

Collision fatale

Une collision entre un train et un minibus a fait trois morts.

Page 3



Cohabitation difficile entre vélos et bus

Une enquête montre combien la cohabitation entre cyclistes et conducteurs de bus est problématique à Lausanne.

Page 5

Securitrans au quotidien

Les employés de Securitrans sont responsables entre autres de la sécurité dans les gares. Reportage à la gare de Berne.

Pages 10 à 12

Contrôle du trafic marchandises

La confiance ne suffit pas

Au mois de juillet, l'Office fédéral des transports a mis à l'arrêt un train marchandises non conforme.

Des quelque 2000 trains marchandises transitant par la Suisse, seule une minorité est contrôlée par l'OFT. Pour le reste, la confiance est de mise. Le constat fait par l'OFT fin juillet n'est pourtant pas

surprenant dans un domaine fortement concurrentiel où les contrôles ne constituent pas la principale préoccupation.

A lire en page 2



Pour un trafic ferroviaire sûr, il est urgent d'intensifier les contrôles sur les trains marchandises.

« La patience est de mise »

Nouvelle déléguée aux questions d'égalité et coache des jeunes, Lucie Waser travaille au SEV depuis le 1^{er} mars. Dans une interview, elle évoque sans détours les défis qui l'attendent, à commencer par le rajeunissement d'une commission féminine qui entend mieux se faire connaître. Lucie Waser aborde aussi la lutte contre les stéréotypes. Un travail « pour lequel la patience est de mise ».

Interview en pages 6 et 7

TPG

La lumière sera faite

« C'est une excellente nouvelle ! » La vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger, se réjouit de l'ouverture d'une enquête indépendante aux Transports publics genevois. Celle-ci a été confiée à l'avocat et ancien conseiller d'Etat genevois Bernard Ziegler. Il devra faire la lumière sur les dysfonctionnements dénoncés par le SEV depuis plus d'une année. Le SEV estime que le manage-

ment en vigueur à l'exploitation s'apparente à du harcèlement et avait demandé à la direction d'agir en mai 2013 déjà. L'ancien directeur avait fait la sourde oreille. Le SEV avait médiatisé l'affaire à la mi-juillet et demandé l'ouverture d'une enquête indépendante.

Focus en page 16

EDITO

Les contrôles de l'OFT ne suffisent pas

Chaque train non conforme est un train de trop.

Le rail est le moyen de transport le plus sûr et doit le rester. La libéralisation progressive du trafic marchandises a engendré une hausse du nombre d'acteurs dans le secteur. Les trains parcourent de long en large l'Europe dans un esprit de « confiance ». De méticuleux contrôles n'ont lieu qu'au début du voyage. Les trains parcourent des lignes de montagnes ou traversent des agglomérations densément peuplées. Jusqu'à fin 2013, à Bellinzone San Paolo, 13 collaborateurs de CFF Cargo effectuaient des contrôles minutieux sur les trains reliant l'Italie.

Les irrégularités que constatent ces collaborateurs avaient amené le SEV à adresser un signal fort à la conseillère fédérale Doris Leuthard lors du Congrès SEV de l'an dernier. Le convoi mis à l'arrêt par l'OFT fin juillet ne nous surprend guère.

La sécurité ne peut être laissée aux soins des seules entreprises. Pour l'améliorer, il s'agit d'augmenter la collaboration sur le plan international et de revoir à la hausse le nombre de contrôles impartiaux aux frontières. Les contrôles salutaires de l'OFT ne suffisent pas et attendre pourrait s'avérer fatal.

Angelo Stroppini, secrétaire syndical

EN VITESSE

CFF: nouveaux appareils de contrôle

■ Dès ce mois d'août, le personnel des trains CFF sera équipé de nouveaux appareils de contrôle. Les clients obtiendront plus rapidement des renseignements d'horaire et la numérisation des billets achetés en ligne, en forte croissance, s'accélénera, a indiqué début août l'ancienne régie publique. Les CFF équiperont entre août et fin novembre 2014 quelque 1800 agents de train grandes lignes de nouveaux appareils de contrôle. Après plus de dix ans de loyaux services, l'appareil de vente du personnel des trains actuellement en service est en fin de vie et ne répond plus aux exigences techniques les plus modernes. L'investissement pour ces nouveaux appareils s'élève à près de 6,4 millions de francs. **vbo**

Trafic marchandises

Le transport ferroviaire pas assez surveillé



Les contrôleurs de l'OFT le 22 juillet dernier à Chiasso: Ces contrôles sur un train marchandise scandaleux montrent la nécessité de surveiller ces convois.

■ VPT Bodensee
Enfin des frigos sur les bateaux



Les capitaines de la société de navigation du Bodensee demandaient des frigos à leur employeur depuis plus de 10 ans. Histoire de mettre leurs boissons et autres vivres au frais... Et depuis plus de 10 ans, ils ont essuyé des refus nets.

Roger Marty, membre SEV, a pris le taureau par les cornes et acheté de sa poche trois petits frigos pour autant de bateaux. Comme l'entreprise ne va pas changer d'avis, le SEV et la sous-fédération VPT vont rembourser Roger Marty – et mettre à disposition des autocollants SEV à disposer sur les portes des réfrigérateurs!

bs/vbo

Le SEV salue le fait que l'Office fédéral des transports (OFT) a augmenté ces dernières années le nombre de contrôles de trains et qu'il collabore aussi de façon plus marquée avec les pays voisins. Mais des contrôles supplémentaires par les autorités sont nécessaires.

L'Office fédéral des transports a pour la première fois avec ses homologues italiens contrôlé des trains de marchandises à Chiasso sur l'axe nord-sud en invitant pour l'occasion certains médias. Les articles des médias montrent que le risque d'accidents dû à l'augmentation du volume des transports est en hausse, mais que ce risque vient aussi de la pression exercée sur les coûts engendrée par la concurrence accrue qui elle, est le fruit de la

libéralisation. En effet, les acteurs impliqués dans le transport ferroviaire de marchandises peuvent être amenés à négliger certains contrôles. En augmentant le nombre de ses propres contrôles sur des trains marchandises, l'OFT essaie de contrer cette tendance. En 2006, il a contrôlé 44 trains marchandises totalisant 862 wagons, l'année dernière 347 trains totalisant 5688 wagons. En outre, l'OFT collabore de façon accrue avec les autorités de surveillance des pays voisins.

Les contrôles ne suffisent pas
Le SEV est d'avis que le nombre de contrôles effectué par les autorités ne suffit pas quand on sait que le réseau suisse absorbe près de 2000 trains marchandises par jour. En outre, lors de ses contrôles, l'OFT a constaté ces deux dernières années une recrudescence des lacunes. Il ne prévoit toutefois pas de con-

trôles supplémentaires de peur que cela n'entraîne une paralysie du trafic. Lors de son congrès de mai 2013, le SEV avait remis à la ministre des transports, Doris Leuthard, un dossier sur le problème de la sécurité en exigeant plus de contrôles de trains pour motiver les divers acteurs du fret ferroviaire à agir de manière responsable, soit les propriétaires de wagons, les ateliers chargés de l'entretien des wagons, les chargeurs et les entreprises de logistique, les exploitants des terminaux et les opérateurs de fret ferroviaire. Des garnitures de freins usées, des suspensions et des amortisseurs défectueux, des bogies avec des vis manquantes, des bâches déchirées et des sangles absentes, telles ont été les lacunes constatées à Chiasso et qui parlent pour plus de contrôles. Et ce train sur lequel 22 avaries ont été constatées et qui aurait allègrement continué son

voyage en direction du nord, à travers le tunnel de Gothard et des zones d'habitations densément peuplées jusqu'à son lieu de destination, et sans être une nouvelle fois contrôlé. Car il s'agissait d'un de ces trains du régime «échange de confiance» qui ne sont contrôlés qu'au point de départ et pas par une autorité étatique.

Ne pas oublier le personnel

Le SEV regrette que le communiqué de presse de l'OFT, tout comme les rapports dans les médias, fassent l'impasse sur les données relatives aux contrôles des autorités concernant les conditions de travail du personnel, le respect des prescriptions sur la durée du travail et les temps de repos, sur la formation, les salaires et les indemnités. Car en matière de sécurité du trafic ferroviaire, ces questions ont toute leur importance.

SEV

Drame de Wolfenschiessen

La sécurité avant tout!

En l'espace de deux semaines, deux accidents se sont déroulés aux alentours de Wolfenschiessen en raison de passages à niveau non ou partiellement gardés. Le SEV exige que les politiques prennent enfin leurs responsabilités envers la population et le personnel et sécurisent les passages à niveau non gardés.

L'accident tragique de ce lundi 11 août a coûté la vie à trois personnes, cinq autres sont gravement blessées. Le SEV déplore profondément cette tragédie. D'autant plus que ces accidents pourraient être évités. L'Office fédéral des transports (OFT) souhaite que tous les passages à niveau non gardés soient sécurisés d'ici fin 2014. Selon l'entreprise Zentralbahn, tout serait prêt pour procéder à ces sécurisations. Il manque la volonté politique du canton de Nidwald, tant pour la réalisation que pour le financement. Le par-



Le lieu de l'accident le 11 août.

lement cantonal a en effet refusé au mois de mai les crédits supplémentaires demandés par le Conseil-exécutif, les jugeant trop élevés. Les passages à niveau non gardés constituent des risques importants pour les piétons, les usagers de la route, les clients des entreprises de transport et le personnel. «Tout le monde dit que la sécurité est une priorité absolue mais elle ne devrait rien coûter», relève le secrétaire syndical SEV en charge du dossier Zentralbahn, Roman Gugger. Le SEV n'a aucune compréhension pour la décision du parlement cantonal et exige que les politiques pren-

nent leurs responsabilités en libérant les moyens nécessaires aux travaux d'assainissement. Le personnel est sous forte pression. Les mécaniciens de train sont soumis à un énorme stress sur les tronçons non pourvus de passages à niveau. Ils doivent à tout moment s'attendre à croiser des piétons ou des véhicules. Lorsque la visibilité est mauvaise, cette tâche est d'autant plus compliquée. Si les mécaniciens constatent la présence de personnes ou de véhicules sur leur trajectoire, il ne leur reste qu'à tirer le frein et assister impuissants à ce qui se joue devant leurs yeux. **SEV**

Société de navigation du Lac de Bienne

Quant la météo joue les rabat-joie

La SNLB souffre particulièrement de la météo de cet été. Et les employés risquent de se retrouver en minus.

La Société de navigation du Lac de Bienne (SNLB) est extrêmement dépendante de la météo. Et cette année tout particulièrement car elle doit vivre avec l'interdiction de navigation sur l'Aar



Aar fermé: le risque d'être en minus.

en raison de la montée du niveau du lac. En juin 2013, l'Aar fut interdit au trafic durant 10 jours, cette année

ce sont déjà 30 jours d'interdiction... Quelles en sont les incidences pour le personnel?

Le personnel qui rallie Bienne à Soleure (5 des 20 employés de la SNLB) doit rester chez lui et faire baisser ses heures supplémentaires au risque que le solde se transforme en minus. Ce ne sont guère des vacances, le niveau de l'eau pouvant descendre rapidement ce qui requiert une disponibilité absolue du personnel car durant l'été les vacances sont interdites à la SNLB. **Peter Anliker/vbo**

CARNET DE BORD

L'art de raconter une histoire

Dans un journal gratuit, les CFF proposent aux pendulaires de gagner un trajet dans la cabine de pilotage du train qu'ils prennent chaque jour. Pour satisfaire un rêve d'enfant, disent-ils... Ou pour gagner de nouvelles vocations peut-être? La démarche mérite que l'on s'y arrête. Elle procède d'un large mouvement qui se passionne pour les personnes qui ont un travail «pas comme les autres», je veux parler là du métier de policier, de pompier, de médecin urgentiste ou encore de psychiatre. Cela se fait au travers de séries TV – nul n'est besoin d'en rajouter sur la fascination qu'exercent «Les Experts» –, mais aussi par des documentaires ou encore des émissions de télé-réalité.

Dans un premier temps, on pourrait croire que c'est la curiosité et l'intérêt qui motivent un tel engouement. Pourtant, au contact des problématiques du monde du travail d'aujourd'hui, il est bien difficile de croire que le motif de cette médiatisation soit si altruiste. Car les métiers, considérés comme réalité conçue et organisée au fil du temps (avec une formation, des normes, des valeurs), sont dépeçés par les techniques du taylorisme et du management. Pour beaucoup, la réalité de la vie au travail est bien plus un emploi qu'on occupe plutôt qu'un métier qu'on exerce. Sous le terme «employé de logistique», personne ne peut savoir si cela signifie que vous conduisez un bus livrant du courrier, si vous employez des chaussettes dans un entrepôt ou encore si vous préparez des commandes pour Zalando. Vous n'avez pas un métier mais «vous travaillez chez...». Alors le métier de mécanicien de locomotive, avec sa formation, ses valeurs, ses cérémoniaux de sécurité et son éthique de travail, cela fait rêver d'une véritable identité et de la reconnaissance qui va avec. Comme les policiers ou les urgentistes. Parce que l'on a le sentiment d'une appartenance, d'une solidarité, de rituels, que ce soient les souvenirs communs, comme les profs que l'on a eus lors de la formation, de luttes pour le salaire ou encore d'une expérience commune des accidents.

Le contraire de ce que produit l'entreprise avec ses compétences, sa flexibilité et sa polyvalence puisque, dans ce cas, votre capacité de vous inscrire dans un métier, dans un collectif, est dissoute. Vous ne pouvez plus confronter, évaluer et apprécier votre travail à l'aulne de celui de vos collègues, mais uniquement être évalué et apprécié par votre supérieur hiérarchique. Pourtant on continue à vous vendre l'illusion d'un travail de rêve: infirmière, avocat ou danseur étoile. On vous vend ce rêve comme une émission de télé-réalité: deux heures dans la cabine de pilotage du train, une semaine dans la vie d'une infirmière, trois jours avec l'uniforme d'un agent de train. Le but de telles propositions? Donner à voir l'entreprise sous son meilleur angle? Valoriser les mécaniciens de locomotive? Rendre les usagers plus compréhensifs des retards? Susciter des vocations et recruter des apprentis? Je n'ai pas de réponse, peut-être un peu de tout cela. Mais surtout il s'agit, comme pour les paysans bienheureux des affiches de la Coop et de la Migros, de mettre du glaçage sur la façade des entreprises: l'identité forgée dans le passé habille joliment une réalité qui ne l'est plus. Les CFF ne sont plus une régie fédérale, ne sont plus une entreprise sociale, ne garantissent plus des emplois à vie, mais agissent comme une entreprise capitaliste qui veut maximiser ses profits et bichonne son image venue du passé dans le marketing. Tout comme la Poste. Cette technique porte ses fruits dans le privé, elle s'appelle le «storytelling», l'art de raconter une histoire afin de mieux vendre une entreprise et ses produits, le client ou l'utilisateur pense tout connaître et s'identifie d'autant plus à l'entreprise ou au produit.

Que cette déconstruction de la stratégie ne soit cependant pas une raison de se priver de l'expérience de la cabine de pilotage!

Valérie Solano

Sur le storytelling: Christian Salmon, *Storytelling, la machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits*, éditions de La Découverte



Où donner du milliard en oubliant le million

Il est évidemment plus séduisant de construire une maison pour des décennies que de faire le ménage au quotidien. Plus fascinant d'aménager une nouvelle ligne ferroviaire que d'en entretenir les voies et les équipements. Moins prodigieux mais indispensables, les travaux de maintenance des infrastructures et de renouvellement des installations assurent la durabilité et le nécessaire suivi des investissements initiaux. En la matière, la négligence peut avoir des effets extrêmement coûteux, comme les accidents de Granges-Marnand ou de Brétigny-sur-Orge l'ont hélas démontré.

Dans cette perspective, les économies imposées à CFF Infrastructure le printemps dernier sont particulièrement mal venues. Elles l'empêchent de couvrir des surcoûts d'entretien non prévus dans la convention de prestations 2013-2016 et trahissent une grave méconnaissance des priorités effectives. Ce qui satisfait les gestionnaires de la finance ne peut qu'inquiéter les professionnels du ferroviaire.

Mais, derrière les quelques dizaines de millions non inscrits dans la bonne ligne budgétaire, il y a un conflit d'objectifs plus difficile encore à surmonter. La raison du cheminot n'est pas forcément celle du politicien. Ce dernier s'intéresse bien sûr davantage aux milliards à investir qu'aux frais d'entretien à payer. En effet, les milliards sont bel et bien à dispo-

sition pour le développement des infrastructures et du matériel, non pour leur maintenance malgré une exploitation plus intensive. Et tant pis pour les rails qui s'usent, pourvu que les trains roulent, de plus en plus nombreux et rapides. Ainsi, les élus aux Chambres fédérales, éventuellement confortés par les citoyens-usagers, votent périodiquement de vastes projets et programmes d'investissement, assez célèbres pour être désignés par leur acronyme, du genre ZEB (sigle allemand pour Développement futur de l'infrastructure ferroviaire) ou FAIF (Financement et Aménagement de l'Infrastructure ferroviaire).

Une fois décidé le nombre de milliards, reste à en déterminer l'affectation. C'est là que les passions régionales et sectorielles se déchaînent. Dans un premier temps, on écarte les desiderata onéreux les plus particuliers - à moins que leur moindre utilité ne soit compensée par des appuis politiques spécialement forts. Et puis, on trie parmi la masse des projets présentés, au prix d'affrontements sévères suivis d'alliances circonstancielles et de partages raisonnables. Ces arbitrages se font évidemment aux dépens de ceux qui n'ont rien à céder ni pris l'audacieuse précaution d'investir les premiers, à la manière historique des Zurichois. Ceux-ci ont ainsi obtenu leur magnifique RER et, plus récemment, la ligne transversale ainsi que sa gare encore surdimensionnée.

La bataille ne s'achève

pas toujours par la réalisation effective d'un projet financé à coup de milliards. C'est le moment que choisissent, par exemple, certaines catégories d'utilisateurs potentiels pour en capter le bénéfice, tels les transporteurs qui voudraient inverser les priorités dans le futur Gothard ferroviaire pour faire passer le fret avant les voyageurs! A défaut, ils pourraient ne pas contribuer pleinement au transfert modal visé par la Nouvelle ligne à travers les Alpes.

Tout ce qui précède vaut aussi pour les infrastructures routières aménagées et entretenues grâce à une participation des pouvoirs publics. Sauf que dans ce cas la contribution des usagers reste importante, principalement sous la forme de diverses taxes fédérales sur les carburants, mais n'est pas comme telle soumise à la surveillance exercée par M. Prix. Lequel vient d'accepter, après quelques réductions, les tarifs CFF qui entreront en vigueur en décembre prochain. Le produit des augmentations prévues devrait servir à payer les frais d'entretien et les rattrapages nécessités par l'accroissement du trafic, y compris la fameuse usure des rails dont le coût annuel est estimé à 150 millions de francs. En clair, les usagers devront assumer dès 2015 le prix de la négligence des années passées. Le résultat d'une politique ferroviaire qui accepte d'investir pour faire face à la croissance de la mobilité mais oublie d'assumer les effets de ce phénomène socio-économique sur les budgets d'exploitation.

Yvette Jaggi



La première cheffe de train à la retraite

Adieu Verena!

Après 31 ans aux CFF, dont 23 en tant que cheffe de train, Verena Zimmermann a pris sa retraite le 1^{er} août dernier. Lors de son dernier tour, le président du SEV Giorgio Tuti lui a rendu une petite visite surprise.

Verena Zimmermann a fait ses débuts en tant que conductrice avant de devenir la première cheffe de train du pays en 1991. Un monde essentiellement masculin à l'époque, mais les choses ont bien changé depuis, assure-t-elle.

ma/vbo



Giorgio Tuti a rendu visite à Verena Zimmermann le 1^{er} août.

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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 28 août 2014. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 21 août à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 19 août à 10 h.

Lausanne: cohabitation entre cyclistes et conducteurs de bus pas toujours aisée

Un gymkhana quotidien

Une enquête publiée fin 2013 montre combien la cohabitation entre cyclistes et conducteurs de bus est problématique à Lausanne.

Quelque 209 conducteurs t1 ont répondu au sondage, ainsi que plusieurs dizaines de cyclistes. Il portait sur 8 voies de bus à Lausanne et était mis en place dans le cadre du groupe de concertation t1-vélos, dont fait partie Johan Pain. Ce groupe est composé des t1, de l'ATE, du syndicat, de la Commission du personnel, de la Police et de la Ville.

Ancien président de la section t1 et «mémoire syndicale» du dossier vélos/bus à Lausanne depuis 1996/1997, Johan Pain estime qu'il faut se tourner vers des pistes cyclables et éviter au maximum la mixité. «On a toujours fait de la résistance à Lausanne, mais on a quand même lâché petit à petit. On ne veut pas d'une généralisation de l'utilisation des voies de bus» explique-t-il. D'où l'objectif du SEV de freiner la progression de la mixité des voies. «Les comportements de certains cyclistes sont problématiques voire pénibles pour nous autres les conducteurs. Ils sont souvent imprévisibles» complète-t-il. Provelo a fait une campagne



Bus et vélos, compatibles ou non?

de sensibilisation auprès des cyclistes, mais Johan Pain estime que ce n'est malheureusement pas toujours suffisant: «Les conseils, c'est bien beau, mais au bout d'un moment il faut contraindre. Par exemple pour les casques vélo».

Des résultats clairs

Les résultats du sondage effectué en été 2012 auprès des cyclistes et des conducteurs de bus lausannois montrent bien les conséquences de voies mixtes: une grande majorité des conducteurs ressentent comme problématique la cohabitation. Cela porte sur la sécurité des usagers cyclistes («la différence de vitesse est un



Johan Pain, ancien président de la section t1, reste très engagé dans le dossier bus-vélos. Membre du Conseil Communal de Lausanne, il poursuit aussi son action au niveau politique.

réel problème de sécurité») ainsi que sur les ralentissements éventuels qui en découlent. Deux lieux sont particulièrement problématiques:

le Grand-Pont et l'Avenue d'E-challens. Quant aux cyclistes, eux sont plutôt satisfaits de la situation, mis à part sur le tronçon du Grand-Pont. Dans les rues à pente descendante, les cyclistes utilisent les voies de bus pour des questions de sécurité, et dans les rues fortement sollicitées, ils les utilisent pour des questions de rapidité. Certains conducteurs voient même apparaître un autre phénomène: les scooters et les motos empruntent les pistes cyclables pour les dépasser par la droite.

En conclusion de l'enquête, il avait été décidé de développer des actions permettant un échange entre conducteurs et

cyclistes afin de mieux comprendre les enjeux de chacun. Rien n'a été fait pour l'instant, au grand dam de Johan Pain.

Bouleversements futurs

Mais l'ancien président de la section t1 veille au grain et observe ce qui se passe lors de mise en place de nouvelles lignes de bus lausannoises. Le but étant d'éviter au maximum que des voies deviennent mixtes à leur tour. Avec l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service, il faudra bien trouver une meilleure solution pour les cyclistes.

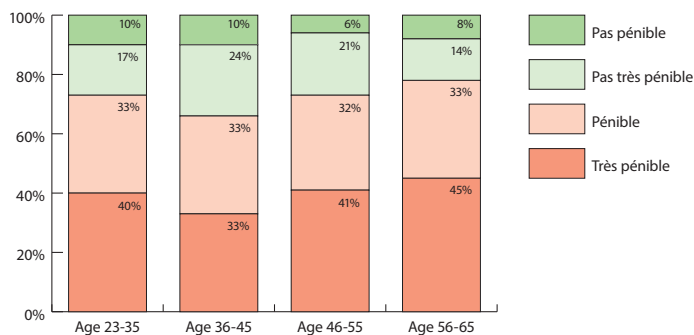
Henriette Schaffter

Le stress des conducteurs de bus face aux cyclistes

Une enquête publiée par le SEV en mai

2011 traitait de la santé au travail des conducteurs de bus. Un des points était lié au comportement des cyclistes, comportement qui génère beaucoup de stress dans le quotidien des conducteurs de bus.

«Ils sont imprévisibles, alors qu'une voiture ne va pas zigzaguer sur la route ou griller un feu», notait Johan Pain lors de la publication des résultats du sondage. Rouler dans le trafic urbain est ce qu'il y a de plus exigeant avec toutes ses perturbations: cyclistes, piétons, voitures, tous pressés de circuler, en comparaison des mécaniciens qui sont sur leur propre sillon.



Le comportement des cyclistes vu par les conducteurs de bus interrogés.

HISTORIQUE

novembre 2006: le service de la circulation de la ville de Lausanne décide d'un essai de mixité bus/deux-roues, en collaboration avec les t1. Cela concerne 10 tronçons en descente et à plat.

1997: la section syndicale se mobilise via une pétition notamment et d'autres actions.

dès 2005: les cyclistes sont autorisés à utiliser un certain nombre de voies de bus, non sans conséquences sur le quotidien des conducteurs.

La nouvelle secrétaire syndicale responsable des jeunes et des femmes est à l'interview



Egalité: les recettes de Lucie Waser

Depuis le 1^{er} mars, respectivement le 1^{er} juillet, Lucie Waser est la nouvelle déléguée à la promotion de l'égalité et coache des jeunes au SEV. Cette militante de 41 ans puise son énergie dans la défense des droits humains chers à Nelson Mandela. Elle évoque sans détours les défis qui l'attendent, à commencer par le rajeunissement d'une commission féminine qui entend mieux se faire connaître. Lucie Waser aborde aussi la lutte contre les stéréotypes. Un travail « pour lequel la patience est de mise ».

■ **Lucie Waser, tu as atterri au SEV le 1^{er} mars. Les mauvaises langues décrivent notre syndicat comme un territoire de machos. L'égalité entre hommes et femmes y est-elle malmenée?**

Tout d'abord, je tiens à dire que j'ai la chance de pouvoir vivre de mes deux dossiers de prédilection, l'égalité et les jeunes. Maintenant, pour en revenir à la question, il est important de remettre la thématique de l'égalité dans son contexte. Une thématique pas très sexy dont peu de monde veut s'occuper. Ensuite, il faut

souligner qu'on se trouve, dans notre société, dans une période de retour des valeurs conservatrices et des rôles stéréotypés, même au sein des jeunes.

Au SEV, j'espère qu'il s'agit d'une question de générations. Il y a beaucoup à faire dans notre syndicat majoritairement masculin, que ce soit dans les commissions ou au sein du secrétariat central.

■ **Tu es arrivée ici au SEV après un parcours riche en rebondissements...**

Je voulais travailler dans l'art, imprégnée que j'étais par les peintures de mon père et pourtant, il était contre. Je suis alors devenue institutrice, même si je ne le désirais pas réellement. J'ai été agréablement surprise et ce n'était pas si mal. J'ai travaillé pendant plusieurs années avec des jeunes, des élèves hyperactifs. Ils sont super créatifs, doués dans des branches jugées non principales. Après quelques années qui m'ont pris pas mal d'énergie, j'ai entamé des études à l'Université de Fribourg, d'une part pour m'éloigner de mes parents et d'autre part pour le bilinguisme. J'ai étudié l'ethnologie de l'Europe, les sciences des religions et l'égyptologie...

■ **De prime abord, on ne voit**

pas de lien avec la cause féministe...

En effet, mais ces études m'ont permis d'avoir une vue d'ensemble et une ouverture sur la compréhension des conflits dans divers lieux de la planète. Mais c'est aussi durant mes études à Fribourg qu'ont débuté mes engagements politiques puisque j'ai œuvré au sein de la commission de l'égalité de l'université, en col-

« Il n'est pas question de dire « toutes les femmes doivent s'engager » mais il faut essayer de les motiver sans exercer trop de pression sur elles »

laboration avec l'Union des étudiants de Suisse que j'ai présidée par la suite. Grâce à cette expérience, j'ai ensuite été approchée pour siéger au comité du Conseil suisse des activités de jeunesse (CSA) que j'ai également présidé. J'y étais responsable des questions d'égalité. En parallèle, je suis entrée à la Commission fédérale pour les questions féminines où j'ai siégé jusqu'en 2011, devenant au passage la plus jeune élue au sein d'une commission fédérale. Pierre Maudet détient le record maintenant.

En 2011, j'ai mis un terme à mon engagement au sein de cette commission parce que je n'arrivais pas à concilier mes activités professionnelles et militantes. J'ai donc renoncé à

mon job à la commission fédérale. Les séances avaient lieu la journée et c'était un problème pour certains de mes chefs qui voyaient d'un mauvais œil que je doive m'absenter pour mes activités politiques. Alors, quand j'entends ou je lis dans la presse que les femmes ne s'engagent pas suffisamment, je fulmine parce que je vois les embûches que j'ai rencontrées lorsque je

par ce qu'elles sont des femmes.

■ **Tu as parlé de la commission féminine. A-t-elle besoin d'être dynamisée?**

On est dans une phase de changements avec cinq nouvelles membres plus jeunes et nous sommes en train de fixer les points forts 2015. Beaucoup de nos membres ne savent pas exactement ce que fait la commission féminine. Elle ne doit pas être confondue avec une commission de l'égalité. La commission féminine donne et défend le point de vue des femmes pour se positionner, par exemple, sur les questions des assurances sociales, combattre le projet de rehaussement de l'âge de l'AVS. La commission des femmes se doit de se faire l'écho de la réalité sociale des femmes. La commission féminine s'est aussi fixée comme objectif de mieux profiter des spécialistes actifs au sein du SEV. La commission veut mieux se faire connaître à l'intérieur du SEV et à l'extérieur.

■ **D'après toi, est-il nécessaire d'inclure les hommes dans la promotion de l'égalité?**

Le point de vue des hommes est fondamental. Il s'agit donc de travailler avec ceux qui défendent les intérêts des hommes. Mais comme le dé-

BIO

Née en 1973 à Appenzell Rhodes-externes, Lucie Waser a « émigré » à Saint-Gall avec sa famille à l'adolescence. Institutrice de première formation, elle bifurque pour étudier à l'Université de Fribourg l'ethnologie de l'Europe, les sciences des religions et l'égyptologie. C'est durant cette période qu'elle fourbit ses armes militantes: commission de l'égalité de l'uni, Union des étudiants suisses, puis vice-présidente de la Commission fédérale pour les questions féminines.



Selon Lucie Waser, la promotion de l'égalité se fera en tenant compte des réalités sociales des femmes et des hommes.

but de leur engagement date des années 90 alors que celui des femmes remonte à la Révolution française dans nos so-

«L'égalité salariale est au cœur du combat des syndicats et une manifestation de grande envergure sera mise sur pied le 7 mai prochain. Les mesures volontaires sont bien jolies, mais elles ne suffisent plus.»

ciétés, il s'avère nécessaire de faire concilier ces deux réalités temporelles et cela ne va pas de soi.

■ **Tu as évoqué auparavant les stéréotypes. Le projet actuel de CCT CFF et CFF Cargo prévoit un congé paternité de deux semaines. N'est-ce pas insuffisant pour bousculer la répartition des rôles entre hommes et femmes?**

C'est une semaine de plus qu'actuellement. C'est un petit pas. Il faut avancer comme ça. On l'a vu pour le congé mater-

nité. On s'est battu pendant des dizaines d'années pour un résultat à peu près correct. L'USS se bat pour un congé pa-

ternité de deux mois. Au SEV, on a aussi du retard puisque ce congé n'est que d'une semaine.

■ **Les mentalités évoluent lentement. A ce rythme l'égalité reste un doux mirage...**

Il y a énormément de travail. Formellement, l'égalité existe dans la loi. Mais sa mise en pratique reste difficile. A cela s'ajoute la difficulté pour les hommes de pouvoir travailler à temps partiel. C'est au couple de pouvoir décider qui des deux parents doit travailler.

Mon père est resté à la maison pour s'occuper de ses enfants, dans un village d'Appenzell Rhodes-Extérieures. La situation a tout de même évolué, mais cela prendra encore du temps.

■ **La loi sur l'égalité datant de 1996 n'est toujours pas respectée. Pire: l'écart salarial entre hommes et femmes frôle les 20% et est en hausse. Les femmes de l'USS demandent plus de mesures contraignantes. Qu'attends-tu du Conseil fédéral?**

L'égalité salariale est au cœur du combat des syndicats et une manifestation de grande envergure sera mise sur pied le 7 mai prochain. Les mesures volontaires sont bien jolies, mais elles ne suffisent plus et le Congrès de l'USS se penchera encore sur les inégalités salariales cet automne.

■ **Le Conseil des Etats vient d'adopter le postulat d'une femme bourgeoise demandant justement de ne pas durcir le ton...**

Il y a beaucoup d'énergie déployée contre les progrès sociaux et c'est d'autant plus frustrant lorsque cela vient d'une femme.

C'est aussi un signal de la toute-puissance de notre système économique manquant clairement d'humanité et les femmes ne sont évidemment pas les seules à souffrir des projets néolibéraux.

■ **Depuis le 1^{er} juillet, tu es aussi responsable de la commission des jeunes du SEV. Avec ton parcours, le SEV avait la bonne personne sous la main...**

Je ne suis pas la responsable politique de la commission des jeunes, mais sa coache. Je ne dicte pas la direction à suivre, car c'est à ses membres de la

fixer. Je suis en soutien. J'ai constaté que les membres sont très motivés et engagés. Ils cherchent des thématiques de mobilisation spécifiques, dont le salaire d'engagement aux CFF.

■ **Tout roule, donc?**

Hélas non. Nous cherchons des Romands et des Tessinois. A la commission féminine, on est un peu mieux loti qu'à la commission des jeunes, car il ne manque qu'une représentante italophone. J'aimerais vraiment faire en sorte que pour 2015 les deux commissions soient représentatives de nos membres. Dans l'idéal, elles devraient permettre l'éclosion de personnalités susceptibles, ensuite, d'être actives dans les sous-fédération, histoire de construire le SEV de demain.

Vivian Bologna

Un musée vivant à Bière (VD)

Le Combinateur II

Philippe Gut est un cheminot passionné. Et passionnant. Rencontre avec le propriétaire du Combinateur II, musée ferroviaire.

Lorsqu'on me parle pour la première fois de Philippe Gut, on m'explique qu'il a un musée ferroviaire à Bière. J' imagine alors qu'il a quelques pièces de collection chez lui... et je me mets en route.

Arrivée sur place, oh surprise, les quelques pièces se révèlent être « 15 tonnes de matériel », 1500 bouquins ferroviaires, 11 000 revues ferroviaires, 120 000 photos argentiques triées et classées, 30 000 photos sur support informatique. Et notre cheminot se révèle être un bon vivant qui veut que les visiteurs puissent toucher les pièces, expérimenter et s'amuser. Il accueille d'ailleurs très souvent des classes de la région. Dans son musée, il y a

même un bar pour boire l'apéro, un coin « 1^{re} classe » pour manger des fondues, etc. Quand on visite son musée, on s'y sent bien de suite. Il faut aussi préciser que notre cheminot aime raconter. Raconter comment il a trouvé telle ou telle pièce, comment il l'a rénovée, etc. Il raconte également ses voyages, nombreux, avec son épouse conductrice de bus au MBC et ses deux enfants désormais adultes.

Un hyperactif

Philippe Gut est conducteur de locomotives au MBC, mais plus pour longtemps. Et il travaille à 40 % comme mécano et à 60 % dans les installations de sécurité, suite à des soucis de santé il y a quelques années. Il



Même pas encore entré dans le musée, on voit déjà ce qui se trame...

va prendre sa retraite à 60 ans (il en a 58 actuellement), car il a beaucoup de choses à faire, dans son musée notamment. C'est sa femme qui va augmenter son taux de travail pour lui permettre de prendre cette retraite anticipée. Beau geste. Il faut dire qu'elle a joué un grand rôle dans la création du musée, ayant toujours soutenu son mari, ayant participé aux travaux. Il faut dire qu'elle est, elle aussi, intéressée par la technique et active dans le monde des transports. « Tout ce qui est peinture, collage,

c'est Michelle qui fait », explique Philippe. Elle a donné son aval, mais les deux sont d'accord sur un point, le musée ne doit pas grever le budget familial. Il récolte donc par le bouche-à-oreille: « Je n'achète rien, sauf la visserie, les produits de nettoyage et la peinture. » Tout le concept est basé sur la relation humaine. « Je veux discuter avec les visiteurs, refaire le monde, je ne veux pas d'histoires de fric », explique Philippe.

Henriette Schaffter



Un coin bien sympa à l'intérieur du musée.



Philippe est un bon vivant, qui aime recevoir et expliquer sa passion.

BIO

Philippe Gut a grandi à Montreux. Il est électricien de formation, papa de deux enfants adultes. Il a commencé à conserver des pièces liées au monde ferroviaire à l'âge de 5 ans environ. Le Combinateur II est son deuxième musée, le Combinateur I ayant été créé dans leur ancien appartement à Bière. Sa femme explique à ce propos: « On aurait habité dans une loc, c'était la même chose. » Il faut dire qu'il habitait dans 47 m² avec plein de matériel et deux jeunes enfants. Le Combinateur II a pris quant à lui ses quartiers dans le grenier de l'appartement que loue le couple à 3 km de Bière. Il a été inauguré le jour des 50 ans de Philippe, en 2006. Philippe est devenu électricien uniquement pour pouvoir se former ensuite comme mécano. Mais en 1981, alors

que les candidats mécanos aux CFF se bousculent au portillon, il n'est pas admis. S'ensuit une grande frustration qui a finalement passé. Il devient alors mécano au BVB (Bex-Villars-Bretaye) puis au MBC. Ses hobbies, à part le Musée? La **cuisine** (« je suis un malade de la cuisine »), les **voyages** (« j'ai visité 60 pays ») et la **musique** (« dans toutes les pièces de la maison, il y a un appareil de musique »). Son rêve? Acheter deux voitures CIWL (Compagnie internationale de wagons-lits) et faire un bed and breakfast dans son jardin... Une voiture servant de restaurant et l'autre de couchettes. En attendant, l'appartement comporte tout de même 17 « lits » pour pouvoir loger du monde...

VISITE

Toutes les personnes intéressées peuvent prendre contact avec Philippe Gut au 021 809 55 68 ou à pmgut@sefanet.ch.

A conseiller aux enfants à partir de 5 ans.

Le musée se situe à 3 km de Bière.

Un combinateur, kesako?

Le nom du musée vient d'une pièce présente dans les locomotives, pièce maîtresse qui sert à la conduite.

Définition: appareil de commutation servant à effectuer différentes combinaisons de circuits. Les combinateurs sont les appareils de mise en marche.



Enthousiasme?

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



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

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

Assurance clientèle privée

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

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

Assurance véhicules à moteur

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

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

Conseil: attention aux délais de résiliation!

Surveillance spéciale

« La sécurité s'est beaucoup améliorée ces dernières années. »

Christoph Frech, chef de la surveillance spéciale de la région Mitte



La sécurité dans les gares a plusieurs visages

Les employés de Securitrans sont responsables entre autres de la sécurité dans les gares. Il s'agit d'une activité variée, comme nous le montre le coup d'œil jeté à la gare de Berne. Les agents s'occupent des escalators défectueux, des vitres cassées, administrent les premiers secours, donnent des renseignements aux voyageurs et démêlent des conflits qui peuvent parfois se terminer en bagarres.

Ce matin-là, l'opérateur Andreas Begert dirige l'équipe depuis la centrale de surveillance de Securitrans à la gare de Berne. Il reçoit la visite d'un agent en civil de la police cantonale bernoise. Il s'agit d'un vol à la tire qui s'est passé la veille au soir. Un homme âgé a été agressé et il a porté plainte. Les deux personnes responsables de la sécurité recherchent les enregistrements vidéos au moment des faits sur l'un des nombreux écrans qui sont suspendus aux murs de la centrale de Securitrans, un peu comme des images dans une galerie. Ils trouvent ce qu'ils recherchent. « Nous avons pu reconnaître les coupables, un homme et une femme, ainsi que leur manière de procéder, » explique Andreas Begert.

« Les vols à la tire sont fréquents » ajoute l'agent de sécurité. « Heureusement, on peut avoir recours aux enregistrements des 240 caméras vidéo qui couvrent tout ce qui se passe à la gare de Berne. » Andreas Begert garde un œil sur quelques unes d'entre elles durant son service. Certaines caméras peuvent être pivotées par ordinateur et certaines sont dotées d'un zoom. La qualité est tellement bonne

que l'on peut même lire à l'écran l'affichage jaune des horaires. Dans la centrale, on trouve aussi des caméras d'autres gares qui font partie de la région « Mitte » de Securitrans: Bienne, Soleure et Viège par exemple. Les enregistrements sont conservés durant 72 heures, ensuite on enregistre une autre séquence par-dessus et ils sont ainsi effacés pour autant qu'ils ne soient pas utiles aux autorités chargées d'une enquête en tant qu'élément de preuve. Dans un tel cas, c'est la police des transports qui sécurise le matériel. Pour chaque émission de matériel, une décision du juge est nécessaire.

La gare est surveillée « passivement »

Une surveillance sans faille et active de la gare de Berne, qui accueille chaque jour 260 000 passagers, n'est pas possible. L'opérateur est très souvent seul dans la centrale. « Nous essayons de faire plutôt une surveillance passive » explique Christoph Frech, chef de la surveillance spéciale de la région Mitte de Securitrans. Les événements sont suivis activement seulement si l'on a connaissance d'un fait spécifique.

Andreas Begert est « rempla-

çant » dans le domaine de la surveillance spéciale. Il travaille à 40% en tant qu'opérateur, et à 60% il patrouille à l'extérieur. Il aime son travail dans la gare et les transports publics pour les nombreux contacts avec les gens. Pour cette raison, le constructeur métallique diplômé est devenu patrouilleur chez Securitrans il y a plus d'un an et demi. Une sonnerie se fait entendre. Un livreur demande l'autorisa-

tion de pénétrer dans la gare. Andreas Begert voit sur l'écran qu'il s'agit d'un camion de livraison d'un fournisseur de bière qu'il connaît. Il ouvre la barrière d'un clic de souris. On voit disparaître le véhicule dans les bas-fonds de la gare, zone totalement inconnue des voyageurs.

Andreas Begert par contre, de même que ses collègues de Securitrans, doit connaître par cœur l'intégralité de cette pla-

que tournante du trafic. Cela comprend aussi les trois étages souterrains dans lesquels se trouvent les installations techniques ainsi que la centrale de logistique qui accueille la livraison des marchandises. C'est depuis là que sont ravitaillés les nombreux magasins et restaurants de la deuxième plus grande gare de Suisse. L'une de ses tâches est d'encadrer les ouvriers qui doivent venir réaliser des travaux

830 personnes travaillent chez Securitrans

La sécurité sur les chantiers

Securitrans SA occupe aujourd'hui quelque 830 personnes. Elles se chargent de la sécurité sur les chantiers, dans les gares, sur les trains et renforcent les services des travaux.

La sécurité des gares, des passagers et du personnel, et la manière dont elle est assurée ont subi ces dernières décennies un changement radical. La question est devenue d'autant plus pointue suite aux suppressions du per-

sonnel qui assurait autrefois la sécurité par sa présence dans la surface. Depuis longtemps maintenant, beaucoup de gares ne sont plus desservies et dans les trains régionaux, il n'y a plus que des contrôles sporadiques. En outre, l'évolution de la société joue un rôle qui ne touche pas seulement les transports publics. Ainsi par exemple, l'uniforme n'impose plus le respect et les gens sont sans gêne lorsqu'il s'agit de salir les lieux publics, de commettre des actes de vandalisme ou d'autres nuisances. Ceci

est aussi favorisé par la tendance d'une société qui vit 24 heures sur 24.

Avec un tel contexte, les CFF ont tout d'abord mis sur pied leur propre police des transports, qui recrutait son personnel en grande partie parmi les cheminots, en particulier les agents de train. C'est l'entreprise privée Securitas, spécialisée en sécurité, qui était alors responsable de la sécurité sur les chantiers. Pour la sécurité dans les gares, selon l'endroit, diverses entreprises étaient engagées. Les CFF dé-



Les patrouilleurs que l'on reconnaît de loin donnent une impression objective et subjective de sécurité dans la gare.

dans la gare. Il distribue les cartes de parage, donne au guichet les badges et les clés. Si les ouvriers doivent effectuer de la soudure, ils remplissent un formulaire. Afin

d'éviter une fausse alarme, l'opérateur éteint le détecteur de fumée dans le secteur concerné. « Pour cela, il faut bien connaître les lieux. »

Une querelle dégénère

Soudain, Andreas Begert est en alerte. Dans la partie de la gare réservée au trafic régional Berne-Soleure (RBS), un règlement de comptes est en

cours et l'employé du guichet l'a appelé par téléphone pour l'en informer. Il est 11h41. Sans perdre de temps, l'opérateur contacte par radio la patrouille, toujours composée de deux personnes. « Nous sommes sur place », annoncent les deux collègues une minute plus tard. Comme il n'a pas accès aux caméras vidéo de la gare RBS, Andreas Begert doit s'en remettre à sa radio. Apparemment, les perturbateurs ne veulent pas se calmer, il doit donc appeler d'autres collègues de la police cantonale, qui dispose d'un poste de garde à la gare. « Dans de tels cas, il faut rester calme, conserver une vue d'ensemble et faire preuve d'initiative. »

Les policiers sont sur place à 11h47. A midi, le boulot est terminé. Deux couples se sont empoignés et la police a relevé leurs identités. Dès que les hommes de la patrouille rentrent à la centrale, les évé-

pk/mv

Suite en page 12

INFO

Securitrans au SEV

Au sein du SEV, Securitrans est aujourd'hui une branche de la nouvelle sous-fédération AS, Administration et Services. Securitrans dispose de sa propre CCT. D'après le secrétaire syndical en charge du dossier, Urs Huber, chez Securitrans l'éternel sujet de discussion est l'irrégularité des mandats, actuellement due en particulier aux mesures d'économies à CFF Infrastructure. A cause de cela, le personnel a des difficultés à planifier les tours de service, mais les véritables problèmes d'application (par exemple pour calculer suffisamment de temps) concernent plutôt les chefs régionaux. Lors des négociations salariales pour 2014, le SEV a exigé une amélioration de la réglementation des vacances, ce qui était le vœu des membres depuis longtemps; Urs Huber pense pouvoir l'obtenir prochainement. **pmo/mv**

ers et dans les gares

siraient une uniformisation et une meilleure qualité. Avec l'entreprise Securitas SA, ils ont fondé en 2001 la filiale Securitrans. Elle appartient à 51% aux CFF et à 49% à Securitas.

Aujourd'hui, l'entreprise occupe quelque 830 personnes et la tendance est à la hausse. Les employés sont actifs dans trois domaines. Le plus grand d'entre eux est celui de la sécurité des chantiers qui compte 600 employés. Dans la surveillance spéciale, 160 personnes sont actives et pour le renfor-

cement des équipes, soit dans la construction des voies, environ 70 personnes sont engagées. C'est le secteur de la surveillance spéciale qui est responsable de la sécurité dans les gares. Il est divisé en trois régions géographiques avec quatre centrales de surveillance. L'une d'entre elles se trouve en gare de Berne.

Les patrouilles de la surveillance spéciale font également des contrôles de billets pour diverses entreprises de transports, et elles accompagnent certains trains afin

d'améliorer la sécurité des passagers et du personnel de manière subjective et objective, par leur présence. Parmi leurs tâches figurent aussi des mesures contre les graffeurs. Securitrans surveille en outre les trains de RAlpin SA qui, sur mandat de la Confédération, exploite l'auto-route roulante à travers les Alpes suisses. L'entreprise de sécurité travaille dans divers domaines avec la police ferroviaire qui, selon la loi fédérale, dispose des mêmes compétences que la police.



Andreas Begert, en qualité d'opérateur, dirige les engagements depuis la centrale de contrôle.



Selon Christoph Frech, le chef de région Securitrans Surveillance spéciale, la sécurité à la gare de Berne s'est améliorée durant les dernières années.

Suite de la page 11

nements sont retracés. Andreas Begert rédige ensuite un rapport et annonce l'intervention au cadre supérieur de Securitrans, qui tient à être informé de tout ce qui se passe.

Le cas sort aussi de l'ordinaire parce qu'il s'est déroulé un mercredi à midi. Les agressions et bagarres se passent généralement plutôt le week-end, c'est là que l'alcool entre aussi en jeu. Securitrans augmente le nombre de patrouilles selon les situations. Les patrouilleurs surveillent la gare chaque jour, 24h sur 24, et le temps de travail est organisé en trois équipes de 8 heures, nous informe Christoph Frech. Dans d'autres gares moyennement grosses de la région Mitte, ils marquent leur présence durant quelques heures seulement.

Ce jour-là, l'Argovien Roger F. et le Bernois Mathias G. sont de service, deux jeunes hommes grands et sportifs qui, dans leurs vestes jaune citron fluo, sont visibles de loin par les passants, afin de donner aux voyageurs une im-

pression de sécurité. Ils portent l'uniforme bleu de Securitrans et à la ceinture une radio, une matraque, du matériel de premier secours, un spray au poivre et des menottes, et cela leur donne un air militaire. Mais ce ne sont pas eux les «méchants» précise Mathias G., la sécurité est un vaste thème.

Travail varié

Le travail et les tâches des patrouilleurs sont effectivement très vastes: ils apportent leur aide partout où ils peuvent, effectuent des contrôles d'ordre et prennent des mesures. En première ligne, ils assurent un fonctionnement sans faille des installations de la gare (c'est de là que vient le nom de surveillance spéciale). Durant leurs tournées, ils contrôlent les ascenseurs et les escalators. Ils se préoccupent des détails comme les vitres cassées, car cela aussi pourrait signifier un problème de sécurité puisque les passants pourraient glisser et se blesser. Les patrouilles sont en général les premières sur place et appellent les secours,

par exemple si un incendie se déclare ou si un usager de la gare a besoin de soins médicaux (en 2012 il y a eu 200 cas de ce genre). Le personnel de Securitrans rafraîchit ses connaissances de premier secours chaque année en suivant des cours. Ils emmènent les gens qui ne connaissent pas les lieux jusqu'au bureau d'information pour les touristes et donnent des renseignements sur les horaires.

Les patrouilleurs effectuent leurs tournées selon un itinéraire planifié. Tout d'abord, ils contrôlent les automates à billets pour voir s'ils n'ont pas été manipulés par des fraudeurs pratiquant le «skimming» (ils sont plutôt rares en gare de Berne...). Ils prennent ensuite des contacts et font de brèves visites dans les magasins et restaurants. Les commerces de la gare ont droit à des prestations stipulées dans leur contrat de location, ils sont ainsi indirectement clients de Securitrans. La patrouille est par exemple présente le soir lorsque la pharmacie qui distribue la méthadone est sur le point de

fermer. Vers l'entrée principale aussi, Roger F. et Mathias G. effectuent des contrôles. C'est un «coin chaud». A cet endroit, il y a une «faune» qui traîne et les commerces alentours considèrent que c'est une gêne pour leur chiffre d'affaires.

Application du règlement

L'application du règlement à l'usage des utilisateurs est une charge incontournable de Securitrans. Les patrouilles rendent attentifs les passants qui ont la cigarette à la main qu'il est interdit de fumer, les skateboarders qu'il est interdit de faire du skate, et ils demandent aux personnes qui ne sont pas en train de voyager de libérer la salle d'attente. Roger F. et Mathias G. précisent qu'ils faut agir là avec mesure. On peut obtenir beaucoup si l'on reste poli et si l'on essaie de convaincre les gens par la parole, explique Roger F. Mais si les mots ne suffisent pas, les patrouilleurs de Securitrans peuvent se faire comprendre autrement. Ils n'ont pas la compétence de distribuer des amendes, mais ils peuvent contrôler les identités, établir une

plainte et en cas de besoin et sur demande de la police cantonale, livrer les gens menottes aux poignets aux policiers de garde. Cela peut déboucher sur un renvoi de la gare. Pendant 48 heures, les gens n'ont plus le droit d'être là, ou seulement le temps de prendre un billet et le train.

Roger F. a dû utiliser son spray au poivre seulement une fois en deux ans, depuis qu'il travaille chez Securitrans: c'était la fois où un passant a lancé son chien sur lui. Il était également en service en août 2013, lorsque la manifestation «Tanz dich frei» s'est transformée en émeute et que la gare a été prise comme cible par les vandales. Mais cela reste une exception. Au contact des fans de hockey et de football, ceux qui sont chargés de la protection des locaux et des biens sont désormais bien entraînés.

Car en temps normal, la gare de Berne n'est pas un lieu dangereux, ceci grâce aussi à la présence des gens de Securitrans: «La sécurité s'est beaucoup améliorée ces dernières années», conclut Christoph Frech.

Sections

Lundi 18 août ■ VPT-TN

20h15
Restaurant du Cercle National,
à Neuchâtel
2^e étage

Assemblée générale

Ordre du jour: PV de la dernière assemblée, rapport du président pour l'année 2013 et 2014, élection du comité de gestion, requêtes du personnel pour l'année 2015, jubilaires pour l'année 2014. Divers Venez nombreuses et nombreux à cette assemblée générale, il s'agira de décider des requêtes salariales 2015. Nous comptons sur votre présence! Il s'agira principalement de défendre VOS conditions de travail. Dans l'attente de vous rencontrer, le comité de section vous adresse ses amicales salutations.

Le président, Pierre-Alain Gerber

Commissions

samedi 16 août ■ Commission féminine

10h15
RDV Gare de Lausanne

Sortie à la Vallée de Joux

Sortie à la Vallée de Joux (Au Pont) par tous les temps. Rendez-vous à la gare de Lausanne voie 5 à 10h15. Bienvenue à toutes et tous. Inscriptions et renseignements auprès d'Esther Geiser au 079 484 27 31.

Décès

Chapuis Nelly, veuve de Marcel, Lausanne; décédée dans sa 89^e année. PV Vaud.

Comte Claude Josiane, veuve de Raymond, Bex; décédée dans sa 70^e année. PV Vaud.

Cornaz Aimé, méca man pens, Renens VD; décédé dans sa 93^e année. PV Vaud.

Heizmann Robert, chef de train, Delémont; décédé dans sa 80^e année. PV Jura.

Perrinjaquet Georgette, veuve de Fritz, Buttet; décédée dans sa 89^e année. PV Neuchâtel.

Riedo Bernard, CT, Neuchâtel; décédé dans sa 94^e année; PV Neuchâtel.

Schlaefli Walter, maître artisan, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 86^e année. PV Vaud.



Avec ses quelque 43000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.

Suite à un départ à la retraite, nous recherchons pour le 1^{er} décembre 2014 ou date à convenir, un/une

collaborateur/collaboratrice 60%-70% en charge des traductions d/f et des tâches administratives f pour notre secrétariat central à Berne

Vos tâches principales:

- Traductions écrites de l'allemand vers le français
- Soutien administratif des secrétaires syndicaux romands et du service de traduction
- Déroulement administratif optimal de l'assistance juridique professionnelle (f)
- Organisation de conférences

Votre profil:

- Formation commerciale ou équivalente, avec expérience en traductions d/f
- Langue maternelle française avec de très bonnes connaissances de l'allemand
- Bonne capacité rédactionnelle et maîtrise des outils informatiques (MS-Office)
- Sens de l'initiative, fiabilité et aptitude à travailler en équipe
- Intérêt à travailler de manière précise et autonome
- Identification avec les valeurs syndicales

Nous offrons:

Une activité diversifiée et intéressante dans un environnement professionnel politique ainsi que des conditions d'engagement progressistes sont proposées à toute personnalité engagée. Pour de plus amples informations sur le SEV: www.sev-online.ch.

Avons-nous éveillé votre intérêt? Prière de nous faire parvenir votre dossier de candidature complet jusqu'au 25 août 2014 par voie électronique à: Mme Miriam Brand, responsable du personnel (miriam.brand@sev-online.ch).

SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57

Pensionnés

Mercredi 20 août ■ PV Jura

Départs dès 7h15

Sortie annuelle

Chemins de fer du Kaiserberg Granges-Paccot / Fribourg. Pour cette année, le comité a opté pour une sortie dans la région fribourgeoise. 7h15 départ Porrentruy Parc Ziggurratt 7h45 Delémont (Devant chez Lidl). Café/croissants dans le car. 10h15 Visite du Chemin de Fer du Kaiserberg. Repas à Praz: potage, salade, filets de perches, pommes nature, coupe Bel Air. Retour via La Neuveville - Chasseral (Pause café). Arrivée vers 17h dans le Jura. Prix de la sortie: 70 frs (avec une participation de la caisse). Tout est compris sauf les boissons du repas. Inscriptions jusqu'au 15 août 2014 auprès du président P. Ackermann (032 422 48 35) ou du secrétaire Oscar Schaub (032 422 67 76). Le secrétaire: Oscarrité

Mercredi 27 août ■ PV Biel/Bienne

Départ de Lyss à 7h45 et de Bienne à 8h

Course surprise avec un train spécial historique en Romandie

Il y a encore quelques places libres pour notre voyage exclusif en Romandie. Renseignements et dernières inscriptions auprès du président, Ruedi Flückiger, Tél. 079 251 27 29. Le comité vous souhaite un intéressant et agréable voyage.

Mardi 2 septembre: ■ PV Fribourg

Pique-nique au chalet des Gros Prarays aux Monts de Marsens

Accès par le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Par voiture privée: rendez-vous devant la boucherie de Marsens à 11h55 pour y prendre les passagers du bus. Retour de Marsens à 16h26 ou à 17h19, arrivée à Fribourg à 17h20 ou à 18h00. La soupe du chalet et les cafés sont offerts. Pour le reste, chacun apporte son en-cas. Les desserts sont les bienvenus. Boissons à disposition sur place à des prix raisonnables. Le pique-nique a lieu par n'importe quel temps.

Inscription jusqu'au samedi 30 août au plus tard, en indiquant votre mode de transport, auprès du vice-président, Franz Rohner, tél. 026 4932015, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou auprès du secrétaire, Jacques Zulauff, tél. 026 6682137, e-mail: jzulauff@hotmail.com

Mercredi 17 septembre ■ PV Vaud

Balade magnifique dans l'Emmental

Inscription jusqu'au 5 septembre 2014
par carte postale adressée à René Guignet, Route d'Aubonne 9a, 1304 Cossonay, ou par courriel: rene.guignet@hotmail.ch en mentionnant: nom, prénom, adresse et nombre de personnes.
Titre de transport: Carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination: Sumiswald-Grünen

C'est dans la belle région de L'Emmental, plus précisément entre Wasen l.E et Langnau que le comité de la section vous invite pour notre sortie de fin d'été.

Nous vous proposons le programme suivant: Départ de Lausanne à 8h20, voie 1 avec l'IC 717, direction Berne ou nous changerons de train, pour embarquer à la voie 13A, à 9h50 direction Sumiswald-Grünen. De ce lieu, un bus nous emmènera jusqu'à Lüderenalp, d'où, grâce, je l'espère à un soleil resplendissant, nous jouirons d'une vue extraordinaire sur les Alpes avec le trio magique de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau d'un côté et du Jura de l'autre.

A partir de 11h45, l'apéritif et le repas vous seront servis au Restaurant du même nom avec au menu: un potage, l'assiette emmentaloise «jambon du marché, lard, saucisse, pomme de terre, haricots et carottes» suivi d'un dessert onctueux. Après le repas, vous aurez encore largement le temps de faire une balade pour apprécier, sous plusieurs angles, ce panorama à 360°, avant de reprendre le bus du retour à 15h40 pour regagner Sumiswald-Grünen. A 16h19, nous monterons dans le train direction Berne d'où nous repartirons de la voie 5 à 17h35 pour arriver à Lausanne à 18h40. Pour la prise en charge des frais du repas et des boissons (blanc, rouge, eaux minérales et café), une participation de 60 frs vous est demandée. Cette dernière sera encaissée durant le voyage d'aller et nous vous remercions d'avance de prévoir la monnaie en conséquence.

Une belle journée en perspective pour laquelle nous nous réjouissons d'avance de votre nombreuse participation. Recevez nos amicales salutations.

Votre comité

Elle prend sa retraite après 35 ans passés au SEV

Le rouge pas que dans les cheveux

Fin juillet, la Seelandaise Susanne Schürch a éteint pour la dernière fois son PC du secrétariat central. Elle entend désormais profiter pleinement de son temps libre.



Susanne Schürch a travaillé chaque jour avec plaisir au SEV.

Tous les membres qui depuis 1981 ont suivi un cours de formation du SEV ou de Movendo (respectivement de la Centrale suisse d'éducation ouvrière jusqu'en 2002) ont été « fichés » par Susanne Schürch: dans les premières années sur papier puis dès le milieu des années 80 par le biais du programme électronique de gestion des membres qui « nous a énormément facilité le travail », relève-t-elle tout en faisant apparaître à l'écran les cours suivis par l'interviewer. « Nous avons supprimé les fiches bristol et les données électroniques sont éliminées après deux ans », rassure Susanne Schürch. Dans les années 80, le SEV organisait encore 40 à 50 cours par année, soit près de trois fois plus qu'aujourd'hui: rhétorique, conduite de séance ou d'association, dans le cadre de semaines de cours. Entre-temps, il les a « externalisés » à Movendo. Ces cours d'une semaine avaient lieu habituellement dans la maison du SEV aux Avants (VD), les cours d'une journée un peu partout en Suisse. Contrairement aux secrétaires syndicaux qui donnaient les cours, Susanne Schürch ne se rendait pas sur place à moins qu'elle ne garnisse elle-même les rangs des participants. Lorsqu'elle entre au secrétariat central le 1^{er} avril 1979, elle officie d'abord aux archives. « Ce n'était pas vraiment mon truc », dit-elle, même si elle s'y est vite habituée. En 1981, elle reprend donc l'administration de la formation, année au cours de laquelle elle s'est mariée. Elle a baissé son pensum à 80%. Après la naissance de son fils, fin 1987, elle passe à 50%.

Un travail aux multiples facettes

Susanne Schürch a aussi soutenu administrativement les secrétaires syndicaux et, des années durant, les commissions jeunesse et migration. Elle s'est ainsi frottée à divers domaines tout en en découvrant sans cesse d'autres: temps de travail, assistance juridique et assurances sociales. Ces 12 dernières années, elle a aussi représenté le per-

sonnel au sein de la caisse de pension du SEV. Elle n'est pourtant pas restée fidèle au SEV uniquement en raison des multiples facettes du métier, mais aussi parce qu'elle a pu s'y identifier pleinement.

C'est lié à ses opinions (rouges) dans lesquelles elle a grandi, sans qu'il y ait eu de gros débats autour de la table familiale à Brügg près de Bienne. Son père était horloger, le père de sa mère employé d'exploitation à la gare de Münchenbuchsee, sa grand-mère et sa grande-tante étaient garde-barrières – et membres SEV. Après sa formation commerciale, Susanne Schürch a œuvré six mois comme hôtesse de voyage à Cesenatico (I), trois ans dans une filiale de NCR ainsi que trois ans au contrôle des étrangers de la commune de Münchenbuchsee. Elle devait notamment appliquer la dure législation touchant les saisonniers. Face à ces conflits de conscience, elle entra au SEV en 1979. A 25 ans, elle entre au comité du PS de Münchenbuchsee ainsi qu'au parlement communal. Plus tard, elle présidera aussi la section PS de Rapperswil (BE). C'est là qu'elle vit avec son mari, qui doit encore travailler quelques années en tant qu'installateur sanitaire. Avant tout, elle veut « simplement voir comment on se sent lorsqu'on a du temps »: pour la maison, pour jardiner, pour un chien, pour lire, faire de la photo, de la couture... C'est pourquoi, pas question de s'engager dans de nouvelles activités avant la fin de l'année.

F/vbo



Un(e) agent(e) du mouvement ferroviaire

Au sein d'une compagnie entreprenante, engagez-vous auprès de notre division de l'exploitation.

Lieu de travail Tramelan / Saignelégier (mobilité exigée)

Taux d'activité 100%

Entrée en fonction 1^{er} octobre 2014 ou à convenir

Activités

- Gestion de la circulation des trains;
- Vente de titres de transports et de différentes offres commerciales et touristiques;
- Accomplir différentes tâches administratives;

Profil requis

- Être titulaire d'un CFC d'agent(e) du mouvement ou d'opérateur/trice du trafic ferroviaire ou titre jugé équivalent;
- Être titulaire d'un CFC d'employé(e) de commerce ou titre jugé équivalent;
- Être âgé(e) entre 25 et 40 ans;
- Être souple et prêt à travailler en horaires irréguliers, également le samedi et le dimanche;
- Bonne expression de la langue française écrite et orale;
- Connaissances de la langue allemande souhaitées;
- Aisance dans les relations humaines;
- Aptitude à travailler en équipe mais également de manière indépendante;
- Sens des responsabilités et de l'organisation confirmés;
- Prise de décisions et résistance au stress;
- Polyvalence et flexibilité;

Nous vous offrons

- Activités variées au sein d'une importante entreprise régionale;
- Un environnement de travail motivant et valorisant la prise d'initiatives et de responsabilités;
- Une politique de formation continue et les conditions salariales attrayantes.

Renseignements

M. Kocher, chef de la division de l'exploitation, se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire (jean-claude.kocher@les-cj.ch – 032 482 64 60)

Candidature

Pensez-vous être la personne idéale? Alors n'hésitez plus, adressez-nous votre dossier complet avec photo par courrier à l'adresse ci-dessous ou directement en ligne «rubrique poste agent(e) du mouvement - DE» sur: candidatures@les-cj.ch **d'ici au 25.8.14.**

Seules les postulations répondant au profil ci-dessus seront prises en considération.

Chemins de fer du Jura
Service des ressources humaines
Mme Francesca Paupe
Rue du Général Voïrol 1
2710 Tavannes



Le train rouge qui bouge!

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Angle droit

Chef pris en sandwich

Le rôle des « petits chefs », en sandwich entre la base et leurs supérieurs, n'est pas facile. Mais leur situation devient vraiment périlleuse lorsqu'ils ne parviennent pas à remplir les attentes de leurs chefs. Car alors, non seulement leur fonction de chef est mise en péril mais en plus, le licenciement les menace et dans une profession de monopole, ils se retrouvent en position délicate de réorientation professionnelle.

Après avoir perdu la confiance de ses supérieurs ainsi que sa fonction de chef, un chef de team mécanicien de locomotives employé dans une entreprise ferroviaire a dû se battre pour conserver son emploi de mécanicien.

Le chef de team – que nous nommerons Jean – est invité, quelques jours après son retour de vacances et à son grand étonnement, à se présenter dans le bureau du supérieur de son chef. Et là, sans prendre de gants, il lui est signifié qu'il ne leur est plus possible de collaborer avec lui. Et qu'il doit chercher un autre travail. Ceci parce qu'il ne leur a (apparemment) pas transmis une information importante. Que s'est-il passé? Avant ses vacances, Jean a demandé à l'un de ses collaborateurs de prendre position sur la réaction d'un client.

Ce collaborateur n'a pas envoyé sa vision des choses seulement à Jean mais, sans qu'on le lui ait demandé, aussi au directeur, parce que la lettre du client lui était adressée. Jean explique qu'il a pris connaissance de ce malheureux mail adressé au grand chef seulement après ses vacances, et qu'il a renoncé à en informer son supérieur direct au vu du temps qui s'était déjà écoulé. En outre, aucun processus clairement défini ne prévoit une telle démarche. Les chefs n'écourent pas les explications de Jean: après une dizaine de minutes, il doit quitter le bureau.

Plus confiance

Cinq jours plus tard, le chef direct de Jean l'informe de la suspension de sa fonction. Il reproche à Jean d'avoir déjà dû lui demander à plusieurs reprises de transmettre des informations concernant des affaires de gestion du personnel délicates. Selon lui,

Jean ne soutient pas assez la direction pour ce qui est de l'organisation (cela revient à dire que Jean est trop proche des collaborateurs de la base), et il n'a pas constaté chez lui une volonté de s'améliorer. Jean a dès lors perdu la confiance de ses supérieurs. En conséquence, il doit quitter sa fonction deux mois plus tard et rechercher activement un nouveau poste à l'interne de l'entreprise ou à l'extérieur. Il devra aussi informer lui-même ses collègues et collaborateurs concernés durant les prochains jours. Pour Jean, la suspension de sa fonction est intervenue de manière totalement inattendue, d'autant plus qu'un mois auparavant il a eu sa dernière évaluation de prestations et que les résultats étaient plus que positifs concernant aussi bien ses prestations générales que celles relevant de sa fonction dirigeante. Quelques jours plus tard, Jean reçoit un compte-rendu de la discussion qu'il doit si-

gner. Mais il ne signe pas car il trouve que les reproches ne sont pas formulés de manière suffisamment concrète, et il n'est pas d'accord avec le contenu. De son point de vue, dans son comportement il n'y a aucun manquement qu'on puisse lui reprocher. Il fait alors une demande d'assistance juridique au SEV et demande qu'on l'accompagne à la prochaine discussion.

Procédure irrégulière

Au cours de la discussion suivante entre Jean et son chef ainsi qu'un représentant du service du personnel, le secrétaire syndical qui accompagne Jean constate que ce dernier conteste les reproches qui lui sont faits et que ceux-ci, même s'ils étaient fondés, ne justifieraient pas une suspension de fonction ni un licenciement (qui menace de manière sous-jacente). En outre, la procédure lancée contre Jean va à l'encontre de la CCT qui demande, en cas de prestations insuffisantes ou de comportement insatisfaisant, un avertissement écrit avec la mention d'un possible licenciement avant qu'un licenciement proprement dit ne soit prononcé. Selon la CCT, des objectifs doivent auparavant être fixés et un délai raisonnable doit être accordé pour permettre à la personne concernée de s'améliorer.

Renonciation volontaire à la fonction de chef de team

Lors de cette séance, Jean laisse entendre que, au vu des relations actuelles avec ses chefs, il préfère renoncer à sa fonction dirigeante et qu'il aimerait de nouveau travailler en tant que mécanicien de locomotives. Les représentants de l'employeur rétorquent cependant qu'ils ne peuvent proposer à Jean

qu'un poste de mécanicien de locomotives limité à six mois. Ensuite il devra se réorienter professionnellement.

Offre refusée

Cette « offre » est rejetée par le représentant du SEV qui la considère inacceptable. Il communique par écrit l'avis de Jean concernant les événements qui se sont produits, le fait qu'il les conteste et que la suspension de la fonction et le licenciement sous-jacent ne sont pas conformes à la CCT, et il suggère à l'entreprise de revoir sa position.

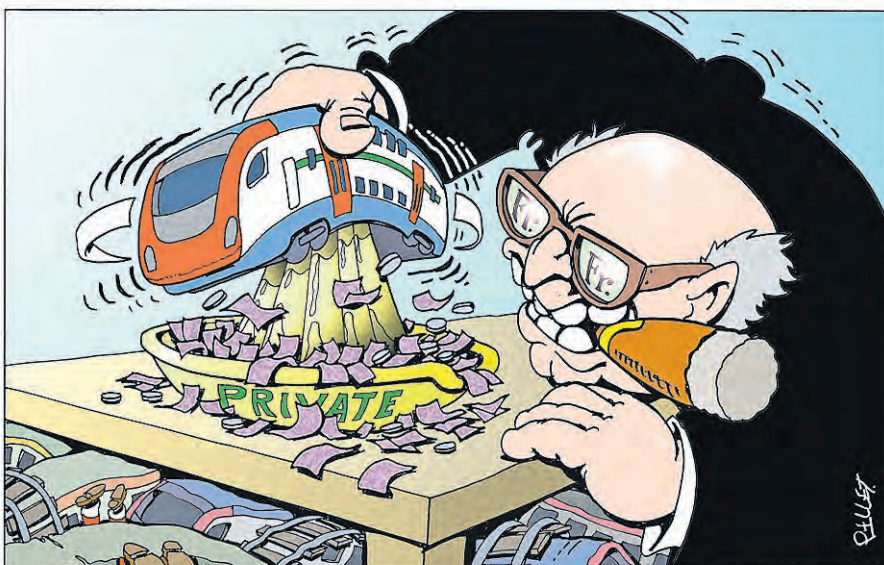
Lors d'une autre discussion (deux mois et demi après la première douche froide), les représentants de l'employeur expliquent que Jean perdra définitivement son poste de chef dans trois mois et demi. Au vu de l'évolution des ressources, ils ne peuvent pas lui garantir un poste de mécanicien à durée illimitée. Mais Jean a tout de même de bonnes chances. En tous les cas, il peut rester encore deux mois supplémentaires en tant que mécanicien de locomotives s'il signe en l'espace de cinq jours un accord stipulant qu'il renonce à des démarches juridiques.

Ce dernier passage est supprimé à la demande du SEV et, en lieu et place, il est constaté que dans l'intérêt des deux parties, il faut trouver un accord.

Lors d'une énième discussion, on propose à Jean un poste de mécanicien de locomotives de durée illimitée. Il l'accepte. Son salaire de chef lui sera versé encore pendant deux ans. On aurait cependant pu arriver à la même solution en se mettant d'accord beaucoup plus simplement, sans devoir parler de licenciement.

Le team d'assistance juridique

PELLET PIOCHE: La privatisation et ses bienfaits



Le SEV obtient gain de cause aux Transports publics genevois

Enquête aux TPG: le SEV en sort renforcé

Après avoir fait la sourde oreille, les Transports publics genevois ont décidé de diligenter une enquête indépendante pour faire la lumière sur les méthodes de management au sein de l'entreprise. Le SEV a ainsi obtenu ce qu'il voulait. Entretien avec la vice-présidente Barbara Spalinger.

■ Barbara Spalinger, la direction des TPG a décidé de faire la lumière sur les méthodes de management que dénonçait le SEV. Une excellente nouvelle...

Absolument! Même si on ne peut que saluer cette décision, j'ai aussi envie de dire: enfin! Nous avions déjà alerté l'ancien directeur il y a plus d'une année, mais il a fait la sourde oreille.

■ La médiatisation à la mi-juillet de ces méthodes de management et la ténacité du comité de la section SEV-TPG auront donc porté leurs fruits...

C'est certain. Je pense aussi que le directeur ad interim n'avait pas forcément tous les éléments en sa posses-



Barbara Spalinger estime que le SEV a obtenu ce qu'il voulait, l'ouverture d'une enquête.

sion. La séance que nous avons eue avec lui le 5 août a permis de clarifier les choses. Il semble aussi que la direction des TPG n'a pas mesuré l'impact de l'homicide perpétré en 2011 lorsqu'un employé a abattu un de ses supérieurs dont il ne supportait plus les méthodes de management. Depuis cet événement, les collaborateurs sont en-

core plus sensibles aux méthodes de leurs chefs.

La délégation du comité de la section SEV-TPG qui m'a accompagnée à cette rencontre – composée de Michel Viret, Vincent Leggiero et Fabio Zamuner – a donné des exemples clairs de ce qui se passe aux TPG. Le directeur ad interim les a écoutés très attentivement.

■ Le SEV a accepté que l'enquête indépendante soit confiée à M^e Bernard Ziegler. Pourquoi le SEV est-il satisfait de ce choix?

Il est difficile de s'opposer à un tel choix. M^e Ziegler connaît les TPG pour avoir siégé au conseil d'administration il y a de nombreuses années. Chargé de faire la lumière sur les événements qui ont conduit au décès d'Adeline, la sociothérapeute de La Pâquerette, et ancien conseiller d'Etat genevois, il a énormément d'expérience et cela montre que désormais les TPG prennent les choses très au sérieux.

■ Quelle attitude va adopter le SEV par rapport à cette enquête?

La section SEV-TPG va encourager le personnel, syndiqué ou non, à y participer, d'autant plus que l'anonymat est

garanti. En outre, chaque employé, quel que soit son domaine d'activité, peut prendre contact avec M^e Ziegler. C'est un élément important car cela permet de faire remonter d'autres informations, dont la pertinence sera jugée par l'avocat. On évite ainsi de confiner la question au domaine de l'exploitation.

■ Le SEV sort-il renforcé de l'ouverture de cette enquête?

Certainement. Des trois syndicats présents aux TPG, il est le seul qui s'est engagé de manière si intensive pour dénoncer les méthodes de management. Il en a d'ailleurs fait les frais puisque notre secrétaire syndicale a fait l'objet d'une plainte pour diffamation. La justice lui a donné raison. Mais à travers cette plainte, c'est bien le SEV, et donc le personnel qu'il représente, qui était visé. L'ouverture d'une enquête – expressément voulue par le SEV – profitera à ses membres mais aussi à ceux des autres syndicats et des non-syndiqués, d'où un renforcement de notre mouvement auprès de l'ensemble du personnel.

Vivian Bologna

Photomystère: « Où cette photo a-t-elle été prise? »



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. Ici, précisons qu'il s'agit d'une gare sise **dans un pays étranger**.

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° 14:

Funiculaire de Lugano.

Le sort a désigné **Mary Camenzind**, domiciliée à Camorino, membre de PV Ticino. Elle remporte les chèques Reka.

Conditions de participation

Par carte postale: inscrivez

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

Par e-mail:

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

Sur Internet:

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 20 août 2014.