

■ **Le RhB forme tous les mécaniciens pour tous les types de locs sur tous les tronçons. Ainsi, ils sont prêts à rouler de manière illimitée et cela facilite la répartition.**

**Et le BLS a un pool de personnel des locomotives.**

Aux CFF par contre, il y a maintenant une spécialisation supplémentaire entre Cargo Suisse et Cargo International, dont la production se déroule beaucoup plus de nuit. Ceci complique la planification des tours de service mais aussi la vie de famille du personnel des locomotives. Le SEV ne peut pas y changer grand-chose, mais on peut par contre se poser la question de la compensation que le personnel doit recevoir dans de tels cas.

■ **Là où l'exploitation demande des exigences particulières de la part du personnel, il faut une compensation, comme par exemple dans les compagnies de navigation, pour les tours particulièrement longs.**

Parfaitement. Le personnel permet à l'entreprise, grâce à sa flexibilité, d'augmenter sa

«Le personnel permet à l'entreprise d'augmenter sa productivité, il doit pouvoir en tirer un minimum de bénéfice.»

productivité, il doit pouvoir en tirer un minimum de bénéfice, par exemple par le biais de suppléments de temps. Cela ne va pas de soi d'effectuer

constamment des services de nuit et des tours très tôt le matin. Cependant, il y a aussi des personnes qui aiment terminer leur travail à 10h du matin afin de pouvoir profiter de leur journée après le petit déjeuner.

■ **Le travail durant les week-ends aussi comporte des avantages et des inconvénients.**

Oui c'est vrai. Il y a des goûts et des besoins différents selon la situation personnelle, qui peuvent changer au cours d'une vie. Il faut en tenir compte dans la répartition. Par exemple, en faisant des groupes du matin et du soir, on peut tenir compte des personnes qui aiment se lever tôt et de celles qui aiment se coucher tard. Dans cette optique, BernMobil a un système qui vaut la peine d'être examiné.

■ **On entend de la part des**

collègues qu'ils doivent très fréquemment remplacer au pied levé d'autres collègues

CFF (A. Eggenli)



Lors du sondage du SEV effectué durant l'été 2013, 61% du personnel des locomotives (LPV) se disaient insatisfaits des horaires et des plannings. A la RPV, c'était 53% et dans les autres sous-fédérations mises ensemble 33%.

## Echange équilibré entre les deux parties

### Patrick Cavelti,

chef de ressort RhB au comité LPV et mécanicien RhB à Coire, se réjouit de constater que le sous-effectif parmi le



personnel des locs du RhB a pu être comblé par la formation et l'engagement de personnes supplémentaires durant les cinq dernières années. Pendant et après les travaux dans le tunnel de la Vereina, tous les mécanos avaient accumulé beaucoup d'heures supplémentaires. Ils ont pu entre-temps les réduire, ceci aussi grâce à la « location » du personnel au BLS et au Zentralbahn. Il y a encore quatre ans, les engagements à court terme à cause de maladies, de résiliations des rapports de service, de jours à gros trafic, etc. étaient monnaie courante. Aujourd'hui aussi, où l'effectif du personnel est tout juste au dessus du minimum requis, il faut effectuer des remplacements au pied levé par exemple en cas d'épidémie de grippe, ou avant les week-ends à gros trafic. Lorsque la situation est maîtrisée, si l'on veut prendre un jour de congé, selon Patrick Cavelti cela doit être possible, il considère que le donnant-donnant peut profiter aux deux parties. Au RhB, les mécanos de locs employés au bureau, travaillant dans le service technique, la formation, la planification ou en tant que chefs, etc.,

contribuent à détendre la situation car ils peuvent effectuer des remplacements de dernière minute. C'est aussi un avantage que les mécaniciens du RhB soient formés sur pratiquement tous les types de locomotives et tous les tronçons et pour le service de la manœuvre, car ils sont « utilisables » partout. Les tours de réserve ont dès lors presque disparu au RhB. Les supérieurs semblent cependant faire des choses qu'ils n'auraient pas osées auparavant: par exemple, payer la gratification pour ancienneté de service aux gens qui ont des heures supplémentaires sans leur demander s'ils veulent prendre cette gratification en vacances. Un point négatif, le petit nombre de jours libres en comparaison avec d'autres catégories de personnel. La raison en est que le personnel des locs n'arrive bien souvent pas à atteindre le quota journalier d'heures de travail, malgré des tours de service de parfois 10 ou 11 heures, si par exemple une pause de quatre heures est prévue en Engadine. Une enquête auprès du personnel a en outre montré le mécontentement des quelque 100 jeunes mécaniciens de réserve qui, contrairement à leurs 150 collègues plus anciens qui bénéficient d'une rotation annuelle, ne connaissent que le 20 du mois leurs jours de congé du mois suivant. Ils préféreraient une autre solution comme par exemple des groupes du matin et du soir. **Fi**

## Les engagements interdivisions détendent la situation

### Urs Kieliger est

chef de ressort Cargo au comité LPV, membre de la commission du personnel surface et mécanicien CFF Cargo à Erstfeld. Le travail de nuit a



beaucoup augmenté dans le trafic marchandises, et dans le trafic voyageurs il faut effectuer beaucoup de tours le week-end, ceci entre autres à cause de la divisionnalisation. Dans les dépôts, toujours plus de services de nuit et du matin sont planifiés, qui peuvent durer jusqu'à 6h ou commencer peu avant minuit. Les tours très peu appréciés, par exemple ceux qui empiètent sur un jour libre ou qui commencent très tôt le lendemain d'un jour de repos, augmentent constamment et empêchent de profiter pleinement de la vie privée.

Le dépôt Cargo à Erstfeld, qui sera fermé après l'ouverture du tunnel de base du Gothard, effectue actuellement encore quelques prestations pour la division Voyageurs. Les tours « flirt » sont répartis si possible avant ou après les tours de repos, ce qui représente un allègement du service de nuit ou du service du matin et une variété bienvenue. Urs Kieliger est souvent confronté à des tours qui ne respectent pas les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR), la CCT ou même la Loi

sur la durée du travail (LDT): « Il n'y a pas de quoi s'en réjouir et nous voulons apporter cette année plus d'attention à cela! » Les tours deviennent de plus en plus longs déjà lors de la planification et vont aux limites des prescriptions et des accords et, en cas du plus petit retard d'un train, ils deviennent des tours « à problèmes ».

Aujourd'hui, dans la répartition annuelle, entre 10% et 20% des jours de travail sont attribués sous forme de périodes qui peuvent aller jusqu'à 12 heures au maximum. Ce sont les BAR qui définissent la manière de gérer ces périodes (délai d'information, comptabilisation du temps, etc.). Avec Caros (Cargo-Ressourcen-Optimierungs-System), CFF Cargo aimerait avoir à l'avenir encore plus de flexibilité. Cela signifie si possible travailler seulement avec des périodes dans les répartitions annuelles. Quelques discussions auront lieu à ce sujet entre la communauté de négociations et CFF Cargo. Car selon la longueur de la période, la vie privée se trouvera encore plus limitée. Comme dans quelques autres dépôts, à Erstfeld aussi les répartiteurs travaillent sur place et le personnel l'apprécie. « Le contact personnel facilite la communication, et les deux parties en profitent », déclare Urs Kieliger. Malheureusement, malgré la pétition de la LPV CFF, Cargo maintient la centralisation planifiée. **Fi**

## Suite de la page 9

qui ont un empêchement. Là où cela arrive de manière chronique durant de longues périodes, on pourrait soupçonner qu'il y a sous-effectif.

La tendance aujourd'hui est d'avoir des ressources limitées en personnel, car on veut réaliser des économies. Si la couverture en personnel est trop juste, quelques cas de maladie et une résiliation peuvent amener des situations très tendues. C'est souvent le cas aujourd'hui. Mais pour les entreprises de transport, ce n'est pas toujours facile de soupeser de manière exacte la juste proportion de personnel. J'entends souvent qu'elles ont trop ou trop peu de personnel. Une planification soignée de la relève est très importante. Mais les conditions de travail doivent aussi être adéquates. Qui veut encore travailler en tant que chauffeur de bus pour ne gagner presque rien et avoir des tours trop longs et aussi le dimanche?

■ **Apparemment, les entreprises trouvent à l'étranger des gens qui acceptent de telles conditions?**

Effectivement, ces dernières années en Suisse allemande, il y a eu une recrudescence de personnel de conduite venu d'Allemagne et d'Autriche, et le cercle de recrutement s'étend aux nouveaux Etats membres, à la Pologne et la Tchéquie, et toujours plus loin vers l'Est. Cela est aussi valable en Suisse romande et au Tessin, où l'on a recruté jusqu'ici beaucoup en France et en Italie. Ces nouveaux collègues ont parfois aussi des besoins spéciaux en ce qui concerne le temps de travail.

■ **Dans quelle mesure?**

S'ils ont leur partenaire ou leur famille dans leur pays d'origine, ils veulent si possible avoir des jours libres en bloc afin de pouvoir rentrer chez eux, au lieu d'avoir seulement un ou deux jours de congé à la fois. Ils sont ainsi prêts à travailler autant de jours de suite que la LDT le permet.

■ **Si, à cause de ces besoins personnels ou d'autres situations, des collaborateurs**

sont prêts à fermer les yeux sur les atteintes aux prescriptions sur la durée du travail, une commission du personnel ou un syndicat qui viendrait faire de l'ordre ne serait pas apprécié.

Les commissions du personnel ont tendance à n'intervenir que dans des cas extrêmes. Les prescriptions sont là principalement pour la protection de la santé et la sécurité du trafic et pas uniquement pour répondre aux besoins des travailleurs et des entreprises. En fait, le répartiteur devrait pouvoir gérer les choses de manière à ne pas faire d'entorse à la LDT ni à d'autres prescriptions.

■ **Est-ce que le contact personnel avec les répartiteurs est important, ou peut-on anonymiser cette fonction?**

Les contacts personnels avec les répartiteurs augmentent la motivation de réaliser de bonnes prestations et la satisfaction du personnel. C'est une relation donnant-donnant que l'on peut mieux évaluer et équilibrer si la répartition n'est pas faite de manière anonyme.

■ **Les répartiteurs ont un certain pouvoir...**

Oui, mais ils ont aussi une position délicate car depuis le haut, l'entreprise attend une productivité à la hausse et depuis le bas, le personnel veut que l'on se préoccupe de ses besoins. Ils sont assis entre deux chaises. Outre les compétences spécifiques, ils doivent aussi avoir des compétences sociales et une bonne formation.

■ **Pour la répartition des vacances, il y a des systèmes qui avantagent les collaborateurs avec des enfants en âge de scolarité, d'autres qui traitent tout le monde sur pied d'égalité. Qu'est-ce qui est le mieux?**

La structure du système est l'affaire des personnes concernées et des commissions du personnel sur le lieu de travail. Celui qui n'a pas d'enfant en âge de scolarité ni de partenaire dépendant du calendrier scolaire ne prend normalement pas ses vacances en été lorsque les hôtels et les avions sont les plus chers.

Interview: Markus Fischer/mv



On demande beaucoup de flexibilité au personnel de la manœuvre, aussi bien au Traffic Voyageurs que chez Cargo.

## INFO

## Optimisation des ressources Cargo

CFF Cargo veut introduire en 2015, au lieu du système de planification des services actuel «Piper», le nouveau logiciel «Caros». Ce dernier peut créer des services optimaux sur la base des commandes les plus récentes, des derniers retards des trains, des sillons disponibles, etc., sur simple pression d'un bouton et pour une production à moindre coût. Ce sont toujours des personnes qui introduisent les données dans le système et qui attribuent les tours aux mécaniciens et mécaniciennes de locomotives. Les répartiteurs ne sont donc pas superflus.

Pour le SEV, il est clair qu'avant de réfléchir à d'autres dispositions dans les divisions, car c'est bien de cela qu'il s'agit avec «Caros», il faut d'abord conclure les négociations de la CCT car elle règle les dispositions de base sur le temps de travail. Pour le secrétaire syndical SEV Martin Allemann, il est également clair que le personnel doit être indemnisé s'il montre plus de flexibilité: si, par exemple, dans la rotation annuelle il y a plus de périodes définies qui sont plus longues, ou si à l'intérieur d'une période, les tours effectifs subissent de grands changements à court terme et que le délai d'avertissement est réduit. Car le personnel concerné en subit les conséquences en ce qui concerne la planification de son temps libre. **Fi**

## Difficile de dire non

Markus Pfluger, président de la section RPV Basel et membre de la CoPe surface, est mécanicien de locomotives catégorie A à la préparation des trains du trafic voyageurs à Bâle. Depuis trois ans, il y a une répartition annuelle, grâce à la CoPe et au SEV. On peut connaître les changements de jours libres dans la répartition que le personnel reçoit un mois à l'avance. Parce que les tours des personnes qui ont une maladie de longue durée doivent être assurés par d'autres, la plupart des collègues accumulent des heures supplémentaires. Souvent, on leur demande à court terme de remplacer au pied levé durant un jour libre. Beaucoup n'osent pas dire non, en partie parce qu'ils ont peur d'essuyer un refus si, une fois, ils demandent aussi un changement. Les répartiteurs tiennent compte des obligations, familiales ou autres, dans la mesure du possible, et le personnel le leur rend bien. Par exemple Markus Pfluger assure aussi des tours avec «engagement au sol». C'est donc du donnant-donnant, même s'il n'est pas tout à fait symétrique. Avec le nouveau système de répartition des vacances adopté par la CoPe, beaucoup de collègues sont mécontents, avant tout parce qu'il n'y a plus d'avantages pour celles et ceux qui ont des enfants en âge de scolarité. **Fi**



## Lutter pour de meilleurs tableaux de service au lieu de se résigner

Ernst Strelbel est l'un des 50 mécaniciens de locomotives des AAR bus+bahn où il y a eu, ces dernières années, beaucoup de changements parmi les chefs. La conséquence est un manque de savoir-faire et pas de ligne claire à suivre, déclare Ernst.

Jusqu'à il y a deux ans, parmi le personnel des locs, il y a eu un sous-effectif qui a souvent mené à des demandes de remplacement de dernière minute, jusqu'à deux fois par semaine. «Chaque téléphone me faisait de plus en plus sursauter», se rappelle Ernst. Aujourd'hui, il n'y a plus autant de demandes mais les difficultés à atteindre le quota journalier d'heures dues sont devenues un grand problème dans beaucoup

de services. Ainsi, beaucoup de temps s'inscrit en minus et il doit être rattrapé. C'est pourquoi actuellement, la durée du travail mensuelle a été augmentée et Ernst se sent souvent fourbu. Car il arrive fréquemment qu'un seul jour libre soit prévu, ce qui est trop court pour se reposer véritablement. D'autant plus si le lendemain du congé, le tour de service débute à quatre ou cinq heures du matin. En moyenne, Ernst a entièrement congé un week-end sur trois seulement. Le roulement actuel ne prévoit pas de week-end complètement libre durant cinq semaines consécutives. Sa femme travaille la semaine et a un congé tous les week-ends. Le temps libre

ensemble est de ce fait très restreint. L'été dernier, le bureau de répartition a proposé de si mauvais roulements pour 2014 qu'Ernst et deux de ses collègues ont élaboré durant leur temps libre de meilleures solutions et ils ont organisé une assemblée avec la commission du personnel qui a soutenu leur entreprise. Le bureau de répartition a été prêt à faire quelques changements, mais toutes les personnes touchées devaient donner leur accord en l'espace de cinq jours, ce qui a été fait par e-mail. Ainsi, Ernst et ses collègues ont apporté la preuve que cela vaut bel et bien la peine de s'engager pour de meilleurs tableaux de service! **Fi**

# Enthousiasme?

«Arriver à destination en toute sécurité – même en matière d’assurance.»



## Offre avantageuse pour les membres du SEV. Vous avez jusqu’à fin 2014 pour profiter de rabais de bienvenue.

**Grâce au partenariat entre le SEV et l’Helvetia, vous bénéficiez en tant que membre du SEV des services d’un interlocuteur compétent pour toutes les questions liées à l’assurance et à la prévoyance.**

### Assurance clientèle privée

- À la conclusion d’une assurance clientèle privée Helvetia pour une durée de cinq ans (p.ex. assurance inventaire du ménage, responsabilité civile privée, bâtiment et/ou assistance), nous vous offrons la première prime annuelle.
- Si vous complétez votre contrat existant par un produit supplémentaire (p.ex. assurance inventaire du ménage), nous vous offrons la première prime annuelle sur le nouveau produit. La seule condition est la conclusion d’un contrat d’une durée d’au moins cinq ans.

- Si vous combinez plusieurs produits, vous pouvez alors également obtenir jusqu’à 15% de rabais de combinaison pour les années suivantes – qu’il s’agisse d’une nouvelle conclusion ou de l’extension d’un contrat existant.

### Assurance véhicules à moteur

- Pour une assurance véhicules à moteur, vous bénéficiez en tant que nouveau client d’un rabais de 10%.

En tant que membre du SEV, profitez avant fin 2014 de cette offre avantageuse. Pour tout renseignement, les conseillers clients SEV experts de l’Helvetia sont à votre disposition. Pour plus d’informations: [www.helvetia.ch/fr/sev](http://www.helvetia.ch/fr/sev)

Chantiers en ville

# Inquiétude des conducteurs de bus en ville de Fribourg

**Pierre-Alain Perritaz est conducteur de bus TPF en ville de Fribourg mais aussi conseiller général PS. Les remaniements de la circulation en ville l'inquiètent depuis un certain temps. Il a fait une intervention au Conseil général à ce propos.**

Il faut dire que la construction du pont de la Poya, qui sera inauguré en octobre prochain, engendre de nombreux bouleversements pour les automo-

bilistes fribourgeois et par conséquent pour les conducteurs de bus également.

Quelques explications: le premier réaménagement, concernant la Basse-Ville de Fribourg, a été accepté il y a une année et les travaux sont en cours. La route est ainsi rendue plus étroite au profit des trottoirs, ceci afin de décourager d'éventuels automobilistes pressés à vouloir emprunter ce chemin-là pour éviter de faire le tour par le pont de la Poya. Effectivement, les difficultés pour croiser sont bien là, certes décourageantes pour les automo-

bilistes mais carrément rageantes pour les conducteurs de bus.

C'est maintenant au tour du réaménagement du quartier du Bourg d'être traité par les politiques. La consultation est en cours et les TPF ont souligné tous les aspects négatifs que comporte ce projet. Pierre-Alain Perritaz, membre du comité de la section SEV-TPF urbains, se veut un peu le porte-parole de ses collègues dans ce dossier. C'est pourquoi il s'appête à refuser ce projet fin juin lorsqu'il passera devant le Conseil général.

Le projet du Bourg prévoit que les deux lignes de bus passant jusqu'à présent des deux côtés de la cathédrale ne passent par la suite que par un seul côté, par la rue des Chanoines, où le croisement serait difficile. Même si on sait maintenant de par toutes les études sur la mobilité qu'il faut séparer les acteurs du trafic, le projet prévoit un mélange de tous les acteurs, l'espace autour de la cathédrale devenant zone de rencontre. Ce projet suscite beaucoup d'inquiétudes parmi les conducteurs de bus, puisque les zones de rencontre sont particulièrement dangereuses, davan-



Croisement très difficile entre deux bus à la rue de la Neuveville en Basse-Ville de Fribourg.

tage que les zones 30. Pierre-Alain Perritaz estime également qu'il serait judicieux de continuer à pouvoir contourner la cathédrale des deux côtés. De plus, les retards qui seraient occasionnés par les difficultés de croisement généreraient la nécessité de deux bus supplémentaires sur la ligne concernée, donc un coût d'un million pour les TPF, pour des prestations égales.

## Centrale des feux ?

La discussion à propos du projet de réaménagement du Bourg aura lieu fin juin. En attendant, Pierre-Alain Perritaz a déjà posé une question orale sur la circulation en ville de Fribourg, lors du Conseil général du 7 avril. Son contenu: est-il

possible d'avoir une centrale des feux qui puisse collaborer avec le service d'aide à l'exploitation (SAE) des TPF? Ceci afin de gérer les feux et les bus TPF en même temps. Il vient de recevoir une réponse du conseiller communal en charge de la mobilité. La ville de Fribourg va effectivement mettre en place avec l'agglomération une centrale de gestion du trafic, mais il n'avait pas été prévu que cette centrale puisse communiquer avec le SAE des TPF. Toutefois rien n'est impossible car le projet n'est pas encore réalisé. Pierre-Alain Perritaz est intervenu auprès du directeur des TPF, lequel a directement consulté la ville et l'agglomération. La demande devrait normalement aboutir.

Henriette Schaffter

## BIO

**Pierre-Alain Perritaz**  
travaille depuis 25 ans aux  
TPF, après avoir appris et

exercé le métier de fromager.  
Il a 47 ans, est marié et père  
de deux enfants.



ANNONCE

**trad8**  
agence de traduction  
Place de la Gare 11  
CH-2800 Delémont  
Rue du Stand 3bis  
CH-1204 Genève

Nous sommes une agence de traduction active notamment dans le domaine ferroviaire et des transports publics en général. Pour renforcer nos effectifs, nous recherchons plusieurs

**relecteurs/trices**

à même d'assurer une vérification pointue de traductions allemand-français portant sur le domaine ferroviaire.

Forme d'engagement: activité accessoire/à temps partiel

Détails: [www.trad8.ch](http://www.trad8.ch), rubrique Emplois



Des rues très étroites pour démotiver les automobilistes à prendre ce chemin-là. Mais dur, dur pour les conducteurs de bus!

Assemblée des délégués ZPV: des défis et du travail à la pelle

# Ils se battent avec fierté

**Le personnel des trains est fier de son histoire et est prêt à défendre la qualité de son travail.**

Cette année, le président central ZPV, **Andreas Menet**, a utilisé un concept tout à son honneur et à celui de sa catégorie professionnelle. Lorsqu'il dit que « dans notre travail et dans notre activité syndicale, il faut non seulement de l'énergie, mais aussi du cœur », il donne à l'intelligence émotionnelle de la valeur, souvent sous-estimée. Et pourtant, c'est souvent le cœur qui fait la différence. Le vice-président **Pascal Fiscalini** n'a rien à lui envier quand, en critiquant l'attitude de certains chefs, il a rappelé l'importance « des critères humanistes dans le partenariat social ». L'année écoulée fut particulièrement intense. « Grâce à des années de lutte – a rappelé Menet à Berne lors de l'assemblée des délégués du 28 mai – on a obtenu gain de cause sur la défiscalisation des FVP. Ce fut sans aucun doute une belle victoire. » La satisfaction est aussi de mise après avoir atteint le cap des 2000 membres en décembre 2012; une évolution qui tend à démontrer que la ZPV est énormément active dans le domaine du recrutement. « Nous ne pouvons pas nous en contenter – a exhorté Menet – car les défis syndicaux qui nous attendent exigent de l'unité. » Parmi les dossiers qui font mal



Le personnel des trains est toujours en première ligne: d'où une assemblée bien fréquentée.



Le président Andreas Menet.

et qui demandent une attention permanente, on trouve la transformation des InterRegio en RegioExpress non accompagnés. « Ce sont des essais qui n'ont pour objectif que de diminuer le personnel », a commenté Menet en se demandant si aux CFF certaines personnes sont à la bonne place. « Le travail syndical – a-t-il ajouté – exige de la

patience. Vu les défis 2014, nous devons être prêts: la réglementation du travail à temps partiel, l'Accompagnement des trains 2016 (qui prévoit une participation plus élevée du personnel d'elvetino), le développement du profil du personnel et les indemnités au sein des rotations mixtes sont autant de dossiers très importants pour notre catégorie professionnelle. Une catégorie, celle du personnel des trains, qui se battra contre la dégradation de la profession. « Nous ne permettrons pas que nos conditions de travail soient dévalorisées, a insisté le président central. Nous sommes fiers de notre profession. » Pour le personnel des trains, la sécurité et le service à la clientèle doivent être défendus. C'est pourquoi la ZPV va continuer à défendre le double accompagnement dans tous les trains et va relancer l'action con-

## Revendications

Concernant le **double accompagnement dans les trains et la récupération des heures supplémentaires**, la ZPV demande prioritairement:

- La mesure est transitoire et déterminée dans le temps.
- Après cette mesure, le double accompagnement redevient la norme sur tous les trains.

tre les agressions. En lien avec la baisse des heures supplémentaires, qui influent sur le double accompagnement dans les trains (voir ci-dessus), l'assemblée des délégués a approuvé la stratégie du comité central. **Françoise Gehring/vbo**

## EN BREF

### Nominations

L'assemblée des délégués a élu **Peter Lerf** (Brigue) à la Commission de gestion ZPV. Elle a élu trois délégués à la Conférence CCT: **Miriam Trifoglio** (Genève); **Irvin Safiri** (Fribourg); **Roger Gander** (Zurich).

### Honneurs:

**Roger Biberger** et **Sébastien Simonin** quittent leurs fonctions. Ils ont été remerciés pour leur engagement et le travail effectué.

### Propositions approuvées

En voici quelques-unes:

- Un « Prix Lyria » pour récompenser le travail de grande qualité fourni par le personnel des TGV.
- Prime pécuniaire pour ceux qui réussissent un examen linguistique.
- Garantir suffisamment de temps pour les cours de « simulation » et modifier l'instruction opérative pour les examens périodiques au simulateur (suppression du passage concernant la résiliation des rapports de travail).
- Aucun autre train InterRegio ne doit être transformé en RegioExpress non accompagné.

## Toujours à deux dans le tunnel d'AlpTransit



Arne Hegland et Marco Belloli

A l'intérieur du plus long tunnel du monde, qui va être inauguré en 2016, il faut au moins deux

agents par composition. Pour des questions de sécurité mais aussi de service à la clientèle. Cette résolution proposée par le président de la ZPV Tessin **Marco Belloli** a été approuvée à l'unanimité par l'assemblée des délégués. Obtenir un soutien à l'échelon national, en commençant par le président, est important pour ceux qui se battent chaque jour pour un service impeccable. **frg/vbo**

## Le projet SwissPass et la perplexité du personnel des trains

**Ueli Stückelberger**, directeur de l'Union des transports publics (UTP), a présenté avec enthousiasme le projet SwissPass, le billet tout en un pour trains, bateaux et autobus qui sera introduit progressivement en Suisse dès mi-2015. En présentant cette nouvelle offre, le directeur a souligné l'importance de travailler ensemble pour le développement des transports publics. Mais pour le

personnel des trains, il s'agit de gérer chaque jour une carte électronique qui a connu quelques soucis au moment de la démonstration.

Le personnel s'est montré perplexe. **Claude Gaille** s'en est fait l'écho: « Ma vie est à bord des trains. J'espère que SwissPass n'engendrera pas la suppression de postes de travail, car dans ce cas nous le combattrons. » Le président de la ZPV Léman

attendait de l'UTP davantage de présence sur la question des agressions. **frg/vbo**



Bernd Nagel a présenté l'aspect technique de SwissPass.

Première assemblée des délégués de la sous-fédération Administration et Services (AS)

# Départ réussi: AS est sur les rails

**Premier bilan positif pour Peter Käppler, après cinq mois d'activité de AS, lors de l'assemblée des délégués du 4 juin à Olten, devant 37 délégués et 9 invités. Les divers organes fonctionnent, les branches se sont constituées et le recrutement est sur les rails.**



Peter Käppler, président central.



Les délégués présents étaient issus de 5 sections et 6 branches, et venus de toute la Suisse.

Avec 5330 membres, AS est la troisième plus grande sous-fédération du SEV, après la VPT et la PV. Elle a des membres dans toutes les Divisions CFF et est donc concernée par tous les projets ayant des incidences sur le personnel. «AS a été très occupée dès le départ par de gros dossiers syndicaux», a expliqué Peter Käppler, «Beaucoup de choses se sont passées», des négociations CCT aux diverses réorganisations, en passant par l'encadrement des membres lors des évaluations fixant parfois des objectifs problématiques. «Grâce au bon travail préliminaire, nos structures ont fonctionné dès le départ», a commenté le président central. Les responsables de sections ont été présents lorsqu'on avait besoin d'eux. «Les branches sont aussi bientôt dans le coup.» Toutes les sections ont apporté leur contribution et 100 membres ont été recrutés depuis le début de l'année. Mais cela ne suffit pas, avertit Käppler: «On peut ainsi compenser les départs du monde des transports publics et les autres mutations mais pas les retraites. Nous devons recruter plus de membres!»

## Des sections actives

Cet avis a été partagé par la coach des sections, Elena Obreschkow. L'objectif doit être de maintenir le taux de syndicalisation ou, encore mieux, de l'augmenter. Les sections et les personnes de confiance jouent un rôle central et se sont «incroyablement bien» mises à la tâche ces derniers mois. Par



Elena Obreschkow a adressé un grand merci à tous pour leur engagement dans le recrutement.



René Windlin: «Les objectifs des évaluations du personnel sont souvent plutôt nuisibles.»



Elisabeth Jacchini, présidente jusqu'à fin 2013, était là pour répondre à diverses questions sur son rapport annuel 2013. Elle a reçu des fleurs des mains de Manfred Schaffer, qui cesse de son côté la présidence de l'AD mais reste président de AS Berne.

exemple, les gens d'AS ont offert café, croissants et organisé un concours à la centrale d'exploitation Est. Des cartes SEV avec un chocolat ont été distribuées dans les vestiaires. Des actions destinées aux femmes sont prévues dans divers lieux, ainsi que des rencontres (avec une partie conviviale) avec les nouvelles personnes de confiance ainsi que celles qui officiaient déjà avant. Un mode d'emploi pour le travail syndical peut être téléchargé sur <http://as-online.ch>.

Dans la partie statutaire de l'assemblée, des membres de la commission de gestion ont fait remarquer que les fortunes de la SBV et de la VPV ont été versées à AS. Les délégués pour la conférence CCT, dès septembre 2014, ont été élus, ainsi qu'un représentant pour la coopérative des maisons de vacances en la personne du caissier central AS Alois Bucher. Jean-Pierre Isabella a été élu membre suppléant de la commission de gestion AS.

Fi/Hes

## Thèmes syndicaux

Les responsables des six branches AS ont évoqué les thèmes suivants:

■ **Trafic Voyageurs:** le projet New Rida et le manque de temps à disposition pour les travaux accessoires, l'ergonomie des nouveaux guichets et les questions de sécurité au guichet.

■ **Infrastructure:** les mesures d'économie prévues dans la maintenance en raison de manque d'argent, les passages des gares de triage de Limmattal et Lausanne Triage chez Cargo et le peu de temps pour les travaux accessoires.

■ **Cargo:** un grand «dossier», le transfert prévu début 2015 de Bâle à Olten; le fait que le personnel de Cargo ait été récompensé par une prime et des animations en équipe en raison du résultat 2013 était réjouissant mais malheureusement ça n'a pas été le cas chez Cargo International, bien que la filiale ait contribué au résultat équilibré de la maison-mère.

■ **Groupe et Immobilier:** le transfert à Westlink (Zurich) est réalisé et celui au Wankdorf (Berne) va débiter. Une séance d'information «Multi-space-Desksharing: bénédiction ou malédiction?» est organisée le 2 juillet à Berne (Hôtel Bern, de 16h30 à 18h30).

■ **Securitrans:** les économies chez CFF Infrastructure mènent à un manque de capacité; après trois mois, on est «out».

■ **Cadres:** les burnouts sont de

plus en plus courants, il manque de l'expérience de gestion à certains diplômés de hautes écoles. AS organisera en automne des événements sur le thème de la surcharge de travail.

## Des évaluations du personnel problématiques: défendez-vous!

René Windlin, du service de protection juridique du SEV, a expliqué que le SEV avait reçu de nombreuses plaintes de membres lors des dernières évaluations du personnel. Souvent des objectifs inatteignables de manière individuelle avaient été fixés, comme la ponctualité des trains. Un délégué a cité un exemple parlant: le compte de temps de travail doit être à zéro en fin d'année alors que la surcharge de travail est conséquente et que la CCT prévoit la possibilité d'être à +75 et -30 heures. «Cela va contre la CCT donc ne devrait jamais être un objectif qui influence le salaire» explique René Windlin. Malheureusement, le deuxième entretien amène encore davantage de frustration. «On doit toujours se défendre contre de mauvaises évaluations, sinon elles ne sont pas reconnues!»

Le président du SEV Giorgio Tuti a souligné entre autres l'importance d'AS et des taux de syndicalisation et le vice-président Manuel Avallone a informé les personnes présentes à propos des négociations CCT.

Spécial Coupe du monde au Brésil

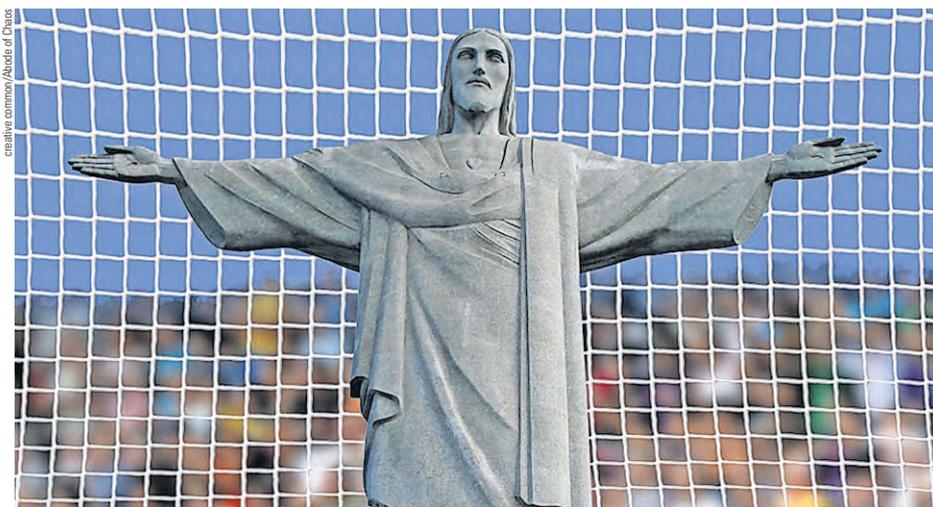
# Événements sportifs: toujours plus délirants?

**Une minorité profite du Mondial de football 2014 qui aura lieu au Brésil à partir du 12 juin. Contrairement aux travailleurs et aux habitants des favelas qui en subissent les conséquences de plein fouet.**

Selon une estimation prudente du Sénat brésilien, les pouvoirs publics investissent 20 à 30 milliards de francs dans le Mondial de football de 2014 et les Jeux olympiques de 2016. Tout cela pour construire des infrastructures – stades, routes et aéroports – et expulser, par souci d'image, des habitant-e-s de favelas situées aux abords des stades. Un montant difficile à réunir, même pour un pays émergent en plein essor comme le Brésil, et dépassant les coûts cumulés des trois derniers Mondiaux de football en Corée du Sud/Japon (organisation conjointe), en Allemagne et en Afrique du Sud. Les événements sportifs internationaux sont toujours plus gigantesques et plus chers: Vladimir Poutine a déboursé près de 50 milliards de francs pour les Jeux olympiques d'hiver de 2014, à Sotchi. Mais nul ne connaît les chiffres exacts. L'émirat du Qatar va même investir bien plus de 100 milliards pour la Coupe du monde de 2022.

## Gains pour la FIFA, pertes pour la population

Economiquement parlant, ces grands raouts sportifs ne tiennent jamais leurs mirobolantes promesses. En 2010, les coûts pour le gouvernement sud-africain ont largement dépassé les prévisions initiales. Les pouvoirs publics ont hérité d'une perte nette de 2,8 milliards de francs que les contribuables doivent éponger. Il n'est en revanche rien resté des nouveaux



Coupe du monde et droits humains ne font pas bon ménage.

emplois, des meilleurs logements ou des hôpitaux promis. Sans parler de la réduction de la pauvreté et des inégalités sociales. La FIFA, pour sa part, a réalisé 2,35 milliards de bénéfice, les diverses sociétés de construction 1,4 milliard.

En prévision du Mondial 2010 en Afrique du Sud, Solidar Suisse s'était déjà engagée pour des conditions de travail dignes sur les chantiers, contre les expulsions et pour le respect des droits humains. D'abord via une pétition adressée à la FIFA, puis en collaborant avec des syndicats sud-africains. Avant le Mondial brésilien, Solidar a exigé de la FIFA diverses mesures en vue d'une Coupe du monde socialement fair-play. Car une débâcle identique à celle de l'Afrique du Sud se profile. Suite aux pressions exercées par la FIFA, le fisc brésilien a consenti des cadeaux fiscaux massifs à la fédération de football. Les pertes pour l'Etat se chiffrent déjà, selon des estimations prudentes, à près de 750 millions de francs. Par ailleurs, des favelas ont été «nettoyées» et des marchand-e-s de rue se retrouvent privés de leur gagne-pain. Nos exigences sont les suivantes: pas d'expulsions d'habitant-e-s de favelas

et de marchand-e-s de rue, pas d'exploitation sur les chantiers et pas d'exonérations fiscales et de lois d'exception pour la FIFA. La FIFA refuse d'entrer en matière.

## Morts sur les chantiers

Les préparatifs des Mondiaux font peser une terrible pression sur les épaules des ouvrières et des ouvriers des chantiers, souvent pharaoniques. Deux travailleurs sont morts en Afrique du Sud; au Brésil, sept sont décédés jusqu'ici, alors que le pays est confronté à d'importants retards. Au Qatar, la situation est plus dramatique encore: même si le Mondial ne s'y déroulera qu'en 2022, la Confédération syndicale internationale (CSI) estime que plus de 400 Népalais et Indiens sont déjà morts durant les premiers travaux de construction. Aucun chiffre n'est disponible pour les autres nationalités des quelque 1,4 million de travailleurs étrangers. Mais tous sont soumis aux conditions inhumaines de la «kafala», un système de travail forcé interdisant par exemple de quitter le pays ou de changer d'employeur.

## La colère monte...

La devise «plus haut, plus vite, plus fort» des Mondiaux de

football et des Jeux olympiques serait-elle devenue «plus grand, plus cher et plus inéquitable?» La FIFA et le Comité international olympique (CIO) sont, manifestement, confrontés à la pression grandissante des syndicats, des médias et d'une opinion publique critique. Lors de scrutins démocratiques, la population dit non à l'organisation de joutes sportives, par peur d'énormes dettes pour les pouvoirs publics et de graves atteintes à l'environnement. Et, chose impensable il y a peu, durant la Coupe des confédérations de juin 2013, des centaines de milliers de Brésiliens ont protesté contre les coûts mirobolants du Mondial, l'état calamiteux des systèmes sanitaire et éducatif, les expulsions forcées et les conditions de travail précaires sur les chantiers. Si, en 2008, 79% de la population du Brésil soutenait encore le Mondial dans son pays, cette proportion a aujourd'hui chuté à 48% – et ce dans la nation la plus dingue de foot au monde.

## ... avec succès

Les protestations contre le gigantisme de la FIFA portent leurs fruits. Lors des préparatifs du Mondial 2010, les syndicats sud-africains du bâtiment

ont vu affluer près de 30 000 nouveaux adhérents; ils ont aussi obtenu de substantielles hausses de salaire. Et leurs confrères brésiliens ont lutté avec succès à l'échelon local. Dans quatre villes accueillant des matches de la Coupe des confédérations, des marchand-e-s de rue brésiliens ont pu vendre leurs produits à des supporters, dans des zones à l'origine exclusivement réservées aux sponsors de la FIFA. Solidar a soutenu ces activités menées par des organisations de la société civile. Suite à l'énorme pression des médias et des syndicats, le gouvernement du Qatar a déclaré, en février 2014, que les conditions de travail de la main-d'œuvre étrangère rempliraient des «standards élevés» à l'avenir, sur les chantiers du Mondial 2022. Mais passera-t-on de la parole aux actes? Affaire à suivre.

*Joachim Merz, économiste*

Article paru dans le magazine «Solidarité» (mai 2014) de Solidar Suisse, l'ONG des syndicats et du Parti socialiste suisse: [www.solidar.ch](http://www.solidar.ch).

## SOLIDAR

**Depuis 2007, Solidar Suisse lutte contre l'exploitation en lien avec les Coupes du monde de football. Tant en Afrique du Sud (2010) et au Brésil (2014) qu'en prévision des Mondiaux en Russie (2018) et au Qatar (2022). Jusqu'ici, la FIFA fuit ses responsabilités. Alors même que les Coupes du monde génèrent des profits colossaux pour la FIFA, les investisseurs et les sponsors. Quant aux pays organisateurs, ils se retrouvent avec des montagnes de dettes.**

## Sections

**Jeudi 26 juin** ■ **GESTTL**

Cave GEST  
16h à 20h

Nous vous attendons nombreux pour le verre de l'amitié, lors de l'ouverture de la cave.

Nous vous proposons les actions suivantes:

Rosé Liseron d'Or 50cl: 5fr. au lieu de 6fr.50.  
Rosé Liseron d'Or 75cl: 8fr. au lieu de 10fr.  
Dôle blanche 75cl: 10fr.50 au lieu de 12fr.80.  
Dôle blanche 50cl: 7fr.50 au lieu de 9fr.  
Humagne blanche 75cl: 13fr.40 au lieu de 14fr.50.  
Diolinoir 75cl: 15fr.50 au lieu de 16fr.90.  
Diolinoir 50cl: 11fr.50 au lieu de 13fr.  
Syrah 75cl: 15fr.50 au lieu de 16fr.90.  
Syrah 50cl: 11fr.50 au lieu de 13fr.  
Tous les vins proviennent du domaine Cordonier-Lamont à Flanthey Valais !

**Votre comité GESTL**

## Sous-fédérations

**Mercredi 2 juillet** ■ **AS**

**Conférence**

Hôtel Berne  
Zeughausgasse 9  
Berne

16h30

Bureaux ouverts ou partagés – malédiction ou bénédiction?

Le personnel du siège principal des CFF sont à la veille du déménagement dans leurs nouveaux locaux du Wankdorf. Ils y trouveront des bureaux ouverts et certains devront aussi partager leur place de travail. Une toute nouvelle culture.

Germaine Schädler, responsable de la gestion des places de travail aux CFF, nous donnera des informations sur lesquels nous pourrons réagir. Marco Marranchelli a étudié ce mode de travail dans une entreprise de services et nous exposera ses conclusions.

Toutes les personnes concernées sont les bienvenues.

## Pensionnés

**Mardi 17 juin** ■ **PV Neuchâtel**

Tour du Brünig

Course annuelle

Dép. La Chaux-de-Fonds 7h44, arr. Neuchâtel 8h19, dép. 8h27, arr. Olten 9h18, dép. 9h30, arr. Lucerne 10h05, dép. 10h55, Lungern arr. 10h29, dép. 14h43, arr. Brienz 15h34, dép. 15h40 (bateau), Interlaken Ost arr. 16h53, dép. 17h, Berne arr. 17h52, dép. 18h08 pour arrivée à Neuchâtel à 18h57 ou dép. de Berne à 18h13, pour arriver à Bienne à 18h38, repartir sur La Chaux-de-Fonds à 18h50 et arriver à 19h46. 12h: repas au restaurant Bahnhofli avec le menu suivant: crème à l'ail des ours, mixed-grill mode tzigane, riz pilaw, salade verte, flan caramel maison. Titre de transport: AG ou CJ ou carte multijours. Prix par personne: 40.- frs. Encaissement dans le train entre Neuchâtel et Olten. Inscriptions jusqu'au samedi 14 juin à Yvan Renevey, 032 725 62 88 ou renevey26@gmail.com.

**Le secrétaire: M. Quartier**

**Mardi 24 juin** ■ **PV Fribourg**

Engelberg

Course annuelle

Horaire aller: Fribourg, dp 8.34, Lucerne, ar 10.00 dp 10.10, Engelberg, ar 10.53. Horaire retour: Engelberg dp 15.01, Lucerne ar 15.49 dp 16.00, Fribourg ar 17.25. Dîner à l'hôtel Engelberg à 12h Menu: salade verte, émincé de veau à la mode d'Engelberg, rösti, tomates à la vapeur, crème à l'orange. Prix: 30 francs par personne après participation de la caisse, boissons et cafés à la charge des participants. Titres de transport: chacun se munit de son titre de transport (AG ou carte journalière). Inscriptions jusqu'au samedi 21 juin au plus tard auprès de Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37 ou par e-mail: jzulauff@hotmail.com ou Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch.

**Le comité**

**Jeudi 26 juin** ■ **PV Valais**

Sortie à Domodossola

Visite guidée de la vieille ville de Domodossola, l'apéro dans le jardin du Centre social suivi d'un copieux repas à 13h15 environ. Prix: 30 euros (y compris boissons et café). Départs de St-Maurice à 08.30, de Martigny à 08.41, de Sion à 08.56, de Brig à 09.40 voie 7. Retour selon l'humeur de chacun.

Inscriptions jusqu'au 22 juin 2014 à Walter Schmid: 027 923 54 31 ou par e-mail à wal.schmid@bluewin.ch

**Pour le comité: G. Conus**

**Mercredi 27 août** ■ **PV Bienne**

7h45  
départ de Bienne

Course surprise  
en Romandie

Un voyage exclusif au travers de magnifiques paysages pour un prix unique vous attend. Il y a encore des places libres. Annoncez-vous encore jusqu'au 30 juin en payant 100 fr. par personne sur le CP 25-10462-2 (Verband pensionierter Eisenbahner, Sektion Biel, 2503 Biel/Bienne). Ce prix comprend le voyage en train spécial, le café et croissant dans le train, le repas de midi avec l'apéritif et les boissons (vin, eau minérale et café).

**Le comité vous souhaite un bon voyage!**

## Divers

**Samedi 21 juin** ■ **Commission féminine groupe romand**

Altreu

Sortie pédestre

Rendez-vous à l'entrée principale de la gare de Lausanne dès 7h30, départ à 7h45 direction Bienne. Pour plus de renseignements: natel 079 262 87 71.

**Danièle Dachauer**

## Décès

**Audetat Marc**, chef de gare, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Briguet André**, C mat roul pens, Sierre; décédé dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Demierre Clara**, vve de Roger, Morges;

décédée dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Perret Béatrice**, vve de Willy, La Tour-de-Peilz; décédée dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Richard Simone**, vve de René, Genève; décédée dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Genève.



Wir suchen in Chur per 01. Oktober 2014 eine(n)

## Leiter(in) Railservice

Detaillierte Informationen finden Sie unter [www.rhb.ch/karriere](http://www.rhb.ch/karriere)







## PV Fribourg

## A la découverte du centre historique de Fribourg

**Le mardi 20 mai, la commission d'animation de la PV Fribourg a eu l'idée originale d'organiser la visite d'une partie du centre historique de la ville.**

C'est sous un soleil radieux et la conduite de Monsieur Vitto de Blasi, guide à l'Office du tourisme, que 26 membres de la section ont eu grand plaisir à découvrir monuments, églises, rues fontaines et ponts durant deux heures et demi : Notre-Dame, Les Cordeliers, l'Hôtel de Ville, la rue des Epouses, la Cathédrale Saint-



Nicolas, le pont de Zaehringen, le Stalden, les Augustins, la place Petit-St-Jean, la Samaritaine. Que de richesses et de beautés dans cette belle ville

de Fribourg. La visite s'est terminée par le repas de midi au café du Soleil Blanc.

*Le secrétaire*

## Le Conseil d'Etat rencontre une délégation syndicale !

Le 28 mai dernier, à la Maison de l'Elysée, à Lausanne, le Conseil d'Etat vaudois, in corpore, a reçu une délégation de l'Union syndicale vaudoise. Le thème de cette rencontre était : « Produire dans le canton de Vaud : risques et potentialités ». Orchestrée par le président du Conseil d'Etat, cette rencontre était l'occasion pour le gouvernement de faire état de sa stratégie de soutien à l'industrie vaudoise. Le ministre des finances en a profité pour réaffirmer sa conviction dans le choix de la politique d'attractivité fiscale du canton, dans un contexte de rivalité nationale et internationale. Le président du Conseil d'Etat s'est voulu rassurant sur les effets de la réforme de la fiscalité des entreprises pour les finances publiques. Avec l'excellence de la santé financière du

canton, il a même promis qu'il y aurait une augmentation du soutien aux allocations familiales ! Enfin, le ministre de l'économie a insisté sur la chance que nous avons de vivre dans ce beau pays de Vaud où l'économie est prospère. Bien entendu, pour notre délégation de syndicalistes, les préoccupations sur le devenir de la classe ouvrière vaudoise ont été réaffirmées avec conviction. Le président de la commission ouvrière de Novartis, celui de l'entreprise Sapal, celui des ateliers Bombardier et encore celle des Usines de Vallorbe ont fait état du climat social dans leur entreprise respective. Les autres interventions de syndicalistes ont démontré la volonté de résister contre le chantage à la délocalisation et le dumping salarial. Dans

cette Europe en crise, la classe ouvrière est confrontée partout aux mêmes difficultés. Lutter contre l'arrogance des états-majors des entreprises multinationales et le refus du partenariat social, par une nouvelle génération patronale, jouant sur la concurrence internationale entre les sites de production. A l'issue de cette rencontre, j'ai le sentiment que l'Union syndicale vaudoise peut reconstruire la notion de classe ouvrière. Une conscience de classe qui peut lutter contre la dérive nationaliste que l'on voit germer dans toute l'Europe!

**Jean-Claude Cochard, délégué syndical du personnel ouvrier des Ateliers du MOB à Chermex**

## ■ TS commission centrale

## RailClean – avec stratégie vers l'avenir

**A la séance d'information du 14 mai 2014, les partenaires sociaux et la commission du personnel ont été informés de diverses nouveautés. L'entreprise loue l'engagement social de RailClean et confirme les objectifs fixés.**

Avec la fondation du nouveau domaine RailClean en 2003, 105 personnes avec des capacités limitées y ont été transférées avec tous les risques que cela comportait. Actuellement, RailClean occupe encore 67 personnes avec un problème médical. L'intégration d'un team RailClean avec des processus de direction ordinaires est une bonne solution pour toutes les parties prenantes. Les collaborateurs sont ainsi parfaitement intégrés. Ils reçoivent le travail avec une structure journalière, participent au rythme de direction or-

dinaire et sont formés pour répondre aux exigences de leur poste.

**Insourcing au lieu de Outsourcing**

RailClean étend son domaine de conciergerie. Ceci va représenter 12% du volume des mandats. Le service existant de conciergerie de surface dans les sites du Tessin et de Lucerne sera étendu à toute la région Mitte et les travaux de tiers seront repris. Ainsi, 18 postes peuvent être créés, ce qui est réjouissant ! Le site de Lenzburg est supprimé et le team sera stationné à Hunzenschwil. Hunzenschwil sera transformé et le personnel recevra de nouveaux locaux plus attractifs. La direction des sites de Genève, Lausanne et du Valais dans la région Ouest est optimisée. L'application de la nouvelle organisation se fera au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

sev-ts

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10881 ex. (total 44656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

**Abonnements et changements d'adresse:**

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

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 26 juin 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 19 juin à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 16 juin à 10 h.

Angle droit

## Causes de licenciement: où est la vérité?

Il est difficile de prouver devant le tribunal que le licenciement a eu lieu pour des raisons autres que celles invoquées.

**Un collaborateur de longue date d'une entreprise de transports fait quelques remarques critiques à l'interne et se fait licencier, ce qui est clairement abusif. L'entreprise évoque alors d'autres raisons et réussit à réduire le montant du dédommagement.**

Erwin (nom d'emprunt) a travaillé durant presque 20 ans auprès de l'entreprise X. Il était toujours disponible en cas de besoin et assurait aussi le service de piquet. Une nuit, il a été appelé en raison d'un dérangement à l'exploitation, qui a eu lieu au moment où le service régulier était déjà

terminé. Erwin a supposé qu'il y avait quelque chose d'irrégulier et il l'a fait savoir à quelques collègues, en précisant qu'il ne se sentait pas obligé de réagir hors des heures d'exploitation, comme ça sur un engagement ponctuel. Peu après, il a été convoqué à un entretien pour lui signifier qu'il ferait bien de démissionner, sinon l'entreprise se chargerait de le licencier.

### L'employeur évoque des raisons peu crédibles

A la question de savoir pourquoi il a été licencié, Erwin s'est vu répondre qu'il avait commencé son service une fois en retard. De plus, il ne s'agissait pas d'un retard, mais d'une visite de l'extérieur, qu'il avait dû ac-

cueillir avant sa prise de service. Ses collègues lui avaient d'ailleurs dit qu'il n'avait pas besoin de venir. Il aurait été licencié pour cette brouille. Pour Erwin, il était pourtant clair que les raisons étaient tout autres: ses déclarations critiques. Il s'est alors tourné vers le SEV, qui lui a mis à disposition un avocat, lequel a demandé les raisons du licenciement par écrit à l'employeur. Résultat: une autre explication s'est ajoutée, comme quoi la collaboration n'était plus possible, en raison de problèmes au sein de l'équipe. L'avocat leur a expliqué qu'un licenciement avec de telles explications après autant d'années de service était abusif. Il a exigé des explications plus claires et des négociations.

### Succès partiel grâce au SEV

Le fait qu'Erwin ait été licencié en raison de critiques émises ne pouvait pas être démontré clairement. Comme l'entreprise n'a pas réagi à la demande de l'avocat, il y a eu possibilité de porter l'affaire devant le juge de paix. Celui-ci a jugé

la plainte en partie valable et a exigé que l'entreprise verse un dédommagement, mais pas aussi élevé que demandé. Vu les circonstances, c'était le mieux que puisse espérer notre membre.

*La protection juridique SEV*

## INFO

### La loi laisse une marge de manœuvre aux employeurs pour justifier un licenciement

Un licenciement intervient rarement sans aucune explication: en règle générale une discussion a lieu lors de laquelle l'employeur explique les raisons de cette mesure. En **droit public**, le licenciement doit être justifié et bien argumenté, tandis que dans le **Code des obligations**, on prévoit seulement que les raisons doivent être données

si l'employé le demande explicitement. Et il arrive que les arguments invoqués ne soient pas les réelles raisons du licenciement. Une situation difficile pour les salariés concernés, qui doivent alors prouver que ce qu'on leur reproche officiellement n'est pas la raison de leur licenciement.



via sev

LA CHASSE AUX PRIMES 2014 EST OUVERTE

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



VPT

## Agissons ensemble

**Lors de l'AD VPT, les participants ont exprimé le souhait de voir le discours de leur président publié dans contact.sev. D'Alessandro avait repris pour l'occasion les termes de Stefan Hessel pour exclamer son indignation face à certaines décisions.**

«Je suis indigné par le manque d'ouverture lors du vote du 9 février. Je suis indigné par le manque de volonté politique de mettre des protections pour les travailleurs et travailleuses de ce pays. Je suis révolté par le manque de moyens mis à disposition afin de traquer ces patrons profiteurs. Indigné par le dumping salarial. Je suis indigné par ces entreprises qui ne prennent pas des mesures

afin que la sécurité soit assurée pour leur personnel. Je suis indigné par l'OFT qui attend des entreprises de transport qu'elles réduisent leur besoin d'indemnisation en TRV de 2,5% en 2014 et de 1% en 2015, sans modifier l'offre. Je suis indigné de voir que les directions des TP usent de tous les moyens afin de rationaliser et rechercher l'efficacité au détriment du personnel. Je

suis indigné par cette course aux profits au détriment des plus démunis. Je suis indigné parfois par le manque de solidarité. (...) Il faut agir! Et notre façon d'agir s'appelle le syndicat. Nous agissons par mobilisation, dans des assemblées, de sections, des délégués, régionales. Egalement par des manifestations et présence lors des tractages. Il y a aussi

l'engagement, dans les divers comités, dans les unions syndicales tant nationales que cantonales et internationales. Ou dans la politique. Agissons ensemble de façon commune et solidaire. (...)»

*Extraits du discours de Gilbert D'Alessandro le 22 mai à Berne.*

Soirée à Lausanne, organisée, entre autres, par l'Union syndicale vaudoise

# Aucune employée de maison n'est illégale

**Dans le cadre de la campagne «Aucune employée de maison n'est illégale», une table-ronde est organisée ce jeudi à Lausanne, autour de la reconnaissance du travail domestique et du Care comme un secteur économique à part entière.**

Elles nettoient, gardent et prennent en charge les enfants et les personnes âgées et/ou malades: plus de 40 000 femmes sans autorisation de séjour font fonctionner nos ménages chaque jour et dans toute la Suisse. Quelle reconnaissance pour ces employées? Pour améliorer leurs conditions de vie et de travail, une coalition d'ONG revendique leur droit à une autorisation de séjour et à une meilleure protection sociale.



La pétition a été remise au Conseil fédéral début mars à Berne.

### Programme de la table ronde

17 h à 18 h 30: introduction par Myriam Schwab Ngamije, travailleuse sociale, La Fraternité – Centre social protestant. Intervenantes:

■ Silvia Marino, ancienne sans

papiers de Genève, membre du comité de l'association «Reconnaitre le travail domestique – régulariser les sans-papiers»

• Etre sans papiers en Suisse, témoignage

■ Nathalie Benelli, docente et responsable de projet à la Haute école de travail social de Lucerne

• La reconnaissance du travail domestique

■ Clotilde Fischer, responsable de Chèques-emploi à l'Entraide Protestante Suisse, EPER

• Les chèques-emploi: une solution contre la précarité?

■ Michela Bovolenta, Secrétaire centrale SSP en charge des femmes et de la migration.

• Conditions de travail dans le secteur du travail domestique, quelles protections?

### Mama illegal

Projection, de 20 h à 21 h 30, du film documentaire autrichien «Mama illegal», réalisé par Ed Moschitz, traitant de l'immigration illégale de femmes moldaves vers l'Europe occidentale. Trois femmes quittent tout, même leurs enfants, au péril de leur vie, pour rejoindre l'Europe de l'Ouest et y trouver du travail; elles sont employées comme femmes de ménage, subsistant dans l'illégalité, perpétuellement angoissées par le risque d'expulsion.

comm.

### Vernissage de l'exposition

De 18 h 30 à 20 h, vernissage de l'exposition des images gagnantes du concours artistique organisé par l'association «Reconnaitre le travail domestique – régulariser les sans-papiers» qui a lieu du 6 juin au 17 juillet.

## INFO

Jeudi 12 juin 2014

Haute école de travail social et de la santé (EESP), ch. des Abeilles 14, 1010 Lausanne

Entrée libre

## PELLET PIOCHE: De nos jours, tout se paie...



## EN VITESSE

### Europe: pas de gigaliner, pour l'instant

Début juin, les ministres des Transports de l'UE ont pris une décision commune à Luxembourg. Les trajets transfrontaliers en Europe avec des méga-camions restent interdits. Ce conseil des ministres suit donc la décision du Parlement européen, qui avait recommandé le non à une proposition de la commission européenne. Ouf...



Le Grand Conseil tessinois donne son feu vert au centre de compétences de Bellinzone

# Soutien unanime!

**Le Grand Conseil tessinois a clairement approuvé, et de manière unie, le message relatif au centre de compétences de Bellinzone.**

Cette unité rare a même été soulignée par la NZZ dans son édition du 4 juin. Et cette unité est la résultante du soutien populaire massif dont jouissent depuis toujours les ateliers industriels de Bellinzone.

## De la grève à l'initiative...

Ce n'est qu'ainsi qu'on peut expliquer, après tant d'années, les incidences de ce qui a pris le visage d'une révolte populaire. Le conseiller fédéral de l'époque, Moritz Leuenberger, avait parlé d'un problème de «cohésion nationale», lorsqu'il avait annoncé la fin de la grève qui avait duré cinq semaines. Pendant la grève, la fronde opposée à la fermeture du site de Bellinzone avait fait une proposition concrète qui s'était concrétisée par le biais du lancement de l'initiative populaire «Pour la création d'un pôle technologique-industriel



Pour le député Ivan Cozzaglio, les ateliers industriels sont le 4<sup>e</sup> château de Bellinzone.

dans le secteur public». 15 000 signatures avaient été récoltées en une semaine à peine. Le Conseil d'Etat avait ensuite lancé deux études qui ont abouti à la proposition de créer un centre de compétences.

## ... à la proposition

L'idée de ce centre dépendant

d'une fondation vise à réunir sous un même toit tous les acteurs potentiellement intéressés au développement de projets en synergie dans le domaine de la mobilité ferroviaire. Au sein de la fondation, on retrouvera donc, outre le canton du Tessin, les CFF, l'Association «Giù le mani dall'Oficina», les syndicats SEV,

Transfair et Unia, la Supsi (une des neuf écoles universitaires reconnues par la Confédération), les organismes de développement des régions de Bellinzone et de Mendrisio, ainsi que la commune de Bellinzone. Son Conseil communal a approuvé quelques jours avant le Grand Conseil le message relatif au centre de compétences.

Sa création a obtenu le soutien de toutes les formations politiques qui ont exprimé leur espoir de voir relancée de manière significative toute l'activité industrielle liée à ce secteur économique. En d'autres termes, il s'agit d'une chance à saisir pour concrétiser certaines promesses. Le député PS et membre de la CoPe des ateliers industriels, Ivan Cozzaglio, a rappelé que l'étude de faisabilité avait mis le doigt sur la nécessité pour le centre de bénéficier de «davantage d'autonomie décisionnelle et financière».

La commission de gestion a quant à elle jugé fondamental que les CFF amènent, surtout dans la phase initiale, des projets stratégiques à développer

en collaboration avec les instituts de formation.

## Le rôle des CFF

Certains parlementaires ont toutefois fait remarquer que, jusqu'à présent, les CFF n'avaient pas débordé d'enthousiasme même s'ils participent au projet. Ces élus ont demandé que les divers acteurs restent vigilants sur les agissements des CFF. Des avis partagés par le porte-parole de la Coges Gianni Guidicelli (PDC). Les CFF, même s'ils ont signé les documents constitutifs, n'ont toujours pas définitivement confirmé leur participation au projet. Une formalité selon la conseillère d'Etat Laura Sadis.

Quant aux décisions des organisations patronales (AITI) et de la Chambre du commerce de ne pas participer à la fondation, elles ont suscité des critiques. Avec l'approbation du message et d'un crédit de 2,1 millions, le projet peut désormais passer à sa phase opérationnelle. Un projet sur lequel le canton du Tessin fonde beaucoup d'espoirs.

Pietro Gianolli/vbo

## 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° 10:

Le funiculaire de Fribourg, circulant entre la basse-ville et les quartiers hauts.

Le sort a désigné **Marcel Gischar**, domicilié à Au (ZH), membre de PV Zurich.

Il 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](mailto:mystere@sev-online.ch).

**Sur Internet:** rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://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 18 juin 2014.