

TPG

Pas d'économies sur le dos du personnel qui descend dans la rue.

Page 5



Entretien des voies ferrées

Il y a énormément de travail, mais les moyens financiers manquent. Telle est la réalité au sein de la Division infrastructure

Pages 10 à 12

Lausanne-Genève

Et si l'on créait une toute nouvelle ligne entre Lausanne et Genève pour augmenter l'offre? Telle est l'idée présentée par la Citrap.

Page 13

Les négociations CCT sont prolongées

Il faut plus de temps

La nouvelle CCT CFF est quasiment entièrement négociée, mais il faut encore un peu de temps pour peaufiner les détails.

La Conférence CCT a lieu le jour même de parution de ce journal. La délégation de négociations y explique l'état des négociations et les raisons pour lesquelles la CCT n'est pas encore prête à être signée.

«Le temps à disposition était un peu juste; il aurait fallu régler et mettre par écrit en détails en deux jours de négociations tout ce qui a été mis en place durant quatre mois dans des groupes de travail et lors des rondes de négociations», a expliqué Manuel Avallone, chef de la

délégation. «Nous ne voulions pas prendre de risque et avons décidé, avec les CFF, qu'il était plus sage de s'occuper davantage de temps pour peaufiner les textes.» Avallone se montre confiant et pense qu'un résultat acceptable pour les membres sera atteint. «Nous avons le mandat, suite à notre sondage auprès des membres, d'amener notamment le thème des modèles de retraite sur la table des négociations. Nous devrions trou-

ver une solution qui apporte une amélioration pour une grande partie du personnel ainsi que pour l'entreprise.» Non seulement les plus anciens en profiteront, mais aussi ceux qui travaillent de-



puis peu aux CFF: «Il semble que l'évolution salariale sera aussi améliorée», explique Avallone.

Les syndicats ont fait des concessions: une légère flexibilisation du temps de travail et un rapprochement



avec ce qui se pratique par l'assurance-chômage en matière de nouvelle orientation professionnelle, sans toucher toutefois au Contrat social.

Le temps supplémentaire sera utilisé pour peaufiner les détails avec les CFF. Le prochain *contact.sev* reviendra sur la conférence CCT, qui se penche sur l'état actuel des négociations. *pma/Hes*



Salaires minimaux dans les bus

Victoire éclatante du SEV

Le SIT et le SEV ont salué lundi la décision de l'OCIRT de modifier les usages pour les sous-traitants des TPG. Dès le 1^{er} juillet 2014, ceux-ci devront appliquer la directive de l'OFT datant du 1^{er} avril, ce que la majorité des sous-traitants refusent encore. Ils devront notamment revoir à la hausse les salaires minimaux des conducteurs de bus à 4480 fr. par mois, contre les 4100 fr. actuels.

Pour l'octroi de marchés publics, les entreprises qui ne sont pas soumises à une CCT doivent signer un engagement à respecter les conditions de travail et les prestations sociales en usage de leur secteur d'activité.

Focus en page 20

ÉDITO

Zurich/Gothard: mêmes effets?

Ce n'est que dans une année et demie que la ligne diamétrale de Zurich sera utilisée dans sa globalité. Mais on constate déjà un de ses grands avantages, aussi pour le personnel: comme les trains ne doivent plus effectuer des virages en épingle à cheveux, les tours du personnel des locomotives se font plus intéressants. Lorsque les trains longue distance pourront traverser la gare à fin 2015, de nouveaux tours de service apparaîtront pour les mécanos ainsi que pour les agents de train.

Le développement ferroviaire à Zurich est avantageux pour le personnel, car il engendre des liaisons plus directes mais aussi des trains supplémentaires. La ligne diamétrale crée de nouvelles places de travail. Cela sera-t-il aussi valable pour la prochaine grande étape du réseau ferroviaire suisse? Pas certain. Le tunnel de base du Gothard va certes entraîner un développement de l'offre. Mais parallèlement, il signifiera des réductions massives des temps de parcours et des trajets supplémentaires seront possibles dans la même journée. Les réductions de temps de parcours et le trafic supplémentaire se compenseront-ils? Cela devra encore être démontré, dans le trafic Voyageurs certes, mais surtout dans le trafic marchandises de transit.

Peter Moor, rédacteur en chef contact.sev

Le SEV porte plainte contre Crossrail

Depuis début juin, des mécaniciens de locomotive sont engagés par Crossrail à Brigue, à des salaires beaucoup trop bas. Non seulement il s'agit de dumping salarial mais Crossrail viole aussi une condition sine qua non pour recevoir l'autorisation de circuler sur le réseau suisse: offrir des conditions de travail usuelles de la branche. Le SEV a remis une plainte formelle à l'OFT à ce propos.

Page 2

EN VITESSE

Bus d'Or à Juan Cano

■ Le concours du Bus d'Or s'est déroulé dans le cadre du Salon européen de la mobilité. Juan Cano, 42 ans dont treize au service des tl, a devancé cinq autres candidats (Portugal, Pays-Bas, Belgique, Suisse TPG



et Brésil). Les épreuves comportaient slalom chronométré, freinage et marche arrière de précision. Pour le plaisir et hors concours, Juan Cano a alors pu prendre le volant pour un trajet de rêve: de Montparnasse à la Madeleine en passant par la place de la Concorde.

comm.

Bonus-malus dans les transports publics?

■ Des standards minimaux de qualité vont être mis en place, afin que tous les bus et les trains du trafic régional suisse soient ponctuels, propres et sûrs. Un système de mesures devrait être introduit d'ici à fin 2015. «L'aspect qualitatif est très important pour les voyageurs», affirme Pierre-André Meyrat, vice-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), dans la newsletter de l'OFT du mois de mai, reprise par la «NZZ am Sonntag». «Les retards, les pannes ou le manque d'informations provoquent rapidement des réactions.» Un constat partagé par la Confédération. L'aspect qualitatif a ainsi été inscrit dans la loi en 2009 avec la réforme des chemins de fer 2. Le sort réservé aux entreprises mal notées n'est pas encore clair. Un système de bonus-malus est envisagé, comme il en existe déjà entre les CFF et les transports publics zurichois (ZVV) depuis 2006.

ats

Le comité SEV a discuté de l'organisation de la Conférence CCT

La voix de la base est

La Conférence CCT devrait-elle être plus réduite? Non, estime le comité SEV: la voix de la base est irremplaçable pour un syndicat.

Gilbert D'Alessandro, président de la sous-fédération VPT, a été très clair: «Je n'interviens pas auprès des sous-fédérations CFF, pour leur dire comment s'organiser.» Il a juste déclaré à propos de la Conférence CCT que «notre large base est l'argument le plus fort face à l'entreprise!» Une conférence CCT largement soutenue augmente en effet la valeur du résultat des négociations. La délégation de négociations obtient aussi ainsi tout l'encouragement et le soutien nécessaires. Cet avis est partagé par tout le comité SEV.

Mieux s'organiser à l'interne

Cette discussion a été menée suite à une proposition au Congrès datant de 2011, qui demandait une réduction de la taille de la Conférence CCT. L'argument présenté alors était que la Conférence était trop grande pour pouvoir discuter de façon compétente au sein des délégations. La pro-

position avait été refusée par la direction syndicale, le comité et le Congrès, mais on avait promis de revoir l'organisation de cette Conférence CCT.

Entre-temps, la position n'a pas changé sur le principe: le résultat des négociations continuera à être évalué par les 150 délégués de la Conférence

CCT. Plusieurs présidents centraux ont admis qu'il était difficile de maintenir tous les délégués sur un pied d'égalité au niveau de l'information. Il existe des possibilités d'amélioration à ce sujet.

Un argument essentiel pour maintenir cette taille: le fait qu'ainsi, toutes les régions sont bien représentées, avec

Coaching de sections: on continue sur ce chemin!

Elena Obreschkow, coach des sections, a présenté son rapport intermédiaire au comité. Elle a présenté des chiffres impressionnants, aussi bien en ce qui concerne ses contacts avec les sections, mais aussi sur l'évolution des membres au SEV. En 2014, le nombre d'adhésions se situe clairement au-dessus des

années précédentes et les démissions sont en recul. Cela fait plusieurs années qu'on n'avait pas eu de résultats pareils (hors décès).

Pour la deuxième année du projet, Elena Obreschkow se fixe deux objectifs principaux: poursuivre les contacts directs avec les sections et améliorer les contacts

entre les sections elles-mêmes. Trouver la relève et développer le réseau des personnes de confiance sont d'autres éléments sur lesquels elle veut mettre l'accent.

De plus, il faut mettre à disposition des sections des moyens de soutien au niveau central.

pmo/Hes

L'OFT doit fixer des règles claires

Affaire Crossrail: le SEV dénonce

Le SEV a encore avancé d'un pas dans l'affaire Crossrail: il a adressé une plainte formelle à l'Office fédéral des transports, afin que celui-ci fixe des salaires usuels selon la branche.

Depuis quelques semaines, les premiers mécanos de locomotives sont employés à Brigue. Crossrail a introduit ses salaires de dumping, sans se préoccuper aucunement des protestations du personnel et du SEV. Le SEV a pris connaissance d'un contrat avec un salaire de 3600 francs, après la fin de la formation (41 heures de travail par semaine et 13 salaires par année), donc un salaire annuel de 46800 francs.



Crossrail a royalement ignoré les protestations de son personnel.

Des salaires usuels, tout de suite!

Le SEV ne peut pas accepter une telle situation; il a donc formellement adressé une plainte à l'Office fédéral des transports, dans laquelle il exige que «Crossrail soit contraint de proposer les conditions d'engagement et conditions salariales usuelles de la

branches et d'appliquer cela de façon rétroactive.»

L'OFT doit utiliser, comme moyen de pression, la menace de retirer son autorisation d'utilisation du réseau à Crossrail.

Les standards sont connus

Le SEV fonde sa plainte sur le fait que les conventions collec-

tives CFF Cargo et BLS offrent des conditions salariales bien plus élevées, dès le départ. Pour le SEV, il est clair que ces deux conventions sont significatives pour la branche, puisqu'il s'agit là des deux grandes entreprises de transport marchandises en Suisse. Le SEV complète ses revendications auprès de l'OFT avec le point suivant: «Nous vous demandons de fixer des salaires minimaux pour le trafic marchandises sur rail, comme vous l'avez fait dans le domaine des bus.» Au printemps, l'OFT a en effet fixé un salaire minimum de conducteur de bus à 58300 francs par année. Les conventions collectives de travail signées par le SEV avec les entreprises de transport avaient été prises en compte comme base de travail dans cette décision.

pmo/Hes

irremplaçable

quelques délégués, et les informations quant aux négociations CCT sont relayées directement auprès de la base.

Renforcer le service public

Le comité SEV a ensuite discu-

té d'un texte d'orientation qui sera présenté lors du Congrès de l'Union syndicale suisse. Il en va du service public. Le SEV s'intéresse bien sûr surtout aux passages sur les transports publics, sans toutefois

ignorer le reste du texte. Le SEV sera représenté par 19 délégués lors de ce Congrès USS, avec un nombre de femmes suffisant selon les dispositions USS.

Peter Moor/Hes

COMITÉ EN BREF

■ Nouvelle répartition des tâches: **Lucie Waser**, qui a repris la place de déléguée à l'égalité des chances au SEV et est donc responsable de la commission des femmes, devient également responsable de la **commission des Jeunes**. Elle reprend cette tâche du secrétaire syndical Jérôme Hayoz, déjà bien chargé avec la formation et le BLS. Lucie Waser, qui a de l'expérience en politique de la

jeunesse, passe de 50 % à 80 %.

■ La pratique en matière d'**invitations au Congrès SEV** sera unifiée. Jusqu'à présent, des règles différentes étaient appliquées selon les fonctions (présidents centraux, secrétaires syndicaux, personnel administratif). Désormais, tous seront invités à participer à quatre congrès après la retraite, à l'exception

des instances dirigeantes, qui seront invitées à chaque congrès. Il n'y aura des invités étrangers que lors des congrès de deux jours.

■ Le comité a donné son feu vert à la **signature de la CCT Swiss pour le personnel au sol** (voir page 15) et aux éventuelles mesures de lutte chez les sous-traitants des **TPG** (voir page 20).

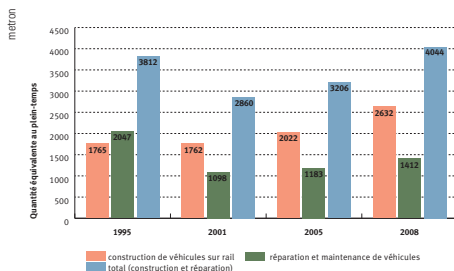
pmo/Hes

Industrie ferroviaire

Axer sur la formation

L'industrie suisse du matériel roulant est concurrentielle et a un avenir. C'est ce que montre une étude de Metron Verkehrsplanung AG, mandatée par les syndicats Unia et SEV.

Recherche et formation sont les facteurs déterminants. L'avenir de l'industrie ferroviaire dépend des orientations que la politique veut donner, des investissements en matière d'infrastructures, de la recherche et du développement ainsi que de la qualité et des exigences de la formation professionnelle ainsi que des investissements dans les hautes écoles et universités. C'est pourquoi il serait irresponsable, du point de vue d'Unia et du SEV, de laisser la conception du système de transports exclusivement aux



Evolution de l'industrie du matériel roulant en Suisse de 1995-2008.

Le marché libre.

Les problèmes suivants ont été évoqués:

■ manque général de main-d'œuvre, avec les problèmes de recrutement qui vont avec.

■ nécessité accrue de recruter de la main-d'œuvre hautement qualifiée sur le marché international.

■ stagnation des chances de trouver une place pour la main-d'œuvre exécutive, vu l'augmentation des besoins en personnel

qualifié.

Les deux syndicats ont établi une catalogue d'exigences avec pour objectif de maintenir et développer un haut niveau technique. «Ainsi les places de travail et la valeur ajoutée seraient garanties» a souligné Corrado Pardini, conseiller national et responsable du secteur de l'industrie chez Unia. Le président du SEV Giorgio Tuti a complété: «Les entreprises ferroviaires et l'industrie ferroviaire doivent travailler en commun pour l'avenir; un partage du travail intelligent profitera à tous deux.»

pmo/Hes

Le rapport complet est disponible sur www.sev-online.ch

CHRONIQUE

TPG, indécence ou provocation?

Voilà qu'on nous annonce qu'une baisse de 50 ct. du prix des titres de transport implique une baisse de la qualité des services, de l'offre et par conséquent nécessite des licenciements. Cela relève de la manipulation politique. Baisser l'offre fera baisser la fréquentation de nos lignes qui fera baisser l'offre. Ce cercle vicieux est-il voulu en vue du bradage des tpg au privé? Notre direction devrait aujourd'hui être avec nous pour justement augmenter la qualité des transports afin d'encourager plus de monde à les utiliser. On pourrait presque penser que le résultat de la votation ait été souhaité par les politiques.

Nous ne parlerons pas des gabegies financières de l'entreprise, de l'histoire du gas-oil et d'une taxe non récupérée, ni des coûts exorbitants suite à des erreurs quant au choix des distributeurs de tickets, ni du stockage des trams et des indemnités dues pour arrêt des chaînes de montage, etc.

On peut se demander quelle est la légitimité de notre direction si celle-ci semble n'être dans le navire que pour le saborder quand nous hissons les voiles aux vents du progrès. Nous n'avons pas à faire les frais de tout ça et, puisque nous parlons de coûts, une amélioration sensible de nos conditions de travail réduirait carences et maladies. Tout n'est pas chiffré de ce que rapportent les tpg. Les usagers ne sont pas les seuls bénéficiaires des transports publics. Comment pourraient parader les Rolls et Ferrari dans les rues de Genève si chaque utilisateur des tpg prenait sa voiture? La paralysie serait totale en ville. Les automobilistes profitent pleinement des performances des transports publics sans se soucier des 50 ct.

Nous permettons, grâce à l'optimisation de la mobilité que nous induisons, l'accès des travailleurs, ouvriers et employés, à leurs lieux de travail et de ce fait contribuons à l'efficacité économique des entreprises. Trams et bus déposent la population aux seuils des commerces du canton. Seraient-ils aussi nombreux à fréquenter les magasins, leurs clients, s'ils devaient perdre des heures dans les embouteillages et tourner en rond pour des places de parc?

En relation avec tout ça et en termes de santé publique, combien de milliers de gens échappent aux problèmes liés au CO₂, à l'ozone et aux particules fines du fait de la diminution du nombre de véhicules motorisés? Pour éviter une image trop apocalyptique, nous ne parlerons pas du nombre d'accidents de circulation inévitablement liés à l'augmentation du trafic.

Collègues, c'est à ça que nous servons et ce n'est pas rien! Des villes en Europe ont opté pour les transports gratuits. L'argent n'est qu'un alibi. Et dire que nous avons une élue «verte» à la présidence du conseil d'administration! Nous l'aurions préférée plus mûre sur ces sujets.

Ceci dit, l'idée des licenciements n'est peut-être qu'une salve de diversion, mais elle crée cependant un climat malsain et anxieux. Dans tous les cas, nous devons rester vigilants et prêts à parer à toute éventualité.

S'il doit y avoir une lutte, elle devra investir l'espace public avec l'aide de la population genevoise qui, nous en sommes persuadés, reste très attachée au développement et à l'efficacité de ses services publics. Un combat que par notre intelligence et notre solidarité nous serons en mesure de gagner. Mobilisons-nous pour de meilleures conditions de travail et zéro licenciement. De là à penser que le seul licenciement qui soit négociable soit celui de la direction, il n'y a qu'un pas. Autogestion!

Jérôme Fay

Ajouter les dynamismes

Belle fête! Le 12 juin, la conseillère fédérale Doris Leuthard inaugure la nouvelle gare souterraine de Zurich Löwenstrasse, seconde annexe de la gare principale après celle de la Museumstrasse. Enthousiasme national, congratulations, exploit technique... Très bien. Les éloges sont mérités. Il y a des leçons à tirer.

Tout d'abord, il s'agit d'un projet non conformiste. A l'origine, les CFF voulaient augmenter la capacité du trafic S-Bahn de la gare principale en cul-de-sac, en surface, sur l'emplacement de l'ancienne Sihlpost. Mais il aurait fallu doubler un viaduc existant dans un quartier densément peuplé. Un groupe d'opposants a lancé l'idée d'une gare souterraine bis, une deuxième gare Museumstrasse, comme celle-ci sans rebroussement. L'idée a été développée par des citoyens éclairés, puis reprise et affinée par le Grand Conseil et le gouvernement zurichois. Elle a été soumise au peuple en septembre 2001, comme contre-projet à la variante CFF: 82 % de la population ont approuvé le contre-projet, y compris le crédit d'engagement cantonal initial de 580 millions. Un tel succès a évidemment généré une unanimité politique créant un dynamisme irrésistible. Le canton a pu ajouter 1,15 milliard, qu'il a intitulé « avance fédérale » et les travaux ont commencé en septembre 2007, en court-circuitant carrément l'Office fédéral des

transports (j'avais dénoncé le fait devant le Conseil des Etats, compte tenu des conséquences prévisibles sur la planification nationale). Aujourd'hui, la nouvelle ligne de 10 km et sa gare souterraine Löwenstrasse existent, pour un coût de 2,01 milliards, dont les deux tiers seront payés finalement par la Confédération. Cette nouvelle ligne améliore considérablement les performances du S-Bahn zurichois. Par contre, les effets sur l'axe fondamental du pays « Genève-lac de Constance » seront peu sensibles. Dès 2016, ces trains passeront par la nouvelle gare: un gain de 5 à 6 minutes au mieux est espéré. A confirmer. L'idée d'introduire le trafic grandes lignes dans cette gare S-Bahn est venue après coup: elle justifie, fort opportunément pour les contribuables zurichois, la part finale des deux tiers du financement fédéral... Mais au prix de contraintes d'exploitation coûteuses

permanentes. Les longs et lourds trains InterCity (par comparaison aux vélocités compositions sur-motorisées du S-Bahn) affronteront des pentes et rampes de 40 % pour accéder et sortir de la gare; avec un distancement de 2 minutes, la stabilité de l'horaire

risque de souffrir... Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que tout à coup jaillisse l'idée de ne plus faire passer tous les trains IC Genève-

St-Gall via la gare de l'aéroport de Kloten, dont c'est la vocation, mais via Dietlikon sans arrêt, ce qui apporterait un gain d'une dizaine de minutes. Sauf que pour atteindre ce résultat, on n'a pas besoin de la nouvelle gare: le résultat serait le même en passant par la gare actuelle en cul-de-sac Zurich HB... On verra en 2016 comment cette quadrature du cercle sera présentée.

Au-delà de ces péripéties, un élément est à retenir: ce que j'appelle le « dynamisme irrésistible zurichois ». La méthode est maintenant au point. Le résultat est là: un projet non conformiste d'une nouvelle ligne et d'une nouvelle gare, s'inscrivant dans le très long terme pour son objectif principal S-Bahn, extraordinaire de complexité technique avec ses tenants et aboutissants (un entrelacs de tunnels jouant avec deux rivières en pleine ville), réalisé en 7 ans, en respectant le budget, voire en réalisant des économies d'intérêts grâce à la vision globale du projet. Qui dit mieux? A ce stade, l'exemple est magnifique.

Comment positiver ce dynamisme zurichois au niveau national? Pour commencer, surtout ne pas s'en plaindre! Et surtout ne pas vouloir le brider ou le freiner. Mais plutôt suivre son exemple, s'y référer, cas échéant s'y associer pleinement, histoire de garantir des retombées positives nationales. Ajouter les dynamismes et non pas les opposer. Sur le plan ferroviaire, à coup sûr les dynamismes ajoutés des deux métropoles lémanique et zurichoise, entre autres, seraient très favorables à l'ensemble du pays.

Michel Béguelin



Zurich

Inauguration de la ligne diamétrale

Le tronçon situé entre la gare centrale et celle d'Oerlikon a été inauguré jeudi 12 juin. Rapprochant l'aéroport du centre-ville, il profite déjà au RER et les grandes lignes y passeront dès la fin 2015.



Flanquée du patron des CFF Andreas Meyer, de la maire de Zurich Corine Mauch et du conseiller d'Etat Ernst Stocker, Doris Leuthard a parcouru le nou-

veau tronçon en train. Dans son discours d'inauguration, la ministre des transports a loué

l'alliance entre la Berne fédérale, le canton de Zurich et les CFF. Elle a aussi vanté les mé-

rites du nouveau tracé en matière d'aménagement du territoire, estimant qu'il ne fallait pas seulement construire en hauteur mais aussi en profondeur.

Sept ans de travaux

Trois lignes RER emprunteront la diamétrale en direction du nord. Les convois de deux d'entre elles n'auront plus à faire demi-tour dans la gare en cul-de-sac en provenance de la rive gauche du lac afin de poursuivre leur chemin vers le

nord. Ils s'arrêteront dans la nouvelle gare souterraine avant de traverser le nouveau tunnel du Weinberg sous la Limmat pour rallier Oerlikon. Le tunnel mesure près de 5 km. La nouvelle gare se trouve, elle, à une profondeur de 16 mètres sous les quais situés en surface. Les travaux ont duré sept ans. Ils ont coûté plus de 2 milliards de francs dont deux tiers sont financés par la Confédération. **ats**

Transports publics genevois

Unis contre les économies sur le dos du personnel



Vincent Leggiero (SEV), Christian Abbas (Asip) et Alain Perroud (transfair) ont fait front commun devant plus de 300 employés venus au dépôt de la Jonction.

L'heure est à la mobilisation alors que le personnel des TPG pourrait bien faire les frais des mesures d'économies envisagées par la direction. Un appel à manifester a été lancé. Ce jeudi, les employés descendront dans la rue.

L'heure est à l'union sacrée entre les trois syndicats actifs aux TPG. SEV, Asip et transfair, divisés sur les questions liées aux horaires notamment, marchent cette fois-ci main dans la main pour la défense des postes de travail. L'hypothèse émise par la direction des TPG de supprimer quelque 120 emplois pour pallier le manque à gagner lié à l'acceptation de l'initiative demandant la

baisse des tarifs des billets a mis le personnel en colère. Surtout que l'argument de la votation ne convainc pas grand monde. Les mesures d'économies souhaitées par le Conseil d'Etat sur quatre ans semblent plus crédibles...

Plus de 300 collègues se sont réunis la semaine dernière au dépôt de la Jonction pour voter à l'unanimité des mesures de lutte. A commencer par l'arrêt immédiat des négociations sur le statut avec la direction. Pas question de traiter avec ceux qui veulent faire payer les pots cassés au personnel. Ensuite par le biais d'une manifestation qui prendra la forme d'une marche ce jeudi dès 16h. Le slogan est clair comme de l'eau de roche: «Pas question que les économies se fassent sur le dos du personnel!»

«Pendant des années, et

même lorsqu'il n'y avait pas de directeur, le personnel a fait son travail et même plus que nécessaire, a martelé Vincent Leggiero, président de SEV-TPG. Nous sommes dans une période de lutte et de turbulence pour les TPG. Nous voulons garantir leur survie et nous battre.» Un combat qui ne peut se traduire que par le maintien des emplois, même si d'aucuns craignent pour leur situation personnelle. «Qui pourrait être licencié? Moi qui suis un des plus jeunes?», s'est demandé un collègue. Une question à laquelle les syndicats n'ont pas voulu répondre frontalement. «Il ne doit pas y avoir de licenciements, a rétorqué Alain Perroud de transfair. C'est scandaleux que le directeur prononce ce mot.» Vincent Leggiero a insisté: «La seule

garantie que l'on peut donner, c'est la mobilisation, la solidarité. Cette entreprise a prospéré grâce à nous. Quelqu'un vous a-t-il demandé ce qu'on devait faire avec les provisions? Non. Pourquoi nous demande-t-on de trouver comment faire des économies? Chacun son travail!»

Il a aussi été question des sous-traitants dont les TPG voudraient reprendre les lignes. «Oui, mais aussi le personnel!» Et ça tombe bien, car Remy Perrot, représentant syndical SEV chez RATP Dev, l'un des sous-traitants des TPG, était aussi de la partie: «TPG/RATP, même combat! Nous sommes avec vous! Nous faisons le même travail, mais n'avons pas les mêmes conditions de travail et un salaire minimum d'à peine 4100 fr. par mois et une hausse de 100

fr. tous les 5 ans! Pas de sécurité d'emploi! On est à bout...» Une salve d'applaudissements est venue ponctuer son discours.

Outre les mesures de lutte, l'assemblée a approuvé une résolution qu'elle remettra à la direction. Celle-ci doit s'engager, comme elle l'avait dit, à ne pas accepter le contrat de prestations si le budget proposé par le Conseil d'Etat est revu à la baisse. La direction doit s'engager à ne pas prendre de mesures d'économies durant les vacances scolaires. «Si tel devait être cas, nous opposerions des mesures de lutte extraordinaires!», a averti Vincent Leggiero.

L'été s'annonce chaud du côté de Genève. La direction vatt-elle encore jouer au pompier pyromane?

Vivian Bologna

Vivre à Camorino et travailler à Zurich: comment un agent du mouvement est devenu président CoPe



« CoPe et SEV sont tous deux nécessaires »

Fritz Augsburger a fait partie des commissions du personnel CFF dès leur mise en place. Il quitte maintenant la présidence de la CoPe Infrastructure, mais ne part pas en retraite pour autant. Il a été séduit par une tâche consistant à contribuer à la mise en service du tunnel de base du Gothard.

■ **contact.sev:** Tu es membre de la commission du personnel Infrastructure depuis ses débuts. Comment a-t-elle évolué en 13 ans ?

Fritz Augsburger: Elle s'est beaucoup développée. Au début, nous avons dû trouver notre place. Puis nous avons atteint une certaine stabilité, après nous être beaucoup occupés de notre propre organisation. Et nous pouvons aujourd'hui dire que la CoPe est présente dans tous les dossiers ayant trait au personnel.

■ **Comment l'organisation a-t-elle évolué ?**

Nous avons un moment donné cinq groupes spécifiques dans la CoPe, maintenant il y en a trois: un dédié à la sécurité au travail et la protection de la santé, un pour tout ce qui est dédommagement et social (cela va des habits de travail aux repas du personnel) et un troisième pour tout ce qui est lié à la participation. Nous avons également développé des contacts avec les Surfaces. Un représentant CoPe Division encadre chaque CoPe Surface et participe en règle générale aux séances. Depuis quelques années, nous invitons les présidents Surfaces quatre fois

par année à une rencontre durant laquelle ils peuvent échanger et durant laquelle nous constatons ce qui se passe dans les Surfaces. Il y a des commissions très actives, d'autres moins.

■ **La CoPe est-elle un syndicat de l'ombre ?**

Je ne le dirais pas comme ça.

« Il faut de la tolérance et du courage pour assumer les tâches de président CoPe. »

Mais il y a bien sûr eu des frictions. Ce que nous avons fait n'a pas toujours été populaire. Cela donnait l'impression que certains secrétaires syndicaux avaient peur d'être mis de côté. Ces dernières années, nous avons trouvé nos marques. La plupart des présidents CoPe ont un bon contact avec le SEV. CoPe et SEV sont tous les deux nécessaires.

■ **Quelles sont les forces de la CoPe ?**

J'ai l'impression que nous représentons parfois une position plus largement soutenue que celle du syndicat. Les régions linguistiques sont mal représentées dans certaines sous-fédérations; nous avons là un meilleur accès. Ce qui est important, c'est que nous collaborions bien. Malheureusement, l'échange d'informations ne fonctionne pas toujours, mais ce n'est pas de la mauvaise volonté, c'est sim-

plement « qu'on n'y pense pas ».

■ **La séparation des rôles est-elle suffisamment claire ?**

Non ! Nous avons un groupe de travail tripartite sur la répartition des rôles, intitulée par les CFF « Evolution de la participation dans l'entreprise ». CoPe, entreprise et syndicats y parti-

Cela peut être difficile. Mais on prend le risque lorsqu'on accepte cette charge. Il est clair qu'un mécano devrait repasser ses examens; mais d'un autre côté, on acquiert aussi de nouvelles connaissances à la CoPe, qu'on peut mettre à profit par la suite.

■ **Quels conseils donnerais-tu à ton successeur ?**

Il faut beaucoup de tolérance: on a toutes sortes de clients! Il faut aussi du courage pour s'exprimer et donner son avis.

■ **Plus envers la direction ou la base ?**

Envers la direction. Mais à mon niveau ce n'est pas grave. Pour un membre Surface qui a un souci avec son supérieur direct, c'est beaucoup plus difficile. Je ne suis pas brouillé avec Philipp Gauderon; les problèmes se situent plutôt dans les domaines d'activité, et surtout dès le deuxième niveau hiérarchique, là où un président Surface ne peut pas agir.

■ **Qu'est-ce qui te prend particulièrement du temps ?**

Ce qui nécessite beaucoup de ressources, ce sont les cas individuels, 8 à 12 par année. Ces entretiens avec trois voire quatre parties différentes sont très difficiles. Ce sont des choses dont on ne peut pas parler ailleurs. Les histoires de mobbing justement sont très

BIO

Fritz Augsburger est âgé de 63 ans. Il est veuf et papa de trois garçons. Il vit à Camorino et travaille à Zurich.

Fritz a grandi dans le Bucheggberg soleurois, a obtenu un diplôme de l'École d'administration et des transports de Bienne, puis a effectué un apprentissage d'agent du mouvement. Après un séjour linguistique et un court retour dans le nord du pays, il s'est installé définitivement au Tessin. Il a travaillé à la gare de Faido et de Cadenazzo notamment.

Il a très tôt présidé la section SBV Tessin puis plus tard l'association des cadres de

gares, jusqu'à sa dissolution. Suite au départ d'Eric Levrat de la présidence centrale de la SBV, il a présidé cette sous-fédération ad interim durant une année, avant l'arrivée d'Elisabeth Jacchini.

Lorsque les CFF ont mis en place les commissions du personnel, il a été élu vice-président de la CoPe Infrastructure et membre de la CoPe Groupe; depuis 2005, il dirige la CoPe Infrastructure à temps plein.

Il laissera la présidence en milieu d'année. Son successeur est le secrétaire actuel, Walter Buchmann.



Fritz Augsburger à sa place de travail à Zurich Westlink.

pénibles. Dans la plupart des cas, le membre le plus faible laisse tomber à la fin, même s'il a raison. Il est cependant difficile de réparer les dégâts occasionnés par de telles histoires.

■ **Quel est ton plus grand succès en tant que membre CoPe?**

Les succès CoPe sont simplement de petits pas en avant, je ne peux pas me targuer de choses spectaculaires. Mais il y a de petits succès dont je suis fier: lors de l'installation du bâtiment administratif à Bellinzona Pedemonte, nous avons réussi à faire que tous les bureaux soient réglables en hauteur. Et c'est maintenant toujours le cas lors de rénovations ou de nouveaux bureaux. Nous avons pu montrer à l'entreprise que cela valait la peine. Autre chose: en matière d'équipement de protection personnel, nous avons beaucoup fait pour que la dimension «santé» soit prise en considération. Nous avons pu démontrer aux personnes des bureaux que certains facteurs étaient à prendre en considération, comme la chaleur dans

les gares de triage par exemple. Derrière chaque succès, il y a beaucoup de travail, de ténacité et de patience.

■ **C'est une nouvelle vie qui t'attend maintenant!**

A l'origine, c'était prévu différemment... je voulais prendre une retraite anticipée pour soigner ma femme souffrante, mais elle est malheureusement décédée. J'ai alors changé mes plans: je voulais laisser la présidence CoPe cet été et partir en retraite anticipée quand même; j'avais déjà alimenté ma rente-pont. Comme il y a des élections CoPe l'année prochaine, je voulais laisser la possibilité à mon successeur de se profiler.

■ **Et?**

Le chef du personnel de la Division Infrastructure m'a appelé un soir et m'a proposé une nouvelle fonction. Je suis impliqué dans PONS, l'Organisation du projet de l'axe nord-sud du Saint-Gothard, depuis quelques années, en tant que membre CoPe. On y traite tout ce qui est lié aux dangers éventuels dans le tunnel de

base, mais aussi au recrutement et à la formation. Nous avons notamment suivi les commandes de matériel roulant et traité des questions de chaleur et de travaux dans le tunnel. Cela m'intéresse beaucoup. Le chef du personnel m'a

«**Lors d'un accident de travail dans le tunnel, on ne peut pas simplement appeler le 144 et attendre le véhicule de sauvetage.**»

proposé d'assumer le management de transition. Mes tâches ne sont pas encore clairement définies, mais je devrais être la personne de référence pour les différents domaines d'activités, afin que tous les collaborateurs soient sur un pied d'égalité. Actuellement, nous avons encore de grosses différences de connaissances. Je devrai veiller à ce qu'on ne se limite pas au 11.12.16 mais qu'on se préoccupe également de la suite.

■ **De quels thèmes s'agit-il?**

Nous devons tout d'abord établir des modèles de temps de travail adaptés. Nous avons déjà avancé à ce sujet mais la direction n'a pas aimé nos pro-

positions, car il fallait trop de personnel. Le fait de travailler dans un tunnel est également important: on a parlé de cela très tôt. L'examen est certes médical mais en premier lieu psychologique. Les conditions d'entretien dans un tunnel

sont dures. Lors d'un accident de travail dans le tunnel, on ne peut pas simplement appeler le 144 et attendre le véhicule de sauvetage. Il n'y a que l'autre tube de disponible et le soutien médical ne peut pas arriver par là, car c'est le prochain train qui utilise ce tube! Il faut maintenant des séances d'information pour expliquer aux gens ce qu'ils doivent faire dans ces cas-là.

■ **Tu travailles donc jusqu'au 11.12.2016 précisément?**

Oui, mais à 60% seulement. Je pars à 40% à la retraite et veut ainsi donner un signal, car la retraite partielle n'est que peu utilisée. Je travaille jusqu'à fin 2016, même si

j'aurai atteint l'âge de la retraite en mai déjà.

■ **Tu auras moins de trajets pour te rendre au travail depuis ton domicile, non?**

Oui, j'aurai un bureau à Bellinzona, mais je ne sais pas encore où exactement.

■ **Et ensuite, as-tu déjà des plans?**

En juillet cette année, je vais faire un grand voyage, pour la première fois de ma vie. Je pars avec ma sœur au Canada. Je ne suis pas très «vacances»: m'allonger au bord de la mer, ce n'est pas mon truc. Je vais aussi faire un peu de viticulture. J'avais dû abandonner mes propres vignes lorsque je suis arrivé à la CoPe. Je vais aussi soutenir l'action de Fra Martino, qui gère le projet de «Table couvre-toi» au Tessin (distribution de denrées alimentaires à des institutions sociales). Je vais commencer par travailler dans le dépôt de Cadenazzo, mais je me verrais bien aider dans les cuisines, car j'aime beaucoup cuisiner.

Interview: Peter Moor/Hes

Transports publics neuchâtelois

CCT TransN signée!

La convention collective de travail (CCT) transN a été signée par les représentants du SEV, ainsi que par le président et le directeur général de transN mercredi 18 juin à La Chaux-de-Fonds.

Le président du conseil d'administration Robert Cramer était satisfait: «Il était inscrit dans le projet de fusion que TransN serait dotée d'une CCT. Et nous avions le souhait d'en avoir une le plus rapidement possible. Car c'était ingérable de vivre une année comme 2013, avec deux règlements d'entreprises différents.» Pour rappel, en 2012, les Transports régionaux neuchâtelois et les Transports publics du Littoral neuchâtelois avaient fusionné. Mercredi dernier, le président de la section SEV-VPT TRN Rail, René Tschantz, a assuré que la charpente de la CCT transN et ses fondations sont solides: «Si les négociations furent parfois difficiles elles ont toujours été constructives et jamais les règles du respect n'ont été dépassées. Avec la direction transN nous avons aujourd'hui un vrai partenariat, je m'en réjouis et j'ose espérer que la CCT sera toujours respectée. Ensemble nous avons construit, puissions-nous vivre en bonne harmonie et faire que transN par ces conditions de travail soit un exemple. Je tiens à remercier les secrétaires syndicaux et mes collègues présidents, mais aussi nos membres qui ont fait confiance à la délégation et qui le 20 mai dernier ont accepté à 87% la CCT. A l'annonce du résultat de la votation ce fut un réel moment de plaisir et c'est avec le sentiment du devoir accompli que nous signons aujourd'hui ce document.»

Une CCT exemplaire

Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique a pour sa part rappelé que «la CCT permet à l'entreprise d'être attractive dans une branche concurrentielle où il n'est pas aisé de trouver du personnel qualifié. Cette attractivité se manifeste aussi par 5 semaines et 1 jour de vacances, soit 4 jours de plus qu'aux CJ par exemple. Et une semaine supplémentaire intervient à 48 ans au lieu de 50 en général. Mais aussi par des indemnités harmonisées entre le Haut et le Bas.»



Cédric Aubry, Pascal Vuilleumier, Robert Cramer (pour TransN), René Tschantz, Jean-Pierre Etique, Pierre-Alain Gerber et Denis Burri pour le SEV (de gauche à droite) ont présenté à la presse le contenu et l'importance de la CCT.

Pénibilité du travail du week-end reconnue

Cette CCT reconnaît la pénibilité du travail du week-end et de nuit puisque des indemnités sont versées dès le samedi à midi et jusqu'au lundi matin 6h. Par ailleurs, le temps de travail est majoré de 40% – au lieu des 30% prévus par la loi – du travail fourni entre minuit et 4h du matin. «Signalons aussi les 26 fr. de dédommagement pour l'intervention sur un jour de congé planifié ainsi que l'indemnité de repas de 25 fr. pour une pause prise hors du lieu de service.» Cette CCT et le partenariat social renforcent l'entreprise transN, dans le contexte de la possible mise au concours des lignes de transports publics: «Aujourd'hui, la CCT que nous venons de signer nous permet de nous positionner dans un environnement concurrentiel et d'assurer une situation saine sur le plan financier. Les décisions d'aujourd'hui nous permettent d'être là demain avec des objectifs ambitieux et donc d'assurer le développement de l'entreprise», a pour sa part déclaré Pascal Vuilleumier, directeur général de transN. Pour le SEV, il s'agit maintenant de veiller à la mise en application rétroactive au 1^{er} janvier 2014.

Vivian Bologna



Die Organisationseinheit Bahnproduktion Zug- und Lokpersonal erbringt mit rund 600 Lokomotivführern und Lokomotivführerinnen an 14 Standorten Leistungen für den Personen- und Güterverkehr sowie die Infrastruktur der BLS. Zur Ergänzung unserer bestehenden Teams suchen wir

ausgebildete Lokomotivführer/innen Kategorie B in Bern, Biel, Chiasso, Fribourg, Langnau, Luzern und Neuchâtel

Ihre Aufgaben: In dieser anspruchsvollen Funktion führen Sie unsere Züge pünktlich und sicher im zugeteilten Aufgabengebiet.

Ihr Profil: Sie verfügen über eine abgeschlossene Weiterbildung als Lokomotivführer/in der Kategorie B. Mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. Sie besitzen Sprachkenntnisse in Französisch und von Vorteil in Italienisch auf dem Niveau A1 (TELC und EFR).

Ergänzende Informationen finden Sie unter <http://bbs.ch/d/unternehmen/stellen.php>

BLS AG

Weitere Stellen finden Sie unter www.bbs.ch

Action des femmes – lettre ouverte au Conseil fédéral

« Encore combien de fois devons-nous manifester ? »

Egalité des salaires entre femmes et hommes: l'heure est aux contrôles! Les femmes des syndicats adressent une lettre ouverte au Conseil fédéral.

Les femmes des syndicats demandent au Conseil fédéral d'entreprendre rapidement les démarches légales nécessaires à la réalisation de l'égalité des salaires entre les sexes.

L'égalité, maintenant!

Le Dialogue sur l'égalité des salaires, qui s'est terminé à la fin février sur de maigres résultats, et le nouveau creusement des écarts salariaux entre les femmes et les hommes montrent que la bonne volonté des entreprises ne permet pas d'avancer sur cette question. C'est pourquoi les femmes de l'USS demandent des contrôles fixés au plan légal.

Des contrôles, tout de suite!

Les entreprises doivent contrôler leurs salaires à intervalles réguliers (par exemple tous les 3 ans). Elles doivent



En route vers la chancellerie fédérale.

aussi instaurer la transparence salariale en leur sein. Enfin, la réalisation de l'égalité salariale nécessite la création d'une autorité nationale dotée de la compétence d'intervenir aussi d'office et d'engager les mesu-

res nécessaires à la réalisation de l'égalité salariale, soit en intentant des actions devant les tribunaux, soit en infligeant des amendes, soit en prenant des décisions. Dans la perspective du 14 juin, jour anni-

versaire de la légendaire grève des femmes en Suisse, les femmes des syndicats ont organisé à Berne une marche de protestation haute en couleur pour demander qu'après 33 ans, respectivement 18 ans, le

Conseil fédéral applique une fois pour toutes l'article constitutionnel et la loi fédérale sur l'égalité.

USS



Même si le mégaphone ne fonctionnait pas, espérons que les femmes aient été entendues cette fois-ci.



Le président du SEV, Giorgio Tuti, était présent, ainsi que la déléguée à l'égalité des chances, Lucie Waser (avec la casquette SEV) et son assistante, Iris Piazzoli, à sa droite.

Surcoûts non prévus dans l'entretien: CFF Infrastructure doit faire des économies

«Le personnel qui est au turbin 24 heures sur 24 et par n'importe quel temps n'est pas responsable de ce déficit.»

Urs Huber, secrétaire syndical SEV en charge du dossier Infra



Beaucoup de travail, mais trop peu de moyens

Avec son programme de mesures, Infrastructure veut, respectivement doit financer elle-même des travaux d'entretien du réseau non prévus, car la convention de prestations avec la Confédération 2013-2016 ne prévoit pas suffisamment de moyens financiers. La Confédération examine la possibilité d'augmenter sa manne pour 2016 uniquement. Les économies à court terme pourraient s'avérer contre-productives.

Le 25 mars dernier, les CFF annonçaient une perte de 72,3 millions de francs pour la Division Infrastructure lors de la présentation des résultats 2013. Ceci alors que la division avait enregistré un bénéfice de 37,1 millions en 2012 et bien qu'en

2013 elle ait vendu davantage de sillons-kilomètres (+2,7% à 170 millions). Les CFF ont expliqué ce déficit par un besoin d'entretien plus important que prévu, qui a engendré une hausse des coûts de 129 millions de francs. Ils résulteraient des travaux entrepris

notamment à la suite des résultats obtenus par un nouveau véhicule de diagnostic et de l'examen d'une rupture de rail à Schwerzenbach.

Un réseau mis à contribution

Les CFF en diront davantage sur ces besoins d'entretien en

avril et en mai, par le biais du magazine destiné au personnel «En route» ainsi que par voie de communiqués de presse. L'exploitation intensive du réseau, et en particulier la circulation de trains plus lourds et aux accélérations plus fortes, ne sont pas sans

conséquences sur l'état de la voie ferrée. Le raccourcissement de la longévité de la voie ferrée a également contribué à cette évaluation en baisse. Ces dernières décennies, la voie ferrée n'a pas fait l'objet de travaux d'entretien et de rénovation suffisants, en dépit d'une sollicitation accrue. Un fait confirmé par des analyses internes et externes. La durée d'utilisation évaluée est désormais de 33 ans, contre 37 ans auparavant.

Les rapports d'entretien du réseau des cinq dernières années montrent donc:

■ En 2009, un audit externe évalue les besoins de rattrapages à 1,35 milliard et détermine les origines du retard à l'année 1995.

■ En 2012, le besoin de rattrapage est estimé à 1,8 milliard de francs.

■ Le dernier rapport va plus loin et parle désormais d'un besoin de 2,3 milliards de francs.

En conséquence, trois fois plus de dommages aux rails ont été identifiés en 2013, par rapport à l'année précédente (de 1600 à 5100). Cette hausse serait notamment due en grande partie à des méthodes d'observation plus précises: depuis l'année dernière, les CFF disposent d'un nouveau train d'auscultation

QUESTIONS À L'OFT

La Confédération examine l'hypothèse d'une rallonge pour les CFF

Les CFF ont dépensé 129 millions de francs de plus en 2013 que budgété dans la convention de prestations avec la Confédération. Comme les CFF prévoient des coûts supplémentaires du même ordre jusqu'en 2016, ils négocient des solutions avec la Confédération. *contact.sev* a pris la température du côté de l'OFT.

■ Où se trouve la solution entre les CFF et la Confédération?

Il y a actuellement des discussions entre l'OFT et les CFF pour savoir comment pourra être financé le surplus d'entretien après 2016. Dans le cadre financier actuel prévu par la convention de prestations, une hausse des moyens n'est pas possible pour 2014 et 2015. La Confédération a déjà indiqué qu'elle peut examiner l'hypothèse d'une hausse pour 2016 avec l'entrée en force de FAIF. Une augmentation du crédit cadre (pour rappel 6,6 milliards pour la convention de prestation 2013-2016) serait du ressort du Parlement.

■ Pourquoi ne pas accorder une hausse des subventions?

La Confédération et les CFF ont conclu une convention de prestations pour 2013-2016. Les CFF se sont entre autres engagés à bien entretenir le réseau et à en offrir une bonne disponibilité. Le Parlement a libéré un crédit financier de 6,6 milliards pour cela. Le crédit financier s'appuyait sur des chiffres présentés par les CFF. C'est de leur responsabilité de respecter leurs obligations par des mesures entrepreneuriales.

■ Les CFF prévoient des économies en ralentissant ou en bloquant des projets, après en avoir discuté avec la Confédération. Les deux parties sont-elles d'accord sur ce point?

Lors des discussions en cours, il s'agit d'examiner l'urgence des projets d'extension qui ont été convenus dans le cadre de la convention de prestation 2013-2016 (pas l'extension prévue selon ZEB ni l'étape d'extension 2025). Jusqu'à présent aucune décision n'a été prise.

■ Dans la division Infrastructure des CFF, l'une des mesures d'économie est de concentrer les travaux d'entretien sur les mesures prioritaires. Est-ce que l'OFT est prêt à en prendre son parti, même si cela signifie à certains endroits une baisse de la qualité du réseau et plus de tronçons à vitesse réduite?

La convention de prestations donne des directives aux CFF concernant la disponibilité et la qualité du réseau. Il est de la responsabilité de l'entreprise de prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne disponibilité des installations. Si les mesures prises pour respecter les directives dépassent le cadre de coûts adopté par le Parlement, c'est l'entreprise qui doit supporter le risque financier. Les CFF disposent pour cela de réserves affectées résultant d'excédents dans le domaine de l'infrastructure.

Markus Fischer/mv



Le tout nouveau train d'auscultation des rails Sperry SRS 241 a permis de constater une hausse des besoins d'entretien.

des rails qui par ultrasons permet de mieux détecter sous la surface du rail les défauts dus à la fatigue. Neuf têtes de contrôle par ultrasons sont utilisées par file de rails.

Wassim Badran explique pourquoi on n'a pas fait plus d'entretien par le passé: d'abord on n'avait pas les connaissances actuelles et ensuite, les moyens réservés à la maintenance étaient limités. Les nouvelles constructions avaient la priorité, surtout Rail 2000.

On rattrapera le temps perdu en deux décennies environ, estime Wassim Badran. «Mis à part les finances, les limites sont aussi fixées par la fermeture de tronçons et les ressources. Il ne suffit pas de seulement construire, il faut aussi rouler. Et pour construire nous avons besoin de suffisamment de machines et de main-d'œuvre qualifiée.

Actuellement l'argent manque un peu partout: «Jusqu'à l'application de FAIF il manquera chaque année des moyens plus ou moins équivalents aux dépenses supplémentaires de 2013», déclarent les CFF dans leur communiqué de presse du 21 mai dernier. «Pour les années 2014-2016, nous avons recherché des solutions avec la Confédération pour financer les coûts supplémentaires de l'entretien», écrit le chef de l'Infra-

structure Philippe Gauderon le 14 avril dans une lettre aux cadres (voir aussi l'encadré à droite «Questions à l'Office fédéral des transports»). Mais comme l'Infrastructure devait fournir elle-même une «contribution considérable», sa direction a décidé des mesures d'économie: supprimer ou repousser des projets et des programmes, des études peu urgentes, des manifestations internes et externes, des projets de recherche, de développement et de réorganisation ainsi que des tâches de représentation, des voyages, etc.

Les projets d'extension sont examinés et après discussion avec la Confédération, ils seront suspendus là où cela est possible, ou stoppés.

Les travaux d'entretien se concentreront sur les mesures urgentes.

Un délai d'attente de six mois est fixé pour les postes à pourvoir. L'engagement de personnel externe et les formations et formations continues externes seront réduits au minimum. «Une suppression de postes n'est pas envisagée pour l'instant», écrit Philippe Gauderon.

Un groupe de projet doit s'occuper de l'augmentation de la productivité à venir.

Fj/mv/vbo

Urs Huber évoque les problèmes au sein de CFF Infrastructure

« Un danger que ces économies se paient à moyen terme »

Urs Huber est responsable au SEV de CFF Infrastructure.



Il dénonce les économies à court terme et les éventuelles réorganisations, alors que la Division a été complètement restructurée ces dernières années.

■ **contact.sev:** CFF Infra a annoncé un déficit de 129 millions de francs l'an dernier, en raison notamment de coûts d'entretien non planifiés (voir ci-dessous). En 2014 et dans les années à venir, le scénario devrait se répéter. Qu'en penses-tu?

Urs Huber: Lorsque Philippe Gauderon a repris la direction de CFF Infra en 2009, il a prôné «Excellence 2014». Hélas, il n'en est plus question, par contre des plans d'économies, oui.

On ne peut s'en réjouir lorsqu'on voit qui en fait les frais. Des projets et des travaux d'entretien «pas urgents» sont reportés, et l'on veut faire subir d'autres paquets d'économies aux employés. Je crains aussi de nouvelles réorganisations. Le personnel qui est au turbin 24 heures sur 24 et par n'importe quel temps n'est pas responsable de ce déficit. Il n'est pas envisageable qu'il trinque pour les erreurs de planification de la direction. Mais aussi parce qu'on ne peut affronter ce genre de situations difficiles qu'avec des employés motivés.

■ **Ne suffit-il pas d'avoir plus d'argent pour résoudre le problème?**

C'est bien le plus tragique dans toute cette histoire: il y a énormément de travail, mais les moyens manquent. C'est une évidence qu'il faut vraiment davantage d'argent pour l'entretien. Le hic, c'est que CFF Infra a réalisé ce trou financier au plus mauvais moment: lorsque

les CFF ont conclu la convention de prestations 2013-16, ils ont déjà demandé et obtenu plus de moyens. Et le peuple a aussi glissé un oui pour FAIF. Il serait difficile maintenant de convaincre les politiciens de parler de rallonges.

■ **Quel regard portes-tu sur le plan d'économies prévu?**

Le danger est grand que des économies à court terme se paient à moyen terme. C'est par exemple le cas lorsqu'on change des rails sans faire simultanément du bourrage et du meulage. Cela reviendra bien plus cher à moyen et à long terme et aurait pour conséquence l'exact contraire de ce que Infra veut aujourd'hui. Elle avait en effet pointé du doigt ce genre de façons d'agir et voulait les corriger.

■ **Se dirige-t-on vers des temps qu'on pensait révolus?**

Suite en page 12



Le 16 février 2013 peu avant 1h30, un train régional a déraillé en raison de la cassure des rails. Les 125 passagers s'en sont sortis indemnes.

Suite de la page 11

Il est à redouter que la politique redévienne incohérente comme cela a déjà été le cas précédemment, par exemple lorsque les chantiers ont dû être stoppés en automne faute d'argent. Ou lorsque l'on doit absolument faire une chose tout de suite et qu'ensuite, il faut tout stopper car le projet qui a déjà été mis sur les rails est retiré. Cela arrive aussi aujourd'hui: on sait par exemple que les mandats d'Installations et Technologie (I-AT) ont été massivement réduits. Une telle politique est très frustrante pour le personnel concerné. On demande aux gens d'être tout le temps disponibles. Beaucoup de monde doit faire du service de piquet. Les collègues travaillent souvent la nuit et le week-end. Une planification en ordre et à long terme est un minimum auquel on peut s'attendre! C'est pourquoi le SEV a soutenu l'approche prônée par Philippe Gauderon et Christoph Stoeri, chef de la maintenance, pour une meilleure planification. Ceci car nous sommes convaincus qu'une bonne planification signifie pour le personnel une meilleure qualité de travail et de vie. Malheureusement, on peut aujourd'hui douter que la planification ait toujours été véritablement meilleure.

■ Est-ce que de nouvelles réorganisations sont à craindre?

Nous aurions beaucoup de mal à accepter qu'aujourd'hui, après tous les changements subis par l'Infrastructure ces dernières années, tout soit de nouveau remis en question. Il faut que cela cesse, les réorganisations ne peuvent pas continuer à se succéder tous les trois ou quatre ans. Chaque réorganisation doit faire l'objet de profondes réflexions car cela implique forcément des pertes, dues à l'insécurité (des gens sont transférés et doivent trouver leurs marques dans un nouvel environnement) et à la disparition du savoir-

faire des anciens (qui partent en emportant avec eux leurs connaissances), etc. Et si vraiment une réorganisation doit avoir lieu, il faudrait que les détenteurs du savoir-faire dans la surface, par exemple les chefs de team ou les chefs d'application des projets, etc. soient pour une fois inclus dans les réflexions et vraiment écoutés lorsqu'ils tirent la sonnette d'alarme!

■ Cela n'a pas été le cas lors des dernières réorganisations?

Nous avons l'impression que de bonnes bases étaient jetées. Mais apparemment les choses ne se sont tout de même pas bien déroulées. Ce qui est sûr, c'est que les réorganisations constantes sont frustrantes pour nos collègues. Avant tout, ils veulent une chose: travailler de manière efficace et ne pas devoir s'énerver constamment à cause de tâches inutiles et d'une bureaucratie compliquée que l'on nomme «processus». L'Infrastructure subit une pression énorme dans l'entreprise, le danger étant que la division ne se préoccupe plus que de ses propres intérêts et qu'elle perde de vue les objectifs communs. Certaines déclarations et certains projets nous font craindre le pire.

■ La direction de l'Infrastructure ne semble pas vouloir supprimer des postes pour l'instant?

Cela serait une grossière erreur au vu de la masse de travail et du départ annoncé de nombreuses personnes ayant une grande expérience et se retrouvant aux portes de la retraite. Les gens qui ont le savoir-faire doivent être gardés dans l'entreprise. Le fait de repousser les postes vacants seulement après un délai est problématique car cela signifie que le savoir-faire des anciens ne peut pas être transmis aux nouveaux collaborateurs. Et comme nous l'avons déjà dit: le travail ne manque pas!

Interview: Markus Fischer/mv/vbo

REPORTAGE

Des rafistolages en guise d'économies

Le resserrement du budget d'Infrastructure n'est pas sans conséquence pour les employés. Aux assemblées SEV des sections romandes de la sous-fédération Travaux, des collègues assurent qu'ils doivent tirer le frein alors que le travail ne manquerait pourtant pas... L'insuffisance de moyens financiers à disposition de la division Infrastructures serait la cause de «rafistolages» sur de nombreuses voies.

Le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique et *contact.sev* ont parcouru la Suisse romande au début du printemps.

Milieu de matinée entre Bienne et Genève, les ICN arrivant à plus de 100 km/h passent sur un tronçon qui s'affaisse depuis plusieurs mois. «Au lieu d'un assainissement complet, les employés des travaux doivent rafistoler en glissant des plots sous les rails. Sur le plan de la sécurité, ça suffit puisqu'on contrôle les rails tous les 2 à 3 jours. Le problème, c'est leur usure. Les rails sont moins stables et subissent donc une usure accélérée. Si l'on traîne trop, il faudra changer des rails complets, une opération qui coûtera bien davantage au final. On peine à comprendre cette philosophie qui, en fin de compte, n'engendrerait que des coûts supplémentaires au lieu des économies escomptées», déplore Jean-Pierre Etique. Heureusement, le tronçon a tout de même été assaini partiellement au début du mois de juin, ne faisant pas augmenter la facture. Mais pour les CFF, cet exemple n'est pas lié aux mesures d'économies, indique-t-on au service de presse: «Les travaux ont été entrés dans la planification en mai 2013, et effectués en juin 2014. La réfection était donc bien planifiée et les travaux ont été réalisés du 3 au 4 juin dernier, comme prévu. Un certain nombre de plots ont en

effet été posés en attendant la réalisation de ces travaux et des contrôles de sécurité ponctuels et standards (toutes les 2 ou 3 semaines) ont été effectués dans l'intervalle entre la planification et la réalisation. Il s'agissait d'une intervention standard en attendant les travaux définitifs.»

Dans une gare romande, le secrétaire syndical SEV constate une voie tassée. Résultat des courses, un tracteur de manœuvre a touché le quai désormais trop proche. «Nous aurions besoin d'une bourreuse, mais ils n'ont pas les fonds pour ces défauts annoncés depuis des mois», regrette un employé. Autre cas: des clavettes qui permettent de fixer les rails devraient être remises en place. «Il y en aurait pour une heure de boulot pour 100 mètre de voies. Mais comme nous ne recevons pas de mandat de nos supérieurs, rien ne bouge. Ici, il y a un risque d'écartement des rails et donc de trains qui se retrouveraient posés sur le sol... C'est une situation absurde et dangereuse qui risquerait de nuire lourdement aux CFF», se désole un autre collègue. Lors des nombreuses discussions avec les collègues concernés par ce genre de situations, Jean-Pierre Etique a constaté que ces derniers avaient beaucoup de peine à suivre cette philosophie d'autant plus que lors des évaluations annuelles, certains se voient reprocher leur manque d'engagement. Et pourtant, dans la majorité des cas, ils annoncent les travaux à effectuer, prenant à cœur leurs responsabilités, témoignant ainsi de leur identification à l'entreprise. Pas sûr que les restrictions budgétaires favorisent cet état d'esprit.

Vivian Bologna



Des plots à contrôler régulièrement.

Arc lémanique

Lausanne-Genève: une nouvelle ligne ferroviaire?

Pour adapter la liaison ferroviaire Lausanne-Genève aux besoins futurs, la construction d'une ligne entièrement nouvelle s'impose, estime la Citrap. Sans gare intermédiaire et séparée de la ligne historique, cette solution à bâtir le long de l'autoroute serait nettement préférable à l'élargissement des voies existantes.

«La troisième voie va dans le mur», a affirmé mercredi 18 juin à Lausanne Daniel Mange, secrétaire de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap-Vaud). Il ne faut plus parler de cette notion «mythique», a-t-il ajouté en présentant devant la presse le rap-

port «Ligne ferroviaire nouvelle entre Lausanne et Genève».

L'investissement oscillerait entre 3,8 et 4,4 milliards de francs. «C'est une fourchette, une évaluation grossière, des ordres de grandeur», a insisté Daniel Mange. Ce montant serait supérieur d'un milliard à celui du projet actuel des CFF.

Aux yeux de l'ancien professeur de l'EPFL, la construction pour 2030 d'une liaison à double voie entièrement nouvelle entre Lausanne et Genève ne souffre guère de discussions. Ses avantages sont évidents par rapport aux «emplâtres» que l'on pourrait mettre sur la ligne historique vieille de plus de 150 ans. Les CFF veulent réintroduire le trafic régional entre Coppet (VD) et Allaman (VD) et faire passer tous les trains à la



L'idée de la Citrap sera-t-elle adoptée?

cadence du quart d'heure. Dans un tel scénario, le «rafistolage» du dispositif actuel est exclu: une vision globale doit se dégager, surtout lorsque le débat porte sur l'axe est-ouest, fondamental pour la Suisse.

Interrogé par l'ats, l'Office fédéral des transports (OFT) ne se prononce pas sur le fond à ce stade. «Certains points nous interpellent comme la volonté de réaliser ce projet pour 2030, ce qui est un délai très serré», note la porte-parole Florence Pictet. La priorité pour l'OFT est la réalisation de mesures rapides afin d'augmenter le nombre de trains et de places entre Lausanne et Genève.

Autre point crucial pour la Citrap, le projet de développement du rail peut associer celui de l'autoroute. L'un et l'autre sont aujourd'hui saturés. Cela rend l'élargissement de l'autoroute à six pistes «politiquement beaucoup plus facile», a expliqué Rodolphe Weibel, ingénieur EPFL à la retraite. Pour éviter le mitage du territoire par les voies de transport, il conviendrait de coupler les deux infrastructures bruyantes, a poursuivi le spécialiste. Il faut empoigner les problèmes ensemble, sur le même tracé.

Contre la réflexion par étapes, «une vision globale et nationale» est indispensable, a martelé pour sa part Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats. La liaison Lausanne-Genève est unique et fragile. Il n'y a pas de possibilité de déviation du trafic comme ailleurs en Suisse, d'où la nécessité de doter enfin l'Arc lémanique d'une voie nouvelle. Cette solution offrirait de nombreux

avantages: la sécurité de l'exploitation, la stabilité de l'horaire et l'élimination de tous les problèmes transitoires créés par un chantier de longue durée. Il serait également possible d'introduire ainsi des trains rapides compatibles avec les standards européens.

Avec ce projet, la Citrap «est encore dans les temps», a assuré Michel Béguelin. Les CFF «sont encore ouverts au débat» et attendent les idées et propositions pour 2016. Vaud et Genève ont de plus des visions qui vont exactement dans ce sens, selon l'ancien cheminot.

La proposition de la Citrap a un mérite: elle élargit le débat en proposant une voie nouvelle, a déclaré à l'ats Nuria Gorrite, cheffe du Département vaudois des infrastructures et des ressources humaines. «Nous intégrerons cette variante dans une étude sur les besoins de long terme pour le rail entre Lausanne et Genève qui sera lancée prochainement».

Pour les sections vaudoise et genevoise de la Citrap, la planification de la nouvelle ligne doit s'insérer dans la première étape du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Une nouvelle convention devrait en outre être signée par Vaud et Genève afin d'assurer un préfinancement du chantier, comme Zurich vient de le faire avec succès pour sa diamétrale inaugurée la semaine passée.

Pour rappel, dans le cadre de «Léman 2030», les CFF prévoient la pose de deux voies supplémentaires entre Gland (VD) et Rolle (VD) et d'une troisième voie entre Allaman et Renens (VD).

ats

Les membres SEV profitent d'un rabais de 20% sur l'hébergement

Superior
Parkhotel Brenscino
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!
... dort wo der Abschied schwer fällt!
... l'endroit qui est difficile de quitter!

Recette pour le Brenscino-punch



Pour 10 personnes :

- 1 l Merlot blanc
- 3 d Porto
- 2.5 dl Jus de pêche
- 2.5 dl Jus Multivitamines
- 2 dl Liqueur d'orange
- 100 g de sucre
- Fruits en cubes :
Pommes, poires, kiwis,
melons, fraises

Et voilà votre Brenscino-punch est prêt !

À votre santé!

Ou si vous l'envisagez, venez déguster notre punch sur la terrasse panoramique! Tous les dimanches de 18.00 à 19.00 heures offert par la maison ...

Votre petit paradis ...

Dans lequel vous profiterez d'une hospitalité «pure»!

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tél. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



La réponse du SEV à la consultation sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Les programmes d'agglomération prioritaires

Le SEV est d'accord sur le principe avec le projet de fonds FORTA, qui prévoit un financement à long terme suffisant pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, sur le même modèle que le fonds d'infrastructure ferroviaire.

La planification de la sécurité et la transparence pourraient être encore meilleures si le deuxième pot pour le financement des routes, le «Financement spécial pour la circulation routière», était intégré à FORTA, estime le SEV dans sa réponse à la consultation en date du 17 juin.

Un bon entretien des routes nationales est important, puis-

qu'elles accueillent une grande part du trafic sur tout le territoire suisse et le projet déchargerait donc les villes et agglomérations, estime le SEV. Les programmes d'agglomérations auraient alors une priorité élevée pour la gestion du trafic, puisque «85 à 90% de tous les incidents ont lieu dans les zones des agglomérations. En plus, c'est là qu'on s'attend à une forte augmentation de la population.»

Comme FORTA débiterait, contrairement au Fonds d'infrastructure ferroviaire, avec un confortable coussin financier, les programmes d'agglomération pourraient débiter sans tarder.

Pas davantage de routes

Une extension du réseau des routes nationales est par con-

tre vue d'un mauvais œil par le SEV, car cela irait à l'encontre de la politique de transfert et engendrerait une augmentation du trafic motorisé individuel. C'est pourquoi le SEV se déclare contre un deuxième tube routier au Gothard. «Celui-ci entre en concurrence avec les programmes d'agglomération», met en garde Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV.

Le SEV demande également un audit indépendant sur les besoins en matière d'entretien et d'extension des routes nationales. Il refuse l'affectation de la taxe automobile pour le FORTA, car cela retirerait environ 400 millions de francs à la caisse fédérale, montant qui devrait être compensé, d'une manière ou d'une autre.

A part ça, le SEV est d'accord avec les idées de financement

(voir ci-dessous).

Fi/Hes

FORTA ET STEP

Le Conseil fédéral aimerait créer un fonds durable pour le financement des routes nationales et les projets pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires dans les villes et agglomérations, financés jusqu'à présent par le fonds d'infrastructure limitée dans le temps. Ce fonds est nommé FORTA.

Les dépenses pour le réseau des routes nationales vont crescendo puisque la plus grande partie du réseau a été construite dans les années 60 et 70 et qu'il est toujours plus surchargé. En outre, des infrastructures dans les agglomérations doivent être déve-

loppées. Pour éviter les lacunes de financement prévisibles, le Conseil fédéral veut augmenter la surtaxe sur les carburants, introduire une contribution forfaitaire applicable aux véhicules électriques et à ceux dotés d'une technologie de propulsion alternative et utiliser les impôts sur les véhicules automobiles, en partie ou entièrement.

Le Conseil fédéral élaborera également un programme stratégique de développement des routes nationales (STEP), avec les extensions et développements de capacité qui seraient financés d'ici 2030 avec ce fonds.

Fi/Hes

LA SESSION D'ÉTÉ DU CONSEIL NATIONAL EN BREF

Loi sur la formation continue

Le Conseil national a mis sous toit la loi sur la formation continue lors de la dernière session. Les employeurs, tant publics que privés, devront favoriser la formation continue. Le National, d'abord réticent, a finalement accepté, par 119 voix contre 66, de suivre le Conseil des Etats sur ce point. La nouvelle loi concrétise l'article constitutionnel sur la formation, adopté par le peuple en mai 2006. Elle doit fédérer tous les acteurs, de l'Ecole Club Migros jusqu'aux universités et aux Hautes écoles spécialisées. Elle ne changera rien au fait que l'Etat interviendra toujours de manière subsidiaire. Aujourd'hui, la Confédération débourse 600 millions de francs par an, dont 300 millions dans le cadre de l'assurance chômage. La loi n'impliquera que 2 millions de dépenses supplémentaires. Parmi les propositions de la gauche qui ont été rejetées figurait un financement partiel des congés de formation

continue de longue durée au moyen d'une anticipation temporaire de la rente AVS. Une obligation pour les employeurs d'accorder à leurs collaborateurs un congé annuel de perfectionnement est aussi passée à la trappe. Le texte adopté stipule que seuls les adultes seront concernés par l'encouragement de l'acquisition des compétences de base. L'idée d'intégrer les jeunes et les parents pour mieux combattre l'illettrisme n'a pas convaincu. La gauche a proposé en vain d'élaborer une stratégie nationale pour la coordination de l'encouragement des offres. Cette coordination aurait dû relever à la fois de la Confédération et des cantons. Les Chambres ont aussi refusé une obligation faite aux cantons de mettre en place un système gratuit de conseil et d'orientation sur les offres de formation.

1,7 milliard de francs pour les infrastructures de transport

Une petite quarantaine de

villes et d'agglomérations devraient se répartir environ 1,7 milliard de francs versés par la Confédération dès 2015 pour améliorer leurs infrastructures de transport. Le National a adopté lors de sa dernière session par 167 voix contre 14 ce crédit, non sans revoir la liste des destinataires. Par 154 voix contre 31, les députés ont refusé d'attendre le futur fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour se prononcer. Le crédit demandé se base sur l'actuel fonds d'infrastructure qui comprenait, lors de sa création par le Parlement, 6 milliards destinés à l'amélioration des infrastructures des transports des villes et agglomérations. En 2006, le Parlement a libéré une première tranche de 2,56 milliards pour des projets urgents, avant de mettre à disposition une nouvelle enveloppe de 1,5 milliard en 2010. La nouvelle étape concerne des projets dits de la deuxième génération. La réserve restante pour après 2019 se limite désormais à

250 millions. Ces moyens ne suffiront pas pour les chantiers envisagés. Mais le Conseil fédéral compte à l'avenir passer par FORTA, a expliqué le ministre des transports Doris Leuthard. Le National a légèrement complété la liste des projets soutenus par la Confédération et sur laquelle le Conseil des Etats doit encore se prononcer. Sur 41 projets représentant 20 milliards d'investissements, le Conseil fédéral en avait initialement retenu 35. Puis, il a accepté d'ajouter Coire. Les députés se sont montrés plus généreux en ajoutant, par 153 voix contre 31, trois petits projets localisés dans le Chablais (2,9 millions) par 141 voix contre 41, Interlaken (7,3 millions) et par 128 voix contre 54 le doublement d'une ligne de tram près de Bâle (7,84 millions). La facture est ainsi portée à 1,696 milliard. Les grands centres, où les problèmes liés aux transports et à l'environnement sont plus aigus, se taillent la part du lion. Dans la mesure du

possible, les fonds devraient être libérés d'ici la fin de l'année, afin que les travaux puissent débiter en 2015. Les chantiers concernent tant des trams et des bus que des routes, le rail, les cyclistes ou les piétons. Berne devrait toucher plus de 300 millions de francs, principalement pour son nœud ferroviaire. Le Grand Genève devrait obtenir près de 205 millions (7 millions de plus qu'en consultation) et Lausanne-Morges 185,5 millions (50 millions supplémentaires). Les enveloppes comprennent des moyens pour des trams, des aménagements ferroviaires ou routiers et même pour la troisième ligne de métro à Lausanne. En Suisse romande, Sion aurait 29,25 millions, Fribourg 23,24 millions, Yverdon 10,94 millions, Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds 16,63 millions, Bienne près de 6 millions et Delémont 4,8 millions. Les cités tessinoises devraient se partager une septantaine de millions. **ats**

Votation des membres SEV-GATA

Un petit oui à la CCT

La base du syndicat SEV-GATA a accepté la nouvelle CCT pour le personnel au sol avec 52% de oui. Le message à l'entreprise Swiss est clair: les possibilités d'économie en matière de conditions de travail pour le personnel au sol sont désormais épuisées.

«Le résultat de la votation, très serré, vient du fait que la CCT apporte, parallèlement à une série d'améliorations, deux inconvénients importants», explique Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical SEV, «une augmentation de temps hebdomadaire de travail et une adaptation du système de travail en équipe.» Il règne un grand scepticisme à propos du dernier point vu que Swiss a manifesté ses intentions d'appliquer l'augmentation du temps de travail et le règlement des vacances de façon rigoureuse également auprès des collaborateurs de la technique, bien que ceux-ci soient déjà très chargés par un travail d'équipe particulièrement pénible et difficile. «Même si l'accord conclu avec l'entreprise prévoit la mise en place d'un groupe de travail paritaire pour trouver une solution à ces questions, des divergences de principe se dessinent déjà», explique Philipp Hadorn. SEV-GATA mènera ces négociations en faisant participer les collaborateurs travaillant en équipe concernés. L'acceptation, par les personnes concernées, de la solution négociée, ainsi que la capacité à mobiliser en cas de besoin seront déterminantes, comme toujours. «Swiss semble encore ignorer les conséquences de la maintenance des avions durant la nuit, par n'importe quel temps et en service irrégulier sur la santé et la vie so-

ciale», regrette Philipp Hadorn.

Changements au programme

Les mesures suivantes seront mises en œuvre:

- augmentation de 1% des salaires de base individuels au 1^{er} janvier 2014, rétroactivement;
- un jour de vacances en plus;
- introduction du modèle de participation aux résultats, en remplacement du modèle de participation au bénéfice, ceci de manière rétroactive au 1^{er} janvier 2014;
- introduction d'un pot garanti pour les primes individuelles liées aux prestations fournies, représentant 0,75% de la masse salariale annuelle;
- augmentation des indemnités de piquet à 50 francs (du lundi au vendredi) et à 100 francs (samedi, dimanche et jours fériés);
- protection contre le licenciement pour les collaborateurs âgés de 55 à 58 ans;
- extension d'application du plan social à la retraite anticipée;
- augmentation du temps de travail hebdomadaire de 41 à 42 heures;
- augmentation d'une année de l'âge de la retraite, désormais fixé à 64 ans, avec augmentation correspondante du capital retraite.

«Les conflits en cours entre la direction de Swiss et son personnel dans toutes les catégories professionnelles entament la fidélité des Suisses envers leur compagnie autrefois préférée – un risque économique que Swiss semble encore sous-estimer», analyse Philipp Hadorn. Le conseiller national ajoute alors: «Swiss a été sauvée par l'argent des contribuables suisses, puis a été reprise par Lufthansa. Avec sa politique du personnel actuelle, elle risque peu à peu de perdre les derniers privilèges qu'il lui reste.»

SEV



Conférence: l'AVS un modèle à succès

Fribourg, NH Hôtel, 5 septembre 2014, 9.30 – 16.30

Organisée en collaboration avec l'USS, cette journée de cours est consacrée à l'histoire, au financement et à l'avenir de la principale institution sociale de Suisse.

Programme de la journée

- 10.00 Discours d'ouverture: «Renforcer le modèle AVS»**
Paul Rechsteiner (Président de l'USS et Conseiller aux Etats)
- 10.30 Film: «En avant, et du courage»** film de commande de l'USS de 1947
- 10.45 Intervention «Les grandes étapes de l'histoire de l'AVS»**
Questions sur l'intervention et discussion
Carola Togni (Professeure Haute école de travail social et de la santé),
Modération: Valérie Boillat (Movendo)
- 11.30 Intervention: «L'avenir de l'édifice de prévoyance passe par le renforcement de l'AVS – la réforme de la prévoyance vieillesse 2020 au banc d'essai»** *Questions sur l'intervention et discussion*
Doris Bianchi (USS), Modération: Christine Goll (Movendo)
- 12.15** Buffet dînatoire
- 13.30 Introduction aux groupes de travail. Thématiques et répartition dans les ateliers.** Ursula Hirt (Movendo)
- 1. Pourrons-nous encore nous permettre l'AVS dans le futur?**
Doris Bianchi (USS) David Gallusser (USS) Michel Schweri (InFormAction)
 - 2. Solidarité intergénérationnelle: vieux et jeunes – nous tirons à la même corde!**
Vreni Hubmann (VASOS) Anne-May Boillat (Unia) Jérôme Hayoz (SEV)
 - 3. Les réformes de l'AVS, sur le dos des femmes?**
Christina Werder (USS) Béatrice Despland (juriste) Christine Goll (Movendo)
 - 4. Les migrant-e-s financent-ils notre AVS?**
Hans Mangold (expert en assurances sociales) Hilmi Gashi (Unia) Rita Schiavi (Unia)
- 15.40** Pause
- 16.00 Mot de clôture** Ruth Dreifuss (ancienne Conseillère fédérale, sollicitée)

Coûts de participation

Non-membre: Fr 180.-

Membre: gratuit (Garanto, SEV, syndicom, Unia, ssp, Nautilus)

Inscription

Montbijoustrasse 61, case postale, 3000 Berne 23

Tél. 031 370 00 70; Fax 031 370 00 71

info@movendo.ch www.movendo.ch

Sous-fédérations

Mercredi ■ **AS**
2 juillet

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 pourrions 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.

Jeudi ■ **LPV**
18 septembre

125 ans de la LPV

Musée des transports
Lucerne
Lac des Quatre-Cantons

9h30 à 16h environ

La sous-fédération LPV souhaite fêter avec ses membres ses 125 ans d'existence et de compétence.

Il y a encore des places libres.
Plus d'infos sur <http://www.lpv-sev.ch>

Sections

Dimanche ■ **ZPV Bienne**
3 août

Pique-nique

Dès 11h
Cabane du Moto-club Péry

Que tu sois «FV, RV ou FQ», membre ZPV ou non, et les retraités sont également les bienvenus.

Cette année, Dorothee Monnet vient nous faire une petite visite... alors venez nous rejoindre au pique-nique. Plans sur le site <http://zpvbielbienne.ch>, sous calendrier. L'apéro, la cabane et le grill sont mis à disposition par la ZPV. Chacun apporte son repas selon ses goûts.

Le soleil est déjà commandé, mais en cas de retard de livraison, le pique-nique aura tout de même lieu, car la cabane est assez grande à 10' à pied de la gare de Reuchenette-Péry)

Inscription non obligatoire et renseignements à denis.babey@gmail.com ou par téléphone au 051 281 50 82 ou 032 481 47 80.

Denis Babey

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 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

Pré-press: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen;

www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 10 juillet 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 3 juillet à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 1er juillet à 10h.

Pensionnés

Mercredi ■ **PV Bienne**
27 août

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!

Sport et loisirs

Samedi 19 ■ **Club sportif des chemi-**
et dimanche **nots de Lausanne**
20 juillet

Salle des fêtes
de Bavois près de
Chavornay

10e Marche populaire IVV à
Bavois

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les 19 et 20 juillet la 10ème édition de sa désormais traditionnelle marche populaire IVV à Bavois. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km par monts et par vaux car il n'y a ni chronomètre ni classement. Le départ ainsi que l'arrivée se trouvent à la grande salle communale. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus. Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis dans la plaine de l'Orbe !!!

Renseignements sur www.cscl.ch ou auprès de Jean-Paul Fähndrich (079 505 00 03)

Le comité

Décès

Delalay Antoine, chef de district, St-Léonard; décédé dans sa 80e année. PV Valais.

Dousse Armand, monteur de voies, Donneloye; décédé dans sa 79e année. PV Vaud.

Mermod Margrith, vve de Pierre, Lausanne; décédée dans sa 91e année. PV

Vaud.

Porchet Jean-Pierre, cond. tracteur s/rail, Lausanne; décédé dans sa 85e année. PV Vaud.

Ravey Claude, chef de gare, Châteline; décédé dans sa 86e année. PV Genève.

Veth Joseph, administrateur, Pully; décédé dans sa 90e année PV Vaud.

PV Genève: plus de 100 participants à Avenches

Le caissier André Broye a recensé 101 participants/participantes pour la sortie de la PV Genève le 3 juin dernier à Avenches.

Par une très belle météo, nous attaquons le dénivelé gare-cité historique. Les quelques personnes à mobilité «réduite» se sont vu offrir le taxi. A noter que notre collègue-retraité-chef-de-gare-du-lieu Tobie Collaud était présent avec sa voiture pour aider.

Sur la couronne des arènes, nous nous répartissons en fonction des guides présents, pour la visite de la cité historique et du Musée romain.

Découverte ou redécouverte de nos connaissances historiques, les explications données valaient très largement le détour (selon une certaine bible gastronomique)! La civilisation/architecture romaine: quelle grandeur quand même!

L'apéritif et le repas sont pris à l'hôtel-restaurant de la Couronne. Les tables ont été dressées sur la place de l'Eglise et la très grande tenture nous donne un excellent confort. Le vin d'apéritif est offert par la commune et c'est le municipal Jean-Louis Scherz (porte-parole des CFF retraité) qui nous apporte les salutations et quelques informations économiques sur Avenches.

Serge remercie la commune et annonce qu'après le repas, le train de 16h11 n'est qu'une option parmi d'autres (plusieurs participants/participantes choisiront le bateau Morat-Neuchâtel).

Le repas choisi par le comité a été apprécié, le bruit de quelques FA-18 un peu moins.

Bob

COURRIER DES LECTEURS/LECTRICES

Lectrice occasionnelle de votre publication, je voudrais réagir à l'excellent article de Valérie Solano concernant tous les services voyageurs remplacés par des ordinateurs ou bornes censés nous « simplifier la vie ».

J'ai été plusieurs fois confrontée à cette manière de faire et ai eu l'occasion de pester, oh combien, surtout à l'étranger quand les indications données le sont en anglais dans le meilleur des cas.

Une des conséquences inavouée mais bien dans l'esprit des concepteurs est ou sera dans de brefs délais l'abandon de la responsabilité pure et simple du voyageur concernant les éventuelles conséquences désagréables ou désastreuses des démarches effectuées par les usagers. De là à ce que les assurances leur emboîtent le pas, il n'y a « qu'un pas » qu'elles ne tarderont pas à franchir non plus.

Exemple: les bagages ne sont pas enregistrés correctement à la borne et

se perdent définitivement, le voyageur n'aura plus que les yeux pour pleurer et la compagnie de transport s'en lavera les mains. Plus de remboursement, plus de dédommagement et plus de retour des valises à domicile, quelles économies en perspective.

Autre exemple vécu tout récemment: j'ai commandé sur Internet un billet aller-retour à des dates précises, dûment payé. Le vol du retour a été retardé et par conséquent le trajet en train n'a eu lieu que le lendemain de la date prévue. Renseignements pris au guichet, j'ai dû racheter un titre de transport sous peine de me voir pénalisée et l'employé a passé plus de temps à chercher l'adresse e-mail du site où trouver le formulaire pour le remboursement qu'il en aurait fallu pour me rembourser. Conclusion, c'est le passager lésé qui doit accomplir les démarches pour autant qu'il soit capable de le faire.

Frédérique Evéquo, St-Léonard

Nécrologie

Adieu Bernard



Bernard Mottet, ancien président de la section tn (Transports publics du Littoral neuchâtelois) était un passionné d'aviation. Il est décédé samedi à l'âge de 71 ans, dans l'accident d'un avion biplace qui est tombé dans le lac de Neuchâtel au large de Cudrefin.

Vincent Brodard, secrétaire syndical SEV, se souvient d'une personne engagée, travaillant de façon constructive. « Il était soucieux de trouver des solutions, il était méthodique et respecté au

sein de sa section car doté d'une grande expérience. » Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, se souvient de « quelqu'un de persévérant, qui allait au bout de ses idées et des mandats qu'il acceptait ». Sébastien Burgy a repris la présidence de la section tn après lui: « J'ai beaucoup aimé travailler avec lui, il avait l'âme syndicale. J'avais des contacts au quotidien avec lui lors de la reprise de la présidence, j'allais chez lui quand j'avais des soucis. Il était resté très impliqué même au-delà de la retraite, notamment dans le Groupement des retraités. Il était très à l'écoute, très ouvert d'esprit, sociable. Et quand il avait une idée, il la tenait jusqu'au bout. »

« En 1956, j'étais en vacances chez ma sœur aînée à Zurich. Mon beau-frère m'avait emmené visiter l'aéroport de Kloten et m'a offert mon baptême de l'air à bord d'un petit avion. Immédiatement j'ai eu le coup de foudre pour tout ce qui touche à l'aéronautique! Dans les planeurs, j'ai réalisé mes rêves les plus fous. J'ai partagé des ascendances avec des aigles plus ou moins amicaux, transpercé de petits cumulus, accompli des figures acrobatiques époustouflantes, parcouru des distances de plus de 300 km ! En parallèle, je ne peux pas nier que j'ai eu quelques frayeurs notamment des collisions évitées de justesse avec d'autres planeurs. Le risque zéro n'existe nulle part et ma passion pour ce sport en vaut bien le défi ».

Extrait tiré d'un interview réalisé par Alberto Cherubini en 2003.

Les retraités des TPG en balade

Quelle fut belle et enrichissante cette 11^e excursion des jubilaires SEV des TPG du 4 juin dernier! Ce sont une quarantaine de collègues actifs et retraités qui ont répondu favorablement à l'invitation sur un effectif potentiel d'environ 108 collègues concernés. Après un bref voyage en car de luxe, premier arrêt au restauroute de Bavois pour une pause café/croissant bienvenue, avec vue étendue sur la plaine de l'Orbe que surplombe l'imposant château de Bavois. C'est là que nous rejoint Jean-Pierre qui, pris dans les éternels bouchons, n'a pas réussi à être au rendez-vous de la place Neuve.

Ce fut ensuite une merveilleuse découverte pour la très grande majorité des présents, l'important centre équestre du haras fédéral, oh pardon le haras national noblesse oblige, qui a changé de nom afin d'être conforme aux exigences étrangères. Nous avons été accueillis par de majestueuses cigognes. En effet, une quinzaine de couples de cigognes ont pris demeure sur le site et font l'admiration des visiteurs.

Après un bref aperçu du fonctionnement du haras, notre guide nous a fait découvrir le local où sont entreposés, dans un ordre quasi militaire, de nombreux colliers et harnais adaptés pour chaque genre d'événements.

Après cette remarquable découverte, le voyage s'est poursuivi jusqu'à Praz-Vully, charmante localité viticole au bord du lac de Morat, pour visiter une sympathique cave où nous avons été accueillis par la famille Pellet. Débutant par le verre de l'amitié, la suite du programme nous a été présentée sous la forme audiovisuelle et commentée avec beaucoup d'informations relatives à la vigne, ses maladies, son travail au quotidien, la vinification et l'encuvage. S'ensuit alors une dégustation de nombreux crus du domaine et des nombreuses spécialités locales du Vully. Nous avons eu droit ensuite à un succulent repas qui nous a été servi à l'hôtel Bel-Air par un personnel stylé, jovial et attentif à nos remarques.

En clair, tout a été parfait, excellent gustativement et en quantité non négligeable. Les vins du Vully qui accompagnaient notre repas furent aussi à la hauteur de nos attentes.

Entre le dessert et le café le président a ouvert une brève partie officielle. En ouverture, il a excusé un certain nombre de collègues dont notamment notre secrétaire syndicale Valérie Solano.

Après les remerciements nourris adressés aux participants pour leur fidélité à notre organisation syndicale et qui ont répondu favorablement, il a relevé la défection de nombreux collègues qui ne

jugent pas utile ce genre de manifestation alors que c'est l'endroit privilégié pour que les anciens et nouveaux collègues jubilaires puissent se connaître et fraterniser.

Voici les noms des heureux jubilaires:

Pour 25 ans de sociétariat: Mario CHILOTTI, Marie-Claire COTILLON, Juan Carlos GONZALEZ, Duy-Tuan LE, Patrick MARQUIS, Lievin MUTUMBO, Albert NAGY, Joseph SANTALUCIA et Uri SCHMITZ. Pour 30 ans de sociétariat: Alfred FISCHER et Nicolas MICHEL. Pour 35 ans d'affiliation: Francine BRONROHRBACH, Philippe CORBAT et Marcel PIZZERA. Pour 40 ans d'affiliation: Patrick FAJON et Guy GIL. Pour 45 ans d'affiliation: Daniel HAUENSTEIN, Gaston RUFFIEUX et Antonio SQUILACI. Pour 50 ans d'affiliation: François CHAPERON et Marc-MULLER. Pour 60 ans d'affiliation: Germaine PERRENOUD et Francis CUENNET.

Il est de coutume d'inviter aussi les nouveaux pensionnés à cette journée des jubilaires et ce sont sept collègues fraîchement retraités qui se sont joints à nous. Ils ont ainsi pu se baigner dans cette fabuleuse ambiance. Il en fut de même pour les représentants de la grande section des actifs, soit Amélie GALATOLA fraîchement élue comme représentante de la VPT au congrès de l'USS et Ricardo FERNANDEZ qui a apporté les salutations de sa section et remercié les organisateurs pour cette belle journée. Il précise également l'étroite collaboration qui lie les deux sections SEV des TPG.

Gaston Ruffieux, trésorier de la section, a pris la parole pour remercier, au nom de tous, notre président pour son engagement sans failles mais avec une efficacité incomparable. Il a indiqué à l'ensemble des participants que lors d'une séance de comité, Marc-Henri avait demandé à chacun de rechercher un point de chute pour la journée des jubilaire. A la séance suivante, Marc-Henri a attendu en vain des propositions, ce qui lui a valu d'entreprendre lui-même toutes les recherches et possibilités pour nous satisfaire aux mieux. Et comme à son habitude, il a pris son bâton de pèlerin et a parcouru la campagne pour dénicher ce que nous avons découvert aujourd'hui. Alors merci Marc-Henri, ce fut magnifique, instructif et cette région méritait notre présence.

Puis, la pluie qui nous a épargnés toute la matinée s'est jointe à la fête alors que nous étions sur le retour, ce qui n'a rien entaché l'ambiance et la camaraderie rencontrées en cette journée des jubilaires.

Un participant totalement enthousiasmé

Angle droit

Des promesses non tenues...

Apparemment, les CFF engagent leurs collaborateurs via des contrats à durée limitée pour contourner le règlement du temps d'essai. Une procédure illégale selon le SEV.

Le service de protection juridique reçoit de plus en plus de demandes au sujet des engagements à durée limitée. Un exemple parlant ci-dessous.

Le service de protection juridique du SEV est de plus en plus souvent sollicité par des collègues qui reçoivent, après une première ou seconde formation, ou encore un engagement temporaire de longue durée, un contrat de travail à durée limitée. Des demandes arrivent avant la signature du contrat, mais dans la plupart des cas, il s'agit de personnes qui voient leur contrat arrivant à échéance et ne débouchant pas sur un engagement fixe.

Deuxième formation: et après ?

Les collaborateurs recrutés à l'externe reçoivent pour la durée de leur seconde formation (par exemple agent de train, mécanicien de locomotive, chef circulation des trains, etc.) un contrat de travail à durée déterminée avec une option sur un engagement définitif après la réussite de leurs exa-

mens. Dans le cas suivant, quelque peu modifié pour des raisons de protection des données, un long conflit juridique vient de se terminer. L'exemple montre que des règlements apparemment très clairs établis par les CFF peuvent aussi être interprétés en défaveur des collaborateurs.

Dans ce cas concret, Paula s'est annoncée au service de protection juridique SEV et s'est plainte d'avoir été jugée de manière injuste par les experts lors de l'examen pratique, de même que lors du second examen qui a suivi. Vu son échec, son supérieur a alors indiqué à Paula qu'il ne pouvait plus lui offrir la possibilité d'un contrat à durée illimitée.

Paula a alors demandé à l'OFT, avec le soutien du service de protection juridique du SEV, une décision sur laquelle elle puisse faire recours et a déposé une plainte dûment motivée. Après de nombreux échanges de courriers, l'OFT a rendu sa décision, quatre mois après l'échec à l'examen, comme quoi l'examen supplémentaire était réussi et que le certificat allait lui être délivré.

Après avoir reçu la décision

claire et nette et bien argumentée de l'OFT, Paula et le SEV se sont tournés vers les CFF et ont demandé la possibilité pour elle de recevoir un contrat fixe. Le supérieur a alors décidé que la décision de l'OFT n'était pas déterminante et que c'était le jugement des experts aux examens qui était primordial. Ceux-ci avaient en effet constaté un taux d'erreurs trop élevé lors de l'examen pratique. Les CFF mettraient en effet beaucoup d'importance dans la sécurité et la qualité, c'est pourquoi, malgré l'examen réussi officiellement, aucun contrat de travail ne lui serait proposé. Paula, qui avait quitté son emploi dans le privé pour suivre une seconde formation aux CFF, a eu l'impression de se trouver dans un mauvais film. Le SEV a alors déposé une plainte auprès de l'instance de recours interne aux CFF (disparue entre-temps). Paula, épuisée par ce long combat et déçue des CFF comme employeur potentiel, a accepté finalement un arrangement.

Interprétation douteuse

Voici le passage incriminé de l'annexe 1 de la CCT: «Les personnes venant de

l'extérieur des CFF sont engagées pour une durée déterminée correspondant à la seconde formation, avec option de poursuite de l'occupation en cas de réussite. En cas d'échec, les CFF examinent une prolongation du contrat. En cas d'échec à l'examen suivant, les conditions d'engagement cessent.»

Le supérieur direct a estimé que, malgré la réussite du second examen, le terme d'option ne correspondait pas à une promesse d'engagement. Pour lui, il s'agit d'une possibilité non contraignante pour les CFF. Comme la disposition du contrat ne mentionne que la réussite de la formation comme condition pour un engagement, le SEV estime que cette option est obligatoire dans un tel cas.

Le service de protection juridique du SEV juge cette interprétation de la part des CFF comme non seulement contraire à la loi mais également dangereuse. Car l'entreprise recrute de plus en plus sur le marché du travail externe, pour trouver des gens qui effectuent une seconde formation dans le domaine. S'ils expliquaient que même un examen réussi ne donne pas la garantie d'un engagement, les cheminots potentiels y réfléchiraient à deux fois avant de s'engager et de laisser leur place de travail dans le privé.

L'équipe de protection juridique du SEV

EN VITESSE

Pas de quotas dans la Berne fédérale

■ Le Conseil national a refusé par 94 voix contre 72 un postulat d'Yvonne Feri (PS/AG) demandant des mesures de soutien pour obtenir un **quota de 40% de femmes au sein de l'administration fédérale**. La conseillère fédérale Evelyne Widmer-Schlumpf a énuméré les mesures déjà adoptées, suffisantes selon elle. Et de rappeler que le taux de femmes était de plus de 43% en 2013 dans l'administration.

Session d'été

■ Le Parlement fédéral a accepté:

- l'arrêté appelant au rejet de l'initiative populaire « Halte à la surpopulation – Oui à la préservation durable des ressources naturelles », dite Ecopop, par 190 voix contre 3 et 5 abstentions, et par 44 voix contre 1;

- l'arrêté appelant au rejet de l'initiative populaire « Halte aux privilèges fiscaux des millionnaires (abolition des forfaits fiscaux » par 135 voix contre 62 et 1 abstention au Conseil national, et par 30 voix contre 13 et 2 abstentions au Conseil des Etats;

Le Conseil des Etats a accepté par 37 voix sans opposition de relever le plafond de dépenses de 1,495 à 1,675 milliard de francs pour le fret ferroviaire, soit 180 millions de plus, pour davantage soutenir le transit des marchandises sur le rail à travers les Alpes. Le Conseil des Etats a aussi pris acte du rapport 2013 sur le transfert du trafic.



Rhätische Bahn
Ferrovia retica Viafier retica

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

Fahrdienstleiter(in)

Detaillierte Informationen finden Sie unter
www.rhb.ch/karriere





LA CHASSE AUX PRIMES EST OUVERTE

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



Affiliation
Billet spécial
via SEV
I.C.I.
valable de suite





Attribution adéquate des bonifications AVS pour tâches éducatives

Le Conseil fédéral a écouté l'USS

Malgré la modification du droit de garde, les bonifications AVS pour tâches éducatives continueront à être attribuées en fonction de l'engagement effectif des parents dans l'éducation des enfants.

Le Conseil fédéral en a décidé ainsi, reprenant une intervention de l'USS et des organisations féminines.

A partir du 1^{er} juillet, les parents non mariés ou divorcés jouiront en règle générale de l'autorité parentale conjointe pour leurs enfants. Cette modification du droit de garde a aussi des effets sur l'AVS, car les bonifications pour tâches éducatives de cette dernière sont calculées sur la base de ce droit. Le parent qui obtient le droit de garde reçoit la tota-

lité de la bonification pour tâches éducatives de 42 120 francs par an pour les enfants de moins de 16 ans dont il s'est occupé. En cas d'autorité parentale conjointe, la bonification était jusqu'à ce jour partagée à égalité, pour autant que les parents n'en avaient pas décidé autrement. Pour de nombreuses femmes, cette réglementation grossière entraînait une baisse conséquente de leur rente AVS. De fait, l'autorité parentale conjointe ne dit rien du tout de la réalité en ce qui concerne l'activité professionnelle des parents et leur prise en charge effective des enfants. Or, malgré une autorité parentale conjointe, on doit partir de l'idée qu'à l'avenir aussi seul l'un d'eux parents – la plupart du temps la mère – restreindra son activité professionnelle pour prendre en charge les enfants com-

muns, si bien qu'il, soit la mère, devra s'attendre à une baisse de sa rente AVS future.

Selon l'engagement effectif

Fin 2013, l'USS et quelques organisations féminines avaient rendu attentif le Conseil fédéral à ce problème et demandé une réglementation des bonifications pour tâches éducatives qui tienne mieux compte de la réalité de l'activité professionnelle et de la prise en charge des enfants. L'adaptation du Règlement sur l'AVS décidé à la mi-mai par le Conseil fédéral répond à ce vœu en mettant en place une réglementation désormais adéquate.

La nouvelle disposition du Règlement sur l'AVS prévoit que le tribunal ou l'autorité de protection de l'enfant et de l'adulte (APEA) tranchera aussi, lors de chaque décision sur l'autorité parentale conjointe,

sur l'attribution de la garde ou la participation des parents à la prise en charge de l'enfant, quant à l'attribution de la bonification en question. Celle-ci reviendra dans son intégralité à celui des parents qui assumera vraisemblablement la plus grande partie de la prise en charge des enfants communs. Elle sera répartie par moitié lorsqu'il est à prévoir que les parents assumeront à égalité la prise en charge.

En l'absence de convention, ce sera la mère

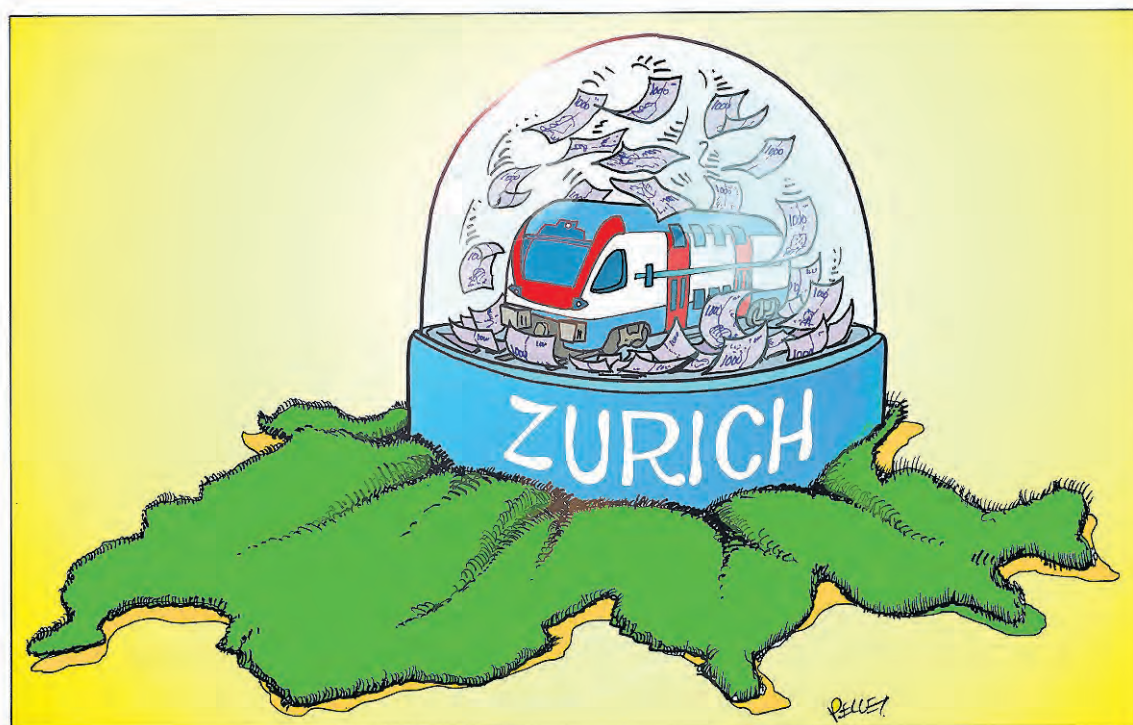
Si l'autorité parentale conjointe est décidée sur la base d'une déclaration commune des parents à l'état civil ou à l'APEA, ceux-ci doivent parallèlement conclure une convention sur l'attribution de la bonification pour tâches éducatives ou en faire parvenir une en l'espace de trois mois auprès

de l'APEA compétente. A défaut, celle-ci décidera d'office de l'attribution de ladite bonification. En l'absence de décision du tribunal ou de l'APEA, ou de convention des parents sur l'attribution de la bonification, cette dernière sera attribuée dans son intégralité à la mère. Cette réglementation tient compte du fait qu'aujourd'hui encore, les mères réduisent plus fortement dans la plupart des cas leur activité professionnelle pour prendre en charge des enfants que les pères.

Ainsi, les bonifications pour tâches éducatives focaliseront davantage l'attention. Alors qu'elles ne prennent actuellement de l'importance qu'au moment de la retraite, il sera désormais intelligent de déjà s'en occuper en cas de séparation ou de divorce, ou à la naissance d'un enfant.

uss

PELLET PIOCHE: Zurich, centre de la Suisse?



EN VITESSE

Retards au Ceneri?

■ Les problèmes du Ceneri inquiètent les parlementaires notamment après la suspension d'appel d'offre pour deux contrats. Ils ont interpellé la conseillère fédérale Doris Leuthard lors de la présentation du rapport de la délégation parlementaire de surveillance des NLFA lors de la session parlementaire. La cheffe du DETEC s'est montrée optimiste quant aux délais mais n'exclut pas un risque de surcoût ou de retard. Un rapport de l'OFT sera présenté fin août pour dire si les délais peuvent être tenus.

Au chapitre des bonnes nouvelles, la conseillère fédérale a confirmé que les coûts avaient baissé de 185 millions de francs pour se retrouver avec un total de 18,5 milliards de francs à fin 2013. L'OFT continue d'évaluer l'ensemble des travaux à 24 milliards.

ats

Directive de l'OFT

Salaires minimaux dans les bus: le SEV fait plier les sous-traitants!

Il y a des victoires qui ont un goût particulier. Celle obtenue pour le personnel des sous-traitants à Genève a de quoi réjouir. L'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail vient d'exiger l'application du salaire minimal dans les bus dès le 1^{er} juillet.

Après l'Office fédéral des transports, voici une autre instance étatique au chevet des conditions de travail: l'OCIRT (Office cantonal genevois de l'inspection et des relations du travail) vient en effet d'accéder à la demande du SEV et du SIT qui lui avaient demandé de modifier les usages pour les conducteurs des sous-traitants des TPG. Dès le 1^{er} juillet, les sous-traitants des TPG – signataires ou non de la CCT GEST – devront appliquer la directive de l'OFT datant du 1^{er} avril 2014. Pour rappel, ce texte

prévoit notamment l'introduction d'un salaire minimum de 58 300 fr. par année pour 2100 heures de travail pour un conducteur avec permis D. Jusqu'à présent, malgré la clarté du texte de l'OFT et l'obligation pour les TPG de faire appliquer à leurs sous-traitants la directive, aucune entreprise n'avait adapté les salaires des conducteurs. Ceux-ci peuvent gagner jusqu'à 5000 fr. de moins par année, la CCT signée par le SEV, le SIT et le GEST (qui réunit RATP Dev et Globe Limo) ne prévoit qu'un minimum de 4100 fr. par mois.

Cette modification des usages par l'OCIRT a pour conséquence directe la nécessaire modification de la CCT GEST: «Une CCT ne peut pas prévoir des dispositions qui soient au-dessous des usages de la branche que fixe l'OCIRT», rappelle Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV à Genève.

La balle est désormais dans le camp des entreprises sous-traitantes qui n'ont pas encore accepté que la CCT soit adap-



Natalia Delgado (SIT) et la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano ont présenté à la presse la décision de l'OCIRT:

tée ni que la directive de l'OFT soit appliquée à leurs employés.

Désormais, ce refus pourrait avoir des conséquences bien concrètes pour elles. L'OCIRT effectue en effet des contrôles par le biais de visites d'entreprises, de contrôles sur pièces ou d'enquêtes systématiques. Il peut aussi demander les ré-

ajustements de salaires et des conditions de travail qui n'auraient pas été accordés conformément aux usages et cela pour toute la période durant laquelle l'entreprise n'a pas rempli ses obligations.

Si les entreprises ne corrigent pas le tir, l'OCIRT peut renoncer à délivrer l'attestation lui permettant de soumis-

sionner. De quoi faire réfléchir les directions réfractaires?

En tout cas, la mobilisation du personnel de RATP Dev et des syndicats contre le dumping salarial aura déjà porté ses fruits à Genève. De quoi nourrir quelques espoirs légitimes où des sous-traitants se soucient bien peu des règles en vigueur.

Vivian Bologna

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° 11:

La station du chemin de fer du Pilatus à Alpnachstad.

Le sort a désigné Peter Schönholzer de Birmensdorf, membre LPV Zürich.

Le gagnant remporte les chèques Reka.

Conditions de participation

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

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

Sur Internet: rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Demier délai de réception des réponses: mercredi 2 juillet 2014.