

Comité SEV

Le comité du SEV a accepté le budget 2015 qui prévoit un déficit de 150 000 fr. Le comité a aussi adopté une série de mesures d'économies à moyen terme. **Pages 2 et 3**

TL-LEB: refusons le salaire au mérite!

La direction des TL persiste et signe avec son projet de salaire au mérite nébuleux. Le SEV consulte donc ses membres avant de poursuivre les négociations. **Page 5**



Colère au VMCV

Le personnel du VMCV est en colère contre sa direction et l'a fait savoir. **Page 9**

Référendum contre un nouveau tunnel au Saint-Gothard

Non au 2^e tube!

Vous trouverez encarté dans ce numéro de contact.sev un formulaire pour signer le référendum contre le percement d'un nouveau tunnel routier au Gothard.

Le SEV a toujours soutenu l'initiative des Alpes acceptée il y a 20 ans par les Suisses. La population a inscrit dans la Constitution l'interdiction d'augmenter

la capacité des routes de transit dans les Alpes. Le souverain a aussi voté la protection des régions alpines par le biais du transfert de la route au rail. Après 20 ans, on est encore loin de ce second objectif. Le peuple a par contre déjà refusé d'augmenter la capacité de transit en repoussant le contre-projet à l'initiative Avanti qui demandait le doublement du tunnel autoroutier du Saint-Gothard.

Aujourd'hui, gouvernement et par-

lement reviennent à la charge avec un nouveau projet de 2^e tube en indiquant que la Constitution sera respectée et que la capacité de transit ne sera pas revue à la hausse en maintenant la circulation sur deux des quatre voies à disposition...

Mais ce projet n'est pas convaincant. Des alternatives existent. Le SEV soutient donc logiquement ce référendum.

Dossier en pages 10 et 11



En transférant le trafic poids lourds sur le rail, le tunnel actuel serait largement suffisant.

Pas besoin de bus grandes lignes

L'intervention du lobby routier est un coup d'épée dans l'eau. Il est tout seul avec sa revendication pour introduire des bus longues lignes en Suisse. Ceci pour une bonne raison: nous n'en avons pas besoin. «L'offre ferroviaire exceptionnelle de la Suisse est le pilier central de sa politique des transports», explique Giorgio Tuti, président du SEV.

Page 8

Olivier Barraud

Il quitte le bateau

Après avoir passé 10 ans au SEV, le secrétaire syndical Olivier Barraud quitte le bateau...



lui qui vient du rail. A 37 ans, ce fils et petit-fils de cheminot deviendra responsable RH à l'Orif (Organisation romande pour la formation et l'intégra-

tion professionnelle) dès le 1^{er} novembre.

Dans un entretien, il aborde bien sûr les raisons de sa reconversion et donne sa vision du monde des transports, du monde syndical et évoque son futur. Fait-il une croix sur sa carrière politique?

Interview en pages 6 et 7

ÉDITO

Un tube inutile

Pour la troisième fois, nous devons nous prononcer sur le doublement du tunnel autoroutier du Saint-Gothard. Que l'on nous présente cette fois-ci comme une nécessité pour garantir l'accès au Tessin durant les trois ans que dureront les travaux d'assainissement du tunnel actuel.

Il s'agit selon les défenseurs d'un second tube d'éviter «d'isoler le Tessin du reste de la Suisse».

Même si nous sommes touchés par tant d'attention, nous tenons à rappeler que dès 2016 nous serons reliés au «reste» du pays par une ligne traversant les Alpes à haute vitesse et à forte capacité. Elle permettra d'importants gains de temps et de réduire les nuisances environnementales. Une ligne qui a coûté des milliards, mise gracieusement à disposition de l'Europe par la Confédération dans le but aussi de réaliser le transfert de la route au rail.

Les efforts financiers de la Suisse se manifestent aussi par le biais de la réalisation d'un corridor de 4 mètres, alors que ceux de l'UE demeurent à l'état de bonnes intentions. La mise à l'arrêt momentanée du Saint-Gothard pourrait donner une impulsion décisive à la politique voulue par le peuple suisse, toujours pionnier lorsqu'il s'agit de préserver un territoire fragile et unique comme les Alpes. Plus que d'isolement, il est question de cohérence et de priorités.

Pietro Gianolli, secrétaire syndical SEV-Tessin

EN VITESSE

Assistantes
médicales en colère

■ Une centaine de personnes ont participé le 16 octobre à Genève à la manifestation des assistantes médicales, soutenues par leur association (AGAM) et Unia. Ce rassemblement avait pour but de dénoncer la situation suivante:

Jusqu'en 2006, le secteur des cabinets médicaux était couvert par une CCT, conclue entre l'Association des médecins du canton de Genève (AMG), l'AGAM et Unia. La CCT prévoyait notamment une grille de salaires minima selon les années d'expérience et une durée de travail hebdomadaire de 40h. En 2006, les médecins ont revendiqué une augmentation du temps de travail et une baisse des salaires de 13 à 18%. Les négociations ayant échoué, le secteur se retrouve sans protection conventionnelle depuis le 1er mars 2007. Depuis cette date, l'AGAM et Unia n'ont cessé de se battre contre la dégradation des conditions salariales qui mettent cette profession, principalement féminine, en danger. En effet, les salaires d'embauche se sont effondrés : 32% du personnel gagnent aujourd'hui moins que l'ancien minimum salarial conventionnel, et ce pourcentage atteint même les 48% du personnel dans les grandes structures telles que les permanences médicales et les groupes médicaux. Ces chiffres sont issus d'une étude de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT). L'attractivité de la profession a fortement chuté. De plus en plus d'assistantes bifurquent vers d'autres métiers mieux rémunérés comme celui d'assistantes en soins et santé communautaire (ASSC), profession considérée comme proche. Pourtant les ASSC gagnent en première année 5270 francs contre 4231 francs pour les assistantes médicales (selon la recommandation de l'AMG)! Cette situation comporte des risques certains en matière de santé publique : de plus en plus de cabinets médicaux engagent du personnel non qualifié (p.ex. secrétaires médicales) pour procéder à des gestes médicaux techniques du ressort de l'assistante médicale.

com

Le comité SEV accepte un paquet de mesures pour assurer la stabilité financière

Mesures d'économies à

Mis à part les perspectives financières à court terme liées au budget, le comité SEV s'est aussi préoccupé de la vision pour les années à venir. Il était unanime sans démantèlement des prestations, cela n'ira pas.

Depuis 1993, l'évolution des membres connaît une seule tendance au SEV: elle progresse vers le bas. En règle générale, les démissions sont compensées par des adhésions. Mais le SEV ne peut pas compenser les quelque 1000 décès qu'il déplore chaque année. Au vu de la structure d'âge, cela ne risque pas de changer ces prochaines années. Cette situation se répercute bien évidemment sur la situation financière. Il s'agit en conséquence d'agir suffisamment tôt afin de ne pas être tout à coup sous pression et de se ménager une certaine marge de manœuvre. Dans ce but, le comité a mis sur pied

un groupe de travail en mars dernier afin de chercher des possibilités d'économies sans réduire l'attractivité pour les membres. La protection juridique professionnelle n'est pas visée car elle constitue une prestation élémentaire. Le groupe de travail s'est penché exclusivement sur les dépenses; un autre groupe de travail doit réfléchir sur les recettes.

Nouvelle planification pour la communication

Le groupe de travail a localisé cinq secteurs où il a recherché des possibilités de réaliser des économies: le journal syndical, les frais salariaux, la formation, les commissions (jeunesse, femmes, migration) et le congrès. Il s'agissait de faire des propositions applicables entre 2015 et 2020. Le comité SEV a discuté des propositions du groupe de travail. En ce qui concerne *contact.sev*, le groupe de travail a proposé une réduction substantielle du tirage. Le comité a trouvé cette proposition un

peu trop sévère; on a répété à plusieurs reprises que le syndicat a le devoir d'informer ses membres. Finalement, on a proposé de préparer un nouveau concept de communication jusqu'au congrès 2017 qui s'oriente principalement vers les médias électroniques et qui prévoit des économies sensibles. Pour les frais salariaux, le comité a suivi les propositions du groupe de travail et s'est prononcé en faveur d'une marge de manœuvre définie pour les adaptations liées au système et d'une compensation du renchérissement au plus tard après une hausse cumulée de 0,5%. C'est un minimum pour un syndicat.

Frais d'inscription pour les cours

La question de la formation a donné lieu à de grandes discussions. On en revient toujours à la question d'une participation financière des membres, en particulier pour les frais de nuitées et de repas. Le groupe de travail a

proposé une participation pour autant que le membre n'occupe pas de fonction syndicale ou si le cours est couvert par un congé-formation. Le membre pourrait éventuellement demander un remboursement des frais à sa sous-fédération ou à sa section. En outre, le SEV devrait entamer des négociations avec l'Institut de formation syndicale Movendo pour obtenir des rabais. Mais ici aussi une autre direction a été suivie: pour tous les membres qui suivent un cours, le SEV encaissera à l'avenir des frais d'inscription.

Plus que des congrès d'une journée

Le groupe de travail a proposé aussi d'organiser des congrès d'une journée seulement. Actuellement, les congrès ont lieu une fois un jour, une fois deux jours tous les deux ans. Le comité a décidé presque à l'unanimité de faire un congrès d'une journée tous les deux ans. Pour terminer, le comité était d'accord avec le

COMITÉ SEV

Déficit de 150 000 fr. pour le budget 2015: situation financière stable grâce à une certaine retenue

Le budget 2015 du SEV prévoit un déficit de 150 000 fr. Il est sous le signe d'une planification prudente car l'évolution de l'effectif des membres et les marchés financiers laissent peu de marge de manœuvre. Le chef des finances Aroldo Cambi a présenté les choses clairement devant les membres du comité: « Mon principal objectif est de pouvoir conserver l'équilibre financier du SEV. » Ceci n'est pas une tâche facile car deux facteurs importants pèsent sur l'évolution: le constant recul de l'effectif des membres cause un recul des recettes et il en va de même pour les placements de capitaux. « Nous devons

renouveler des obligations ces prochaines années, elles ont rapporté jusqu'à présent entre 3 et 4 % d'intérêts », déclare Aroldo Cambi. Actuellement, la normalité est plutôt d'avoir des intérêts en dessous de 1 %. Sur certaines augmentations, le SEV n'a guère de prise. C'est le cas par exemple du prix des billets et des abonnements et des tarifs postaux pour les journaux envoyés aux membres. Sans mesures d'économie, on n'aurait dès lors pas pu établir de budget adapté. En conséquence, au secrétariat central on procède à une petite réduction de personnel et *contact.sev* n'aura dès l'année prochaine plus que

22 numéros au lieu de 24. Aroldo Cambi déclare également que les améliorations ainsi obtenues auront un effet à court terme. Mais il faudra continuer à rechercher des moyens d'économiser (voir article ci-dessus). Dans l'ensemble, le SEV est une organisation aux finances saines, ajoute Aroldo Cambi. Ceci grâce à la bonne base de capital propre qui est placée de manière prudente, ce qui donne des rendements de capitaux assez peu élevés. Le budget adopté compte avec des cotisations de membres de 10,99 millions en tant que source principale de recettes. Les contributions aux frais

d'application, les prestations, les rendements des capitaux et de l'immobilier apportent un supplément de 3 millions de francs. Du côté des dépenses, les coûts du personnel sont en haut de la liste. Ils sont utilisés en grande partie pour l'encadrement des membres dans le cadre des conventions collectives de travail et de l'assistance judiciaire professionnelle. La formation, la communication et le recrutement des membres représentent des positions importantes parmi les coûts. A mentionner aussi le congrès, le coaching des sections et la couverture du déficit de l'hôtel Brenscino.

pno/mv

moyen terme

Stratégie de l'OFT: absolument malvenue

La stratégie publiée par l'Office fédéral des transports a donné beaucoup à discuter au sein du comité SEV. Le papier de l'OFT prévoit un repositionnement concernant plusieurs points essentiels avec une forte libéralisation et privatisation. Les membres du comité ont été choqués par le fait que le personnel ne soit à aucun moment mentionné.

On ne comprend pas vraiment la signification qu'une telle stratégie doit avoir dans la suite des discussions politiques: s'agit-il

de prescriptions qui ont reçu l'aval du Département ou est-ce que c'est un essai pour prendre la température?

Tout le monde était cependant d'accord sur un point: les transports publics sont en danger. En conséquence, le SEV veut se faire entendre afin que les transports publics puissent conserver leur position de force actuelle. Au congrès du 28 mai 2015, la stratégie de l'OFT doit être discutée largement.

groupe de travail sur le fait que les commissions ne présentent pas de potentiel d'économie. Elles sont des éléments essentiels du syndicat et engendrent peu de frais.

Des décisions sont nécessaires

Ces mesures ne peuvent pas être appliquées tout de suite. La direction syndicale devra présenter des propositions

concrètes avant qu'une décision définitive ne soit prise par les organes compétents.

Peter Moor/mv

EN BREF

■ L'acceptation de la CCT CFF et CFF Cargo n'était qu'une formalité. Après que la conférence CCT eut accepté le résultat des négociations à l'unanimité, le comité s'est rallié à cet avis positif.

■ Il a également donné le feu vert pour la CCT GEST qui a été conclue avec les sous-traitants des TPG. Le président central VPT Gilbert D'Alessandro souligne l'importance de cette convention collective qui assure des salaires minimums dans toutes les entreprises et procure au SEV une bonne base.

■ Le secrétaire syndical Jérôme Hayoz part du secrétariat central de Berne pour aller au secrétariat régional de Lausanne où il remplacera Olivier Barraud (voir interview page 6). Le poste de Berne est mis au concours, avec comme tâches principales le BLS et la formation. Le domaine du recrutement est repris par la nouvelle coach des sections Elena Obreschkow.

Amiante: le personnel des transports est également touché

L'USS demande depuis longtemps une adaptation de la législation et des délais de prescription pour les maladies liées à l'amiante (voir *contact.sev* n° 19). Parmi les membres SEV aussi, on a compté et on compte encore des victimes de l'amiante. Et l'amiante est encore présent dans de nombreux bâtiments et véhicules. La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger attend des entreprises de transport qu'elles prennent les mesures et dispositions de sécurité, d'information et de formation nécessaires afin de protéger leur personnel de l'amiante, surtout dans le domaine de l'entretien du matériel roulant, et qu'elles entreprennent des travaux d'assainissement dans leurs locaux et sur leurs véhicules. Elle espère aussi que le délai de prescription, trop court au vu de la très lente évolution des maladies dues à l'amiante, sera rallongé afin de permettre de déposer plainte contre les employeurs qui n'auraient pas suffisamment protégé leur personnel. David Husmann, avocat à Zurich et président de l'association des victimes de l'amiante, a déposé au Tribunal fédéral une plainte des familles de victimes de l'amiante contre les CFF

et le BLS. « La plainte contre le BLS concerne un travailleur entre-temps décédé qui était employé dans les ateliers de réparation des wagons jusque dans les années 1990 (!) sans protection contre la poussière d'amiante qui était libérée lors de la révision de l'ancien matériel roulant », explique David Husmann.

Quant aux CFF, on leur reproche d'avoir contribué au décès dû à l'amiante d'un habitant de la fabrique d'Eternit à Niederurnen, car les wagons marchandises transportaient les fibres de roches d'amiante à ciel ouvert et lors du déchargement, il s'en dégageait beaucoup de poussière. « Selon le résultat obtenu, d'autres plaintes seront envisagées: environ une demi-douzaine contre le BLS et deux ou trois contre les CFF », déclare Daniel Husmann. Il reproche aux employeurs d'avoir « négligé leur devoir de protection envers les travailleurs car, malgré leur connaissance du grand danger lié à l'amiante depuis les années 60 ou 70 déjà, ils n'ont pas suffisamment protégé leur personnel et ne l'ont pas ou trop peu informé des dangers encourus. »

Fi/mv

À LA SAUCE BOLÒ

TL-LEB, TPG, VMCV, ça bouillonne!

L'été ne fut pas très chaud, l'automne l'est déjà! Du moins sur le plan syndical. L'actualité romande du SEV est chargée de luttes menées par un personnel bien décidé à ne pas se laisser manger tout cru! Que ce soit à Genève où la grogne ne cesse de croître en raison de sous-effectifs criants et de menaces d'économies aussi absurdes qu'inutiles. Enfin pas si inutiles que ça puisqu'elles doivent permettre de faire quelques « menus » cadeaux à des entreprises en quête permanente de juteux profits. Le combat mené au bout du lac par les collègues genevois est d'autant plus exemplaire qu'il s'inscrit dans la durée. En 2005, ils s'étaient battus contre la privatisation rampante des TPG. Ils peuvent dépoussiérer leurs affiches et argumentaires, le PLR souhaitant augmenter la sous-traitance.



Habitué à partir au combat, les collègues genevois doivent se sentir moins seuls. Aux TL, la grogne est bel et bien là: la direction a décidé qu'il était temps de mettre une note à tout le personnel. Mais contrairement à l'Ecole des fans, tous n'obtiendront pas 10 ou alors à raison de quelques peanuts chacun. Mais, c'est bien connu, une carotte bien juteuse pourrait bien faire saliver quelque âne affamé. Sauf qu'aux TL, les employé-e-s ne sont pas dupes et ont bien compris qu'on essaie de les prendre pour des bourriques... Et comme notre liste de mobilisations ne saurait être exhaustive, on fait encore une halte aux VMCV, où la colère est telle que la direction en a pris plein son grade lors de la dernière assemblée extraordinaire.

Alors, au-delà des listes, il est bien plus primordial de tirer des parallèles entre ces mouvements de colère. Des grognes qui puisent leurs racines dans un management toujours plus sournois, toujours plus éloigné des hommes et des femmes qui font tourner les entreprises, qui fournissent chaque jour des prestations de qualité pour des usagers et non des clients. On est loin des clichés des petits fonctionnaires choyés, surprotégés, privilégiés et dont les conditions de travail font des envieux. De Genève à Lausanne, en passant par Yverdon et la Riviera vaudoise, le personnel veut des conditions de travail de qualité pour ne pas mettre sa santé en danger, mais surtout aussi par respect de l'intégrité et la sécurité des usagers. Les mobilisations actuelles sont le visage de professions qui aujourd'hui peinent à séduire la relève. Ces mouvements de grogne sont l'expression de malaises que ceux qui devraient les entendre font semblant de ne pas voir... Des humains qui oublient que sans leurs employés, ils ne pourraient se pavaner devant leurs supérieurs.

Les combats d'aujourd'hui sont le miroir d'employés qui se battent pour leur respect. L'un deux l'a d'ailleurs dit avec les tripes. « On peut nous enlever beaucoup de choses, mais on ne peut pas nous enlever notre dignité. »

Vivian Bologna

Devant une longue, longue patience

Six mois après le oui du peuple à FAIF, la direction de l'infrastructure de l'Office fédéral des transports vient de publier l'horaire prévisible 2025 pour l'ensemble du réseau ferroviaire. Un sacré boulot! Il s'agit de la « charpente de l'horaire sur laquelle repose la planification de la mise en œuvre de ZEB et de l'étape d'aménagement 2025 de PRO-DES ». Ce n'est pas encore un « horaire contraignant: les indications qui y figurent (offres de prestations, indication précise des minutes) seront encore affinées jusqu'à l'horaire 2025 proprement dit ». A ce stade, que dire de ce document forcément hautement stratégique?

Il a le grand mérite d'exister. Mais il déçoit très vite: jusqu'en 2025, les améliorations perceptibles par la clientèle risquent d'être microscopiques, au mieux. Dans bien des cas, le maintien du statu quo sera déjà un exploit... A noter une grande différence entre l'Est et l'Ouest du pays. Pour l'Est, les retombées positives quasi nulles de la mise en service de la nouvelle gare souterraine de Zurich pour les trains IC Genève-St-Gall alimentent une grande déception. Un journal, « Schweiz am Sonntag » du 21 septembre, parle même « d'un coûteux fiasco ». En effet, l'exemple cité, un arrêt de 12 minutes pour les trains IC en transit, par rapport aux 9 minutes dans l'actuelle gare en cul-de-sac, ce n'est pas une amélioration très convaincante! Surtout compte tenu de l'ampleur des investissements consentis pour gagner du temps sur l'axe essen-



tiel du Plateau. De plus, entre Zurich et St-Gall, le gain n'est que d'une minute pour les trains IC; pour les ICN pendulaires, la durée du trajet est certes ramenée à 59 minutes, mais seulement par la suppression des arrêts au-delà de Winterthur (il faudrait 56 minutes pour la cohérence de l'horaire cadencé). Pour ce qui est de la Suisse occidentale, jusqu'en 2025, c'est pratiquement le statu quo. Toutes les corrections promises sont affectées de points d'interrogation, par exemple Lausanne-Berne en 56 minutes, Bienne-Bâle, Bienne-Zurich (les 800 millions du tunnel d'Eppenber avant Aarau en 2021 n'apportent aucune amélioration!). Pour la ligne du Simplon, par contre, l'espoir d'amener le temps de parcours à 90 minutes entre Lausanne et Viège (gain de 2 à 3 minutes), l'idéal pour l'efficacité de l'horaire cadencé, paraît possible.

Ces perspectives très décevantes pour l'horaire 2025 confirment quelques faits têtus. Premièrement, l'ampleur des rattrapages d'entretien à courts et moyens termes, jointe aux investissements indispensables pour augmenter la capacité du réseau à quelques endroits stratégiques, imposent des contraintes d'horaire durables. En Suisse occidentale, les travaux d'extension de la gare de Lausanne, par exemple, ont des effets très concrets qui vont durer dix ans. Ce n'est pas une surprise. De

plus, il se confirme avec éclat que les travaux prévus, par étapes successives, sur les tracés actuels les plus chargés du réseau, Lausanne-Genève et Olten-Zurich, vont s'étendre encore plus longtemps, période durant laquelle les usagers, non seulement ne verront aucune amélioration, mais subiront une dégradation par rapport à aujourd'hui (cumul des ralentissements dus aux travaux). D'où l'intérêt des variantes de nouveaux tracés qui garantissent des sauts qualitatifs visibles pour la clientèle, sans aggraver le statu quo. Ces variantes sont d'autant plus intéressantes qu'elles sont, soit bien meilleur marché (Roggwil-Zurich-Altstetten), soit d'un prix équivalent (Renens-Nyon-Genève), en termes d'investissements globaux. Sans les coûts supplémentaires dus au maintien de l'exploitation durant les travaux. Et avec beaucoup moins de récriminations de la clientèle.

La gare diamétrale de Zurich, en fait un nouveau tracé de 10 km qui a coûté 2 milliards, est applaudie par la clientèle locale S-Bahn du fait des avantages visibles apportés. Par contre, les inconvénients d'une gare souterraine adossée à une gare existante en surface ont été apparemment sous-estimés sur le plan des correspondances IC (sans parler des pentes et rampes excessives pour ces trains!). A quoi cela sert-il de gagner du temps sur le parcours s'il faut le perdre dans les arrêts? Mais le plus important est ailleurs: la patience des clients coincés entre les contraintes des longs travaux et les promesses d'augmentations tarifaires rapprochées a des limites. Tout doit être fait pour ne pas les franchir.

Michel Béguelin

Feu vert du Conseil fédéral au corridor 4 mètres

Le Parlement a approuvé la construction et le financement du corridor 4 mètres sur la ligne du Gothard. L'agrandissement du profil de cet axe est un élément important de la politique suisse de report modal. Il permet de transborder sur le rail des semi-remorques de 4 mètres de hauteur aux angles et de les acheminer sur tout l'axe ferroviaire du Gothard. Le Parlement a alloué un crédit total de 990 millions de francs à la réalisation du corridor 4 mètres.

Le Conseil fédéral a donné son aval le 8 octobre à une convention avec les CFF, qui règle entre autres points les constructions à réaliser par les CFF, le financement et les délais. La convention porte sur les adaptations d'environ 20 tunnels. Le chantier le plus important est le percement d'un nouveau tunnel parallèle à celui du Bözberg. En outre, il y a environ 150 autres ouvrages à transformer: marquises, installations de courant de traction, installations de signaux

et passerelles. La Confédération met 630 millions de francs à disposition des CFF pour réaliser ces mesures. En même temps, les CFF s'engagent à effectuer en priorité divers travaux de maintenance de l'infrastructure sur des ouvrages d'art importants pour le corridor 4 mètres, par exemple des adaptations de tunnels plus courts, indispensables même sans ce corridor. Les coûts, chiffrés à 59 millions de francs, seront couverts par les fonds que la Confédération

verse aux CFF dans le cadre de la convention sur les prestations 2013-2016. De plus, la convention sur le corridor 4 mètres oblige les CFF à terminer les portions de ce corridor sur territoire suisse avant la fin de 2020 au plus tard. Quant aux mesures à prendre sur la ligne de Luino, en Italie, la Suisse va mettre 120 millions d'euros à disposition du gestionnaire d'infrastructure italien RFI. Les conventions y relatives avec l'Etat

italien ainsi qu'une convention de mise en œuvre avec l'exploitant italien du réseau ferré sont signées. L'Italie prend en charge les coûts des investissements sur le tronçon de Milan à Chiasso à hauteur d'environ 40 millions d'euros. Grâce aux modifications du profil en Italie, les marchandises pourront être acheminées jusqu'aux terminaux de transbordement en Italie du Nord.

Salaire au mérite aux TL: le SEV consulte ses membres

Lors de la dernière séance de négociations portant sur la CCT TL-LEB, la direction de l'entreprise a réaffirmé son intention d'introduire le salaire au mérite pour tous. Le SEV consulte ses membres jusqu'au 7 novembre.

Il est essentiel pour la délégation de négociations du SEV d'avoir un mandat clair sur la question du salaire au mérite que la conférence CCT avait déjà balayé le 6 octobre dernier. C'est pourquoi les membres des sections TL et LEB ont la possibilité de se prononcer par écrit grâce au matériel reçu récemment.

Délai de renvoi: le 7 novembre!

Que veut la direction?

Actuellement, chaque collaborateur ou collaboratrice voit son salaire augmenter de manière automatique. Il s'agit de la reconnaissance de l'expérience. Avec le nouveau système que propose la direction des TL, il n'y a plus d'automatisme, sauf en cas de hausse du coût de la vie, qui peut aussi être nul, voire négatif.

■ L'augmentation de salaire dépendrait de la contribution personnelle et de l'évaluation individuelle de son chef direct. Sur la base de la note obtenue, l'employé-e obtiendrait, ou non, une hausse de salaire.

■ Les augmentations potentielles sont plus élevées en bas de la classe de salaire qu'en haut.

■ Les plafonds des classes salariales sont plus attractifs et plus élevés qu'aujourd'hui.

■ Les minimums des classes salariales sont relevés pour la majorité des métiers.

■ 8 classes sont créées au lieu des 33 classes actuelles.

Quelle évaluation?

Séduisante à première vue, l'évaluation est profondément injuste puisqu'elle se fonde sur des critères qui finalement ne peuvent qu'être subjectifs. Malgré tous les critères possibles et imaginables, à la fin c'est le chef direct, sinon cela ne fait guère de sens, qui évalue et attribue une note.

Evaluer la performance des collaborateurs et collaboratrices sur la base de critères quantitatifs ne convainc pas. Cette pratique se fonde sur le chiffrage des résultats individuels. Elle permet d'attribuer des notes et bonus aux employé-e-s lorsque certains objectifs sont atteints. Elle crée une mauvaise ambiance entre les employé-e-s et a même des conséquences négatives sur la motivation du personnel.

Les évaluations ne peuvent qu'être subjectives dans nos métiers où une grande partie de l'évaluation se base sur le savoir-être. Et chaque chef en a sa propre perception.

Le SEV ne s'oppose pas à un entretien avec son responsable afin de faire un bilan. Mais le but recherché doit être formateur et permettre au collaborateur de s'améliorer.

Salade de chiffres, jolis, jolis...

La direction s'est longtemps refusée à fournir des chiffres quant à l'augmentation individuelle de salaire résultant de l'évaluation. Lors de la dernière séance de négociations du 7 octobre elle a affirmé qu'une prestation « normale » donnerait lieu à une hausse de 74 francs par mois pour une prestation valant « 1 ». D'où vient ce montant? La direction n'a pas été capable de le dire.

Le nouveau système est censé être transparent. Prenons cette somme de 74 francs comme valeur « pivot », celle qui récompense un travail fait correctement. Admettons que les



Salaire au mérite: un système connu déjà dans l'Antiquité. Dire qu'il est qualifié de moderne par les TL!

1200 employé-e-s fassent leur travail correctement. La masse salariale à disposition nécessaire s'élève alors à 1,154 million de francs. Arrêtons-nous quelques instants sur ce chiffre. La direction avait signifié vouloir injecter 950 000 francs par année dans la masse salariale durant les trois prochaines années. Donc, par un coup de baguette magique, la direction aurait trouvé 200 000 francs de plus à mettre dans la masse salariale!

■ La direction peut expliquer ce qu'elle veut: soit le pourcentage de personnes recevant une augmentation sera moindre, soit il y aura plus d'argent à disposition.

■ Ce montant de 74 francs est politique et laisse miroiter des hausses de salaire impossibles.

■ Le montant dévolu aux hausses salariales annuelles n'est pas connu et dépendra du conseil d'administration. Il n'est pas impossible que ces prochaines années il exige des économies et réduise la masse salariale à disposition pour les augmentations de salaire.

vbo

EN RÉSUMÉ

Nous refusons le salaire au mérite parce qu'il est

- **injuste** en créant de grosses disparités entre les collègues.
- **arbitraire** car à la tête du client. L'évolution salariale serait liée à l'évaluation individuelle sur la base de critères subjectifs. Il est donc source de tensions entre les collègues et c'est la règle du chacun pour soi.
- **créateur** d'illusions car il laisse penser que les hausses peuvent être continuellement intéressantes. Or avec une masse salariale déterminée et à partager, la hausse ne peut être qu'illusoire. Les premières années, la direction peut alimenter financièrement le système pour démontrer sa pertinence et ensuite elle le serre en réduisant la masse salariale.
- **démotivant** car l'échelon lié à l'ancienneté est supprimé. Il s'agit donc d'une perte de contrôle des collaborateurs et collaboratrices. Sans paliers salariaux, l'entreprise peut décider seule de la masse salariale à injecter.
- **désavantageux** pour les employé-e-s. On voit bien quel peut être l'avantage pour l'entreprise: retrouver de la marge de manœuvre dans ce domaine. Actuellement, le système et ses échelons automatiques ne laissent guère de latitude à la direction.
- **désécurisant**: en prétextant des progressions intéressantes, la direction veut surtout priver les employé-e-s de leurs garanties. Qui dit garanties, dit sécurité. Ne nous laissons pas bernier!

Le secrétaire syndical Olivier Barraud quitte le SEV après y avoir passé 10 ans



De secrétaire syndical à responsable RH

Après avoir passé 10 ans au SEV, le secrétaire syndical Olivier Barraud quitte le bateau à la fin octobre. Entretien avec un homme au caractère bien trempé, fils et petit-fils de cheminot qui s'en va diriger les ressources humaines de l'ORIF (Organisation romande pour la formation et l'intégration professionnelle). A 37 ans, il aspire à un nouveau défi ainsi qu'à une organisation du travail qui lui permette de mieux concilier vie professionnelle, vie familiale et engagement politique. Il aborde sans détours son passé, mais aussi son futur.

■ **Olivier, tu es fils et petit-fils de cheminot, tu as travaillé durant 12 ans aux CFF, puis 10 ans au SEV. Quittes-tu le monde des transports pour mieux y revenir dans dix ans?**

(Rires...) Il y a 10 ans, je ne savais pas ce que j'allais faire dans dix ans... mais je n'exclus rien, d'ailleurs je n'exclus jamais rien... Peut-être retrouverai-je le monde des transports, mais je n'ai aucune idée où, quand, comment et si cela se fera un jour.

■ **Tu pars à l'ORIF (Organisation romande pour la formation et l'intégration professionnelle) où tu seras directeur RH. Un changement pour le moins radical puisque tu passes de l'autre côté de la « barrière ». Pourquoi ce changement?**

Je n'ai pas l'impression qu'il y ait un changement si fondamental puisque c'est toujours l'humain qui sera au centre de mes préoccupations. Je pense qu'on peut pratiquer le domaine des ressources humaines de manière à ne pas mettre en opposition la question des ressources et le côté humain. Le défi, c'est la conciliation de ces deux aspects. Il n'y a pas que des entreprises où les employés sont malheureux et c'est tant mieux. Je suis cer-

tain d'une chose. Les entreprises devront être de plus en plus bienveillantes dans la gestion de leurs ressources humaines, de par la raréfaction de la main-d'œuvre en raison du vieillissement de la population et de la politique migratoire restrictive.

■ **Vois-tu dès lors ta fonction à l'ORIF comme le prolongement de ton activité syndicale?**

Non! pour moi c'est comme si un critique gastronomique se mettait aux fourneaux. En 10 ans de syndicalisme, j'ai vu des dizaines de modes de gestion des ressources humaines. J'ai fait beaucoup d'accompagnement de projets de politique du personnel. Certains je les ai combattus car je les trouvais mauvais, d'autres je les ai soutenus parce qu'ils étaient bons. Alors, maintenant je me mets aux fourneaux et je vais concocter le meilleur menu possible.

■ **On verra donc dans quelques années si tes employés auront eu une indigestion ou au contraire s'ils auront une ligne enviable. Tu n'as pourtant pas encore dit pourquoi tu quittes le SEV...**

A mon avis, dans le métier de secrétaire syndical, il y a de

l'usure. J'avais aussi connu ça après 12 ans aux CFF. Lorsque j'ai commencé, j'avais dit qu'il y aurait deux moments où je ferais un bilan de mon activité professionnelle: après 10 ans de métier et à la naissance de mes enfants...

■ **Et il se trouve que les deux coïncident...**

Presque mais pas tout à fait,

« Ces modèles de préretraite, je les ai défendus avec les tripes. »

puisque je suis devenu papa pour la deuxième fois cet été, mais je l'étais déjà depuis deux ans. Il est évident que le style de vie du secrétaire syndical – le travail en soirée, le travail le week-end et les horaires élastiques – n'est pas compatible avec la vie de jeune papa. Je veux être présent auprès de ma famille et m'y investir quotidiennement. C'est avant tout un besoin naturel mais aussi de cohérence par rapport à mes valeurs.

■ **Est-ce, d'après toi, une fatalité ou le SEV, et le monde syndical en général, loupent-ils le coche sur ces questions d'organisation du travail?**

Ce n'est pas une fatalité et c'est contradictoire. Et cette contradiction est d'ordre éco-

nomique car avec un niveau des cotisations aussi bas, le SEV ne peut pas engager plus de monde et répartir le travail autrement. Et puis il y a une question d'organisation du travail. En accompagnant huit ETC, on est rapidement à une cadence de deux à trois soirées par semaine durant la période de février à fin juin et de septembre à mi-décembre.

Pour un jeune père, ça implique trop souvent de partir le matin lorsque les enfants dorment encore et de rentrer lorsqu'ils dorment déjà. Dans ma nouvelle fonction, je n'aurai pas moins de travail, peut-être même plus, mais au moins j'aurai la possibilité de travailler le soir depuis chez moi. Je pourrai ainsi souper avec mes enfants et les coucher.

■ **Quelles facettes de ta personnalité t'ont-elles mené à l'ORIF qui a pour objectif l'insertion et la réinsertion dans le monde professionnel de personnes atteintes dans leur santé physique ou psychique?**

D'avantage que mon côté syndicaliste, c'est un retour aux sources car pendant une dizaine d'années j'étais accom-

pagnateur dans une association qui organisait des camps de vacances pour des jeunes handicapés. J'y ai indirectement découvert l'ORIF puisque ces jeunes avaient besoin à un moment donné de se former. Ma grand-mère avait la sclérose en plaques et était en chaise roulante. J'ai donc été sensibilisé au monde du handicap depuis tout petit. Cette sensibilité est profondément gravée dans mon for intérieur.

■ **Ton engagement syndical a néanmoins participé à ton choix...**

Mon travail de syndicaliste m'a renforcé dans la conviction que la réinsertion dans le monde du travail c'est 70 % de l'insertion dans la société. Bien plus que l'activité rémunérée, c'est l'activité en société qui est nécessaire. A ce titre, la formation et l'insertion professionnelle favorisent la création de contacts et évitent l'isolement. Je partage l'idée que la mission première de l'assurance-invalidité est de favoriser l'insertion et la réinsertion. Bien entendu, certaines personnes n'ont pas le choix et doivent toucher une rente, même partielle. Je m'identifie aux valeurs de l'ORIF et on peut donc dire que j'ai déjà la fibre. Et dans la gestion des ressources humaines,

je pense pouvoir apporter ma pierre à l'édifice.

■ **Tu as passé 20 ans dans le monde des transports. Quel regard portes-tu sur lui?**

Il va me manquer c'est sûr! Je suis satisfait de changer de domaine car, à force, on risque de toujours voir les choses avec le même regard. A ne pas sortir de sa bulle, on risque d'être victime du syndrome insulaire en pensant que la seule réalité existante est celle que l'on vit.

Sur le plan de la politique des transports, je constate que ces dernières années les changements ont été brutaux, à force d'exiger du personnel qu'il fasse plus avec moins. Tant les syndicats que les RH devront trouver des solutions novatrices aux défis posés par les nouvelles technologies, qui impliquent de l'immédiateté, notamment dans la gestion du temps de travail afin que les nouvelles technologies n'usent pas la vie sociale des collègues.

■ **D'après toi, à quoi ressemblera le monde syndical dans 10 ou 15 ans?**

Le syndicalisme est un anachronisme car il est face au culte de l'individualisme alors qu'il repose sur le collectif. On est complètement à contre-courant de la pensée dominante. C'est donc d'autant plus important que les syndicats

travaillent ainsi! Parfois, l'appareil professionnel peut être mal à l'aise sur certaines questions où la base n'a pas le même avis, mais c'est elle qui décide en fin de compte. Ce fonctionnement, certains syndicats l'ont hélas oublié au profit d'une philosophie qui relève plus de l'idéologie politique que de l'organisation des salariés.

■ **Homme au caractère bien trempé et au verbe acéré, souvent sous les feux de la rampe des médias nationaux pour les questions liées aux CFF, ne crains-tu pas de disparaître dans l'ombre?**

Bien sûr. Néanmoins, les 20 ans d'expérience dans les transports ne disparaîtront pas comme ça et les médias qui voudront mon avis pourront toujours m'appeler. S'ils ne le souhaitent pas, je ferai avec. Il est vrai cependant que pour mon côté narcissique, ça fait toujours du bien d'être sous les feux de la rampe (rires). C'est valorisant. C'est un aspect du métier que j'aimais beaucoup, mais je resterai un politicien socialiste et un homme des transports, qui a une opinion personnelle sur ces questions. Elle intéressera peut-être les médias. Je ne m'en formaliserai pas si ce n'est pas le cas. L'objectif reste quand même toujours de faire avancer les choses con-

« Je suis confiant pour le SEV. »

soient forts. J'ai un peu peur qu'on soit comme les saumons remontant le courant, qui se déforment et finissent par mourir. Les syndicats doivent trouver des solutions pour remonter le courant en restant forts et efficaces. Aujourd'hui dans le monde syndical, il y a des choses inquiétantes eu égard à la diminution importante des membres dans certains syndicats. Je suis confiant pour le SEV car on respecte à la lettre le fonctionnement d'un syndicat. Ce sont les militants qui sont à la base, qui accompagnent et décident. Avec une moyenne de 65% d'affiliation, la représentativité est excellente. On n'est pas une élite qui décide à la place des gens. C'est une fierté de

crêtement, plus que de passer dans les médias.

■ **Membre engagé du PS vaudois, tu sièges au législatif de Moudon. Tu es premier des «viennent-ensuite» au Conseil national. Une diminution de tes apparitions médiatiques prêterait-elle tes chances d'élection? Au fait, que vises-tu?**

Je ne fais pas une croix sur ma carrière politique. Je ne sais pas encore si je participerai à la candidature au Conseil national l'an prochain. Je n'en ai pas encore parlé avec mon employeur. Mais fondamentalement et pour être cohérent, je ne quitte pas l'activité syndicale pour en retrouver une autre qui a des contraintes tem-



Olivier Barraud quitte son poste et le secrétariat de Lausanne à la fin de ce mois.

porelles similaires. Il est vrai que le National m'intéresse, tout comme le Grand Conseil ou l'exécutif de Moudon. En politique, on ne peut pas tirer de plans sur la comète. Ce serait le meilleur moyen d'être déçu. Avant de se lancer dans une élection, il y a beaucoup de variables à prendre en considération: l'opinion de la famille, celle de mon futur employeur, les besoins de mon parti, etc.

■ **Dernière question qui aurait pu être la première: quittes-tu le SEV le cœur léger?**

Oui. Je pars avec le sentiment du devoir accompli. J'ai œuvré pendant dix ans à l'amélioration des conditions de travail des collègues. Je suis particulièrement fier d'avoir contribué au sauvetage de la CGN. Je suis également particulièrement touché que la nouvelle CCT CFF et CFF Cargo prévoient des modèles de préretraite si novateurs. J'en suis d'autant plus

ému qu'ils permettront à 10 000 employés d'avoir une rente-pont dont mon père, qui a œuvré pendant 46 ans aux CFF, n'a pas pu bénéficier. Il est parti à la retraite à 61 ans sans recevoir un centime de son employeur. C'est une honte absolue de traiter de la sorte un collaborateur qui a tant donné à l'entreprise. Alors oui, ces modèles je les ai défendus avec les tripes.

Vivian Bologna

■ Genève

TPG: le SEV contre les plans destructeurs d'emplois

Le SEV se positionne clairement contre toute forme de perte d'emplois aux TPG. Une position nécessaire dans un climat délétère contre le service public. On en veut pour preuve les désirs de privatisation du PLR qui souhaite augmenter la sous-traitance.

«Pas d'économie sur le dos du personnel». Tel est le mandat donné par l'assemblée et que le SEV entend respecter. Suite à la dernière réunion du «Front syndical», notre syndicat tient aujourd'hui à clarifier sa position.

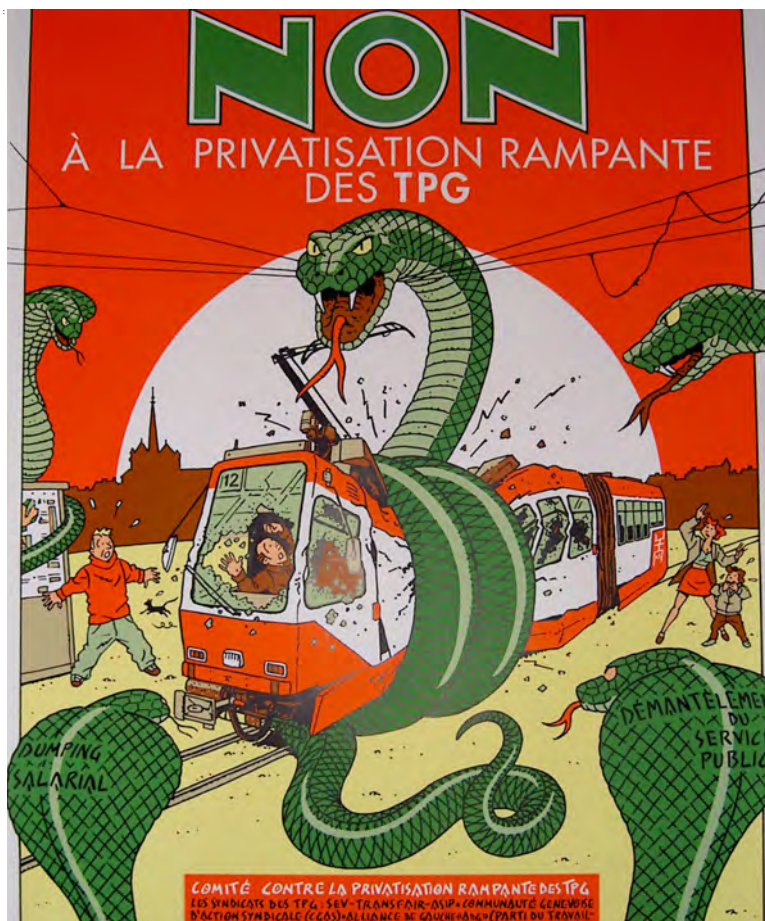
Après le vote sur l'initiative 146 et sous prétexte de son résultat, le Conseil d'Etat, en collaboration avec la direction des TPG, a décidé d'appliquer des mesures d'économies sur le dos du personnel. Tout le monde connaît le contenu du contrat de prestation qui prévoit 40 licenciements. Le conseil d'administration des TPG, refusant la copie du Conseil d'Etat a, à l'unanimité, voté une contre-proposition. Il ne faut pas s'y tromper: cette contre-proposition s'inscrit également dans le cadre d'économies qui devront être supportées par le personnel – celle-ci prévoit en effet la suppression de 100 postes en 4 ans par le biais du non-renouvellement des départs «naturels» (ex.: retraite, raisons médicales, départs volontaires, etc.). Accepter cette contre-proposition signifierait (malgré la baisse de l'offre proposée par l'exécutif du canton) que la situation actuelle faite au personnel et particulièrement à nos collègues de l'exploitation serait satisfaisante. C'est vouloir ignorer que les conducteurs

ont des horaires de travail éreintants, que le service technique est en sous-effectif, ce qui se traduit, entre autres, par un retard important sur les entretiens et c'est également continuer de supporter sans mot dire que des prestations de mauvaise qualité soient fournies aux usagers. Pour le SEV, l'amélioration des conditions de travail du personnel, mais également des prestations aux usagers ne peut trouver une issue que si, préalablement, les effectifs actuels sont maintenus. La proposition du Conseil d'Etat et sa conséquente baisse de l'offre permet de libérer du personnel, c'est l'opportunité de remédier en partie au manque de personnel récurrent, aussi bien au service technique, à l'exploitation que dans le reste de l'entreprise.

La section SEV-TPG réaffirme qu'il s'est engagé avec le personnel pour qu'aucune économie ne se réalise sur son dos. Cela comprenait aussi les économies différées et réparties dans le temps que sont les non-renouvellements de postes, car ce ne sont rien d'autre que des pertes d'emplois camouflées.

Aujourd'hui, le combat contre toutes mesures d'économies sur le dos du personnel doit continuer. Aussi bien contre la politique du Conseil d'Etat qui a décidé d'économiser en s'attaquant en premier chef à toute la fonction publique, mais également contre la direction des TPG qui s'apprête à signer un contrat de prestation avec des sacrifices imposés au personnel, malgré la résolution de l'assemblée qui exigeait de sa part de ne pas signer de tels accords.

Pour ceux qui douteraient encore que l'IN 146 n'est qu'un prétexte pour mener, au cœur de notre établissement, un combat



L'affiche de la votation contre la privatisation des TPG en 2005 n'a rien perdu de son actualité... Le PLR veut augmenter la part de sous-traitance.

contre nos acquis et ceux de nos pensionnés, il leur suffira de prendre connaissance de la proposition de loi déposée par le PLR (qui doit être discutée au Grand Conseil), qui propose l'augmentation de la privatisation (sous-traitance) qui passerait de 10% à 20% du budget des transports publics. Pour le SEV, il va

de soi que cela doit être aussi combattu par tous les moyens.

Le SEV appelle donc l'ensemble du personnel à prendre part à ses prochaines actions.

SEV

Coup d'épée dans l'eau du lobby routier

Pas besoin de bus longues lignes

L'intervention du lobby routier est un coup d'épée dans l'eau. Il est tout seul avec sa revendication pour introduire des bus longues lignes en Suisse. Ceci pour une bonne raison: nous n'en avons pas besoin.

Actuellement, les partisans de la libéralisation se font beaucoup remarquer dans la politique suisse des transports. Après que l'Office fédéral des transports eut publié l'été dernier sa stratégie douteuse, c'est le lobby routier qui s'y met. L'idée de

demande l'admission de bus longues lignes vient d'Allemagne mais on n'a pas tenu compte du fait qu'en Suisse, la situation est complètement différente.

«L'offre ferroviaire exceptionnelle de la Suisse est le pilier central de sa politique des transports», explique Giorgio Tuti, président du SEV. Avec le oui du peuple suisse au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF, un signal clair a été émis afin que le rail reste le principal moyen de transport.

Les bus longues lignes ne surpasseront pas les trains en Suisse dans les do-

maines les plus importants: le confort et la vitesse sont incomparables dans les trains. Les entreprises de bus pourraient faire concurrence juste au niveau du prix, mais celle-ci se ferait sans aucun doute aux dépens du personnel: en effet, dans la branche des bus, les bas salaires sont monnaie courante.

Giorgio Tuti prévient qu'il serait faux de croire que les bus puissent desservir des tronçons peu attractifs pour les trains: «En Suisse, les tronçons qui sont peu rentables pour les trains ne pourront pas être mieux rentabilisés par des bus.» Peut-être

sur le Gothard, les bus seraient aujourd'hui plus rapides que les trains mais cela va changer dans deux ans, lorsque le tunnel de base sera ouvert. «Il serait absurde que la Confédération octroie une concession à des bus sur ce tronçon après avoir investi quelque 20 milliards de francs dans le rail», souligne Giorgio Tuti.

Le SEV en conclut qu'il n'y a aucune raison de dévier de la politique des transports orientée vers le rail, qui a fait ses preuves jusqu'à présent.

SEV

Riviera vaudoise

VMCV: la marmite a explosé!

Il fallait être aveugle ou sourd pour ne pas constater le ras-le-bol des conducteurs et conductrices des VMCV lors de l'ag extraordinaire du 15 octobre. Horaires, manque de confiance dans les agissements de la direction et sous-effectifs ont été dénoncés.

La tension était palpable à Clarens le 15 octobre dernier. Les 51 collègues qui ont répondu à l'appel du SEV pour se prononcer sur les horaires 2015 ont laissé éclater leur colère. Le tout sur fond de démission de la Commission des horaires (voir ci-dessous). Objet de leur courroux: le manque d'écoute de la direction concernant les horaires en général, les tours nocturnes du week-end, les «Petit-Prince» en particulier.

Petit-Prince sur la base du volontariat

L'assemblée a donc tout logiquement à une écrasante majorité des votants – 30 pour et 2 contre, une abstention (33 personnes étaient présentes au moment du vote) – refusé les deux variantes de tours de service concoctées par la direction en demandant que les «Petit-Prince» soient effectués par les conducteurs et conductrices volontaires. Ils ont ainsi suivi la proposition de l'un des collègues qui a estimé qu'il fallait laisser la liberté de choix: «Il y en a qui veulent faire ces tours. Ce changement de fonctionnement permettra de faire baisser les tensions actuelles au sein de l'entreprise. Avec 12, 13 volontaires, la question des Petit-Prince sera réglée.» Les collègues ont approuvé cette idée malgré l'avertissement du planificateur horaires Hervé Devenoge: «Votre choix aura forcément des conséquences sur vos tours de services.» La question des horaires a été au centre des préoccupations. Et



L'assemblée a clairement exprimé sa volonté de voir les «Petit-Prince» effectués par les conducteurs qui le souhaitent.

pour cause: comme l'ont rappelé le président de la section Enzo Verme et le secrétaire syndical Baptiste Morier, la direction de l'entreprise est sous pression «en raison de violations graves des prescriptions légales» (OLDT/LDT), notamment concernant les repos et les changements de tours de service. «Nous avons averti la direction que les violations de la loi seraient désormais signalées systématiquement à l'Office fédéral des transports», a relevé Baptiste Morier. Le non-respect des repos – «les 9h deviennent la règle au lieu d'être une exception» – a été dénoncé. Il n'en demeure pas moins qu'un membre a relevé qu'il était quasiment impossible de réaliser des tours de services respectant la législation alors que nombre de conducteurs souhaitent commencer tardivement le lundi et terminer tôt le vendredi. La concentration des horaires sur peu de jours est donc problématique. Mais cette question n'a pas été approfondie. Enzo Verme a souligné que «la direction s'est engagée à respecter la

législation». «Mais qui peut encore la croire?», s'est interrogé un conducteur... Les collègues de l'exploitation attendent désormais de réelles améliorations pour leurs horaires.

Le SEV sous le feu de la critique

Reste que le SEV a dû lui aussi essuyer des critiques, jugé insuffisamment actif par certains membres. Baptiste Morier leur a rappelé que le SEV pouvait surveiller les questions légales, mais qu'ensuite la mobilisation était l'affaire de la base. Le message du secrétaire syndical a visiblement passé puisque les membres ont envoyé un autre signal fort à la direction en refusant massivement de réélire immédiatement une nouvelle commission des horaires «qui fait tampon entre les employés et la direction. La CCTS a démissionné car elle ne se sentait pas écoutée», a fustigé un collègue. Pour ne pas désavouer les membres qui y ont siégé et qui ont claqué sa porte en bloc le 23 septembre dernier, l'assemblée a donc refusé de rem-

placer les démissionnaires. C'est le comité qui hérite donc du devoir d'accompagner la réalisation des nouveaux horaires 2015.

Manque de personnel!

Les horaires ne sont pas les seuls problèmes mis en exergue par l'assemblée. Le manque de personnel a été pointé du doigt à maintes reprises. «On nous donne plus de travail et on est moins», a relevé l'un d'eux. «On n'est déjà pas assez et on prend encore des mandats des CFF pour le remplacement de lignes lors de travaux sur les voies ferrées! On est d'abord un service de bus urbains», a-t-on pu entendre.

Négociations salariales en point de mire

Le mécontentement affiché le 15 octobre constitue un élément dont il faudra tenir compte lors de l'ultime ronde des négociations salariales du 28 octobre. Le volcan a explosé. Une éruption supplémentaire n'est assurément pas exclue!

Vivian Bologna

DÉMISSION DE LA CCTS

Les membres de la CCTS VMCV ont démissionné en bloc le 23 septembre. Ils ont expliqué leur décision au président de la section Enzo Verme par des délais toujours pas respectés, un «travail dans l'urgence». Ils relèvent aussi «des conflits» avec la direction «souvent sur les mêmes points sans évolutions concrètes», le manque de collaboration et de consultation du planificateur et la rupture du dialogue. Une rupture qualifiée d'«inacceptable et irrespectueuse».

Lors de l'assemblée extraordinaire du 15 octobre, le travail des membres de la CCTS a été reconnu par les personnes présentes. Une réélection de membres à la CCTS reviendra à l'ordre du jour l'année prochaine.

La récolte de signatures contre le deuxième tube du Gothard a débuté

«Un deuxième tube routier affaiblirait radicalement notre position en matière de politique des transports et démantèlerait la protection des Alpes que le peuple a souhaitée et ancrée dans la Constitution.»

Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes



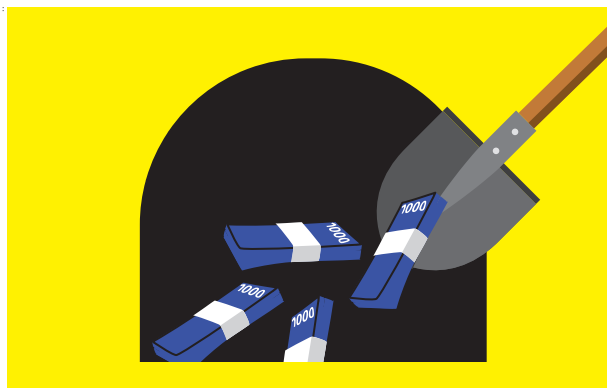
Des signatures contre la folie prévue au Gothard

Les Chambres fédérales ont accepté le projet de réalisation d'un deuxième tube routier au Gothard. Pour les organisations environnementales et des transports, cette décision est indéfendable. D'où le lancement d'un référendum. Le SEV se joint à la bataille car il se bat depuis des dizaines d'années pour le transfert de la route au rail.

Exactement 20 ans après l'acceptation de l'Initiative des Alpes, on parle de trafic au Gothard. La raison ou le prétexte réside dans la nécessité d'assainir le tunnel routier. Le Conseil fédéral et les Chambres sont d'avis que la meilleure solution réside dans la construction d'un deuxième tube de deux voies dans les deux sens durant les travaux d'assainissement. Une fois les travaux terminés, la circulation ne sera possible que dans un sens et sur une seule voie dans les deux tunnels. Histoire de respecter l'article sur la protection des Alpes qui figure dans la Constitution et qui demande de ne pas interdire la hausse de capacité routière dans les Alpes. Qui se souviendra encore de cette promesse dans 20 ans,

lorsque le deuxième tube aura été construit, l'argent dépensé et l'autre tunnel assaini? Peut-on raisonnablement envisager qu'il n'y aura pas de demande d'augmenter la capacité de circulation alors que les bouchons seront de mise? La Constitution et la loi peuvent être modifiées rapidement. Et dans les faits, elles ne sont déjà pas respectées aujourd'hui puisque le transfert de la route au rail n'est toujours pas atteint.

Des millions jetés par la fenêtre
Selon l'Initiative des Alpes, la rénovation du tunnel du Gothard avec la construction d'un second tube coûte trois milliards de francs de plus qu'un assainissement simple, accompagné d'une offre de chargement temporaire sur le rail pour voitures et camions. Une



dépense supplémentaire sans gain réel, puisque Berne promet de ne pas augmenter la capacité des routes. Les bouchons ne disparaîtront pas, alors que les milliards auront été dépensés. Selon le Conseil fédéral, le deuxième tube revient à 2 milliards et l'assainissement du tunnel actuel est évalué à 800 millions de francs. Mais le Conseil fédéral ne tient pas compte des coûts dévolus à l'exploitation et à l'entretien du deuxième tube. Des coûts évalués entre 25 et 40 millions par année jusqu'au prochain assainissement dans 40 ans, soit entre 1 et 1,6 milliard de francs.

De l'argent investi au mauvais endroit
Les milliards dilapidés au Gothard pour les camions et le trafic de loisir manqueront

primer les vrais goulets d'étranglement.

Le transfert de la route au rail saboté

Le peuple suisse a inscrit dans la Constitution la protection des habitants des régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. A ce titre, des milliards ont été investis dans les nouveaux tunnels ferroviaires (NLFA) au Gothard et au Lötschberg. Or, Berne veut maintenant concurrencer les NLFA et créer de nouvelles capacités routières, qui augmenteront massivement le nombre de poids lourds traversant les Alpes.



chons et attendent des solutions depuis des années. En cas de construction d'un deuxième tube au Gothard, l'argent manquera pour sup-

Un deuxième tube routier saboterait la politique suisse de transfert de la route au rail qui ne serait pas crédible. En renonçant à un deuxième tube,





la Suisse pourrait au contraire prouver qu'elle peut réaliser son transfert du trafic routier de l'UE au rail, comme le de-

revanche de proposer au trafic routier une solution de rechange de qualité. Le chargement des voitures sur



mande le peuple suisse depuis 20 ans. Ceci renforcerait le Conseil fédéral dans ses négociations pour l'introduction d'une bourse de transit alpin.

le rail entre Göschenen et Airolo ainsi qu'une chaussée roulante pour les camions dans le tunnel de base garantissent la liaison avec le Tessin en tout

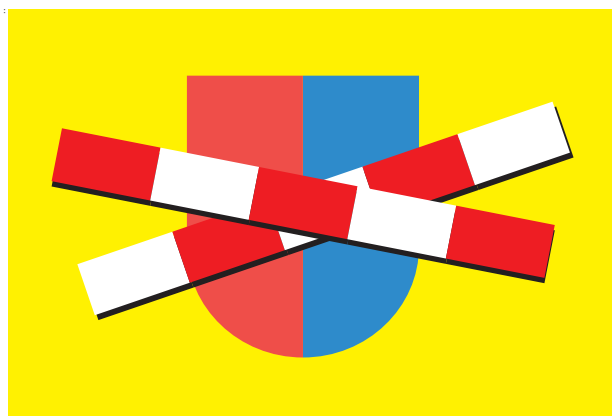
Le Tessin coupé du reste de la Suisse

Le tunnel du Gothard est en si mauvais état qu'il devra être assaini provisoirement avant l'inauguration d'un deuxième tube. Pendant 140 jours, le tunnel sera totalement fermé. Les voitures et poids lourds n'accéderont au Tessin qu'au prix de longs détours, car aucun chargement sur le rail ne sera proposé. Renoncer à un deuxième tube permettra en

temps pour les voitures, les camions et tous les véhicules routiers. Au moment des travaux, les tunnels ferroviaires de base du Gothard et du Ceneri seront en service. Cette nouvelle liaison permettra de diminuer d'une heure le trajet entre le Tessin et le Plateau. Il en irait tout autrement en cas de percement d'un deuxième tube, car celui-ci serait achevé au plus tôt en 2027. Rappelons que, depuis des dizaines d'années, la seule liaison routière directe entre le Valais et la Suisse alémanique passe par le chargement des voitures à travers le tunnel du Lötschberg.

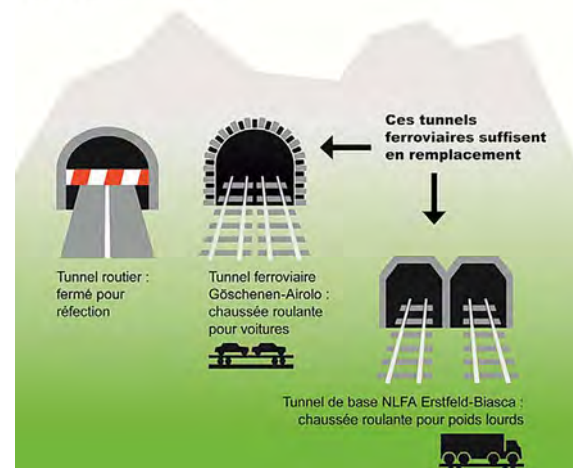
pma/vbo

Plus d'infos sur
www.2tube-non.ch



Transférer au lieu de percer

L'offre de substitution



La capacité de transfert des voitures au rail suffit pour le trafic hivernal. C'est pourquoi les travaux d'assainissement du tunnel du Gothard doivent être étalés sur plusieurs hivers. L'été, il peut être ouvert au trafic. Au Gothard, ce sont quelque 10 000 voitures qui transitent chaque jour durant l'hiver. Pour compa-

raison, au Lötschberg, ce sont actuellement jusqu'à 14 000 véhicules qui sont transportés durant l'hiver (cadence 7,5 minutes). Avec la chaussée roulante, jusqu'à 1 million de camions peuvent être transportés. Aujourd'hui, moins de 850 000 camions par année traversent le tunnel.

SIGNONS!

Le délai pour la récolte des signatures contre le deuxième tube tombe partiellement sur les Fêtes de fin d'année. C'est pourquoi il est nécessaire de réunir les 50 000 paraphes

rapidement. D'autres formulaires peuvent être téléchargés sur:

- www.sev-online.ch
- www.zweite-roehre-nein.ch

■ Nord vaudois

Incompréhension des mécaniciens de loc de Travys

L'incompréhension est de mise chez Travys. Les mécaniciens lancent un appel pour que les mécanos voie étroite soient reconnus comme ceux conduisant sur voie normale. La direction entend en effet maintenir une différence de salaire entre ces deux catégories. Le SEV s'y oppose.

lidarité et confirmons que nous sommes tous mécaniciens de loc.

■ Que nous travaillions à l'OC, PBr ou à l'Yverdon-Ste-Croix

■ Que nous travaillions sur la voie étroite ou la voie normale

■ Que les contraintes où les tâches soient différentes

Nous sommes mécaniciens de loc et méritons le même salaire. C'est pourquoi, nous soutenons par notre signature la proposition du syndicat SEV.

Le SEV demande en effet que le salaire minimum d'un mécanicien de locomotive soit de 4 600 fr. tant pour la voie étroite que normale (maximum à 6 670 fr.)

Pour un mécanicien confirmé la fourchette va de 4 760 fr. à 6 900 fr. Un collaborateur confirmé peut conduire sur toutes les lignes exploitées par Travys, y compris à l'externe du réseau de base Travys ou mécanicien travaillant sur voie étroite et voie normale et au bénéfice de compétences particulières reconnues et validées par l'entreprise (par exemple: formateur attiré,



Solidaires, les mécaniciens de Travys lancent un appel à la direction.

compétences techniques spécifiques utiles au dépôt, permis bus, permis B, B140, autres compétences après analyse et validation par l'entreprise).

La direction semble éloignée de ses employés qui avaient

déjà manifesté leur mauvaise humeur en se déplaçant en nombre début juillet – alors que la Suisse affrontait l'Argentine à la Coupe du monde de football! – pour dénoncer les velléités de salaire au mérite de la direction.

Dans ce contexte, espérons que la direction entende cet appel et revienne sur sa décision...
Vivian Bologna

■ Aux Diablerets le 8 novembre

Journée VPT: un autre monde (du travail) est-il possible?

La prochaine assemblée VPT aura lieu aux Diablerets le 8 novembre prochain. Il y sera notamment question d'autogestion. Un autre monde du travail est-il possible?



A la fois aquarelliste, écrivain et éditeur ferroviaire, Olivier Geerincq a mis ses talents au service de la Journée VPT.

La journée VPT du 8 novembre s'annonce passionnante. Pour l'occasion, la section SEV-La Plaine du Rhône TPC n'a pas fait dans la dentelle en proposant notamment une conférence-débat sur la question de l'organisation du travail. Avec comme conférencier Jacques Vallet, membre fondateur de la Librairie du Boulevard, un modèle d'autogestion.

Diverse personnalités du monde politique et syndical prendront la parole. Et comme la journée marie le labeur et le plaisir, un repas viendra ponctuer le tout.

Il est possible de s'inscrire jusqu'au 24 octobre auprès de votre président-e de section.

vbo

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

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 6 novembre 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 30 octobre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 28 octobre à 10 h.

Le Parti démocratique en perte de vitesse: les syndicats dans la rue le 25 octobre

Le licenciement facilité!

Le Pd italien est en telle perte de vitesse qu'il perd des membres à gogo. Le tout sur fond d'assouplissement de la protection des travailleurs.

Selon ceux qui connaissent les secrets du Parti démocrate italien, le cri d'alarme – de plus de 500 000 à 100 000 en une année – pourrait être encore plus grand car la fonte serait encore plus dramatique. Dramatique évidemment, seulement pour ceux qui pensent à un parti du 20^e siècle fait d'idéaux, de valeurs, de projets construits collectivement par une communauté solidaire d'hommes et de femmes enracinés localement et dans les réalités sociales. Ils s'appelaient autrefois des militants, puis plus prudemment des activistes. Aujourd'hui, on n'en a tout simplement plus besoin. Tout au plus au Pdr (Parti de Renzi), a-t-on besoin de gentils organisateurs d'événements et de repas de souscriptions en lieu et place du soutien financier qu'apportaient les cotisations des membres. Même les primaires arrivées des USA sont en perte de vitesse et ont perdu leur capacité mobilisatrice – il suffit de regarder la situation dans l'Emilie, «région rouge» par excellence, où les électeurs sont passés de 400 000 à 50 000.

A moins qu'il ne participe, Lui, Matteo Renzi, aux primaires, le deus ex machina, «le personnage de la tragédie grecque, la divinité qui arrive sur scène pour amener la solution à une trame insoluble selon les principes classiques d'effet et de cause» (Wikipédia). Une fois de plus, le «Belpaese» a trouvé son sauveur, le chevalier ne connaissant pas la peur (difficile de se lancer en ajoutant sans tache, vu les précédents en Italie). Lequel veut se défaire des corps intermédiaires, à commencer par



Matteo Renzi dont le surnom est *Renzusconi*.

les syndicats, pour s'adresser directement au peuple, se débarrasser des sangles pour laisser courir les esprits bestiaux du capitalisme. Même la Constitution et le statut des travailleurs représentent des freins au marché. Il n'en a que faire des membres du parti, comme on dit à Rome.

Si D'Alema et Bersani avaient les membres, «moi j'ai les suf-

frages». Ces 41% de voix obtenus aux européennes au sein de cette moitié des votants qui s'est rendue aux urnes (pas plus de 20% donc, mais seuls ceux qui votent ont raison) sont devenus l'arme avec laquelle le président du Conseil et secrétaire du Pd démonte toutes les portes, y compris la culture de gauche et les règles démocratiques. La gauche est à peine plus qu'un

état d'âme («Le changement» est de gauche, «le conservatisme» de droite), car ce qui compte ce sont les voix, d'où qu'elles viennent. La démocratie, si vraiment il faut s'y tenir, doit permettre de diriger. Les patrons, il ne faut surtout pas les nommer patrons, et les ouvriers, mieux vaut ne pas les nommer du tout. De toute façon, le Pdr est avec les uns et avec les autres car comme le dit son modèle Marchionne – CEO de Fiat – sur lequel il s'aligne sans «si», ni sans «mais», la lutte des classes n'existe plus et nous sommes tous dans le même bateau. «Je veux faire pour l'Italie ce que Marchionne a fait pour Fiat», dit-il: pour ceux qui l'auraient oublié, le super manager italo-canadien réside en Suisse et a transféré les brevets, la recherche, les innovations et le travail d'Italie vers les USA et Fiat a son siège fiscal en Hollande et son siège financier en Grande-Bretagne.

Le modèle social et celui du parti sont donc américains avec un facteur aggravant: le Parti de Renzi est quasiment un parti unique basé sur la pensée unique, vu que la droite berlusconienne fonctionne comme roue de secours au Parlement quand quelque membre du Pd ose s'affirmer et que les suffrages ne suffisent plus...

Durant le semestre italien de l'UE, Renzi veut offrir la peau des

travailleurs puisqu'il n'a rien d'autre à donner. Des lois compatibles avec les intérêts de Berlusconi et contre-pied au statut, évidemment au nom des plus faibles, des plus précarisés et des chômeurs. Renzi est un prestidigitateur qui met dans son chapeau les droits des travailleurs et jure d'en faire sortir des lapins pour les sans-emploi. On appelle ça l'égalité au rabais. Ceux qui s'opposent ne sont pas jetés en pâture aux membres du Pd, mais à la «population». Ceux qui n'approuvent pas la ligne du parti, à part quelques notables exceptions, s'adaptent parce qu'il sont maires, assessors, fonctionnaires ou dirigeants d'agence sanitaire, de chambre du commerce ou d'association patronale. Il est donc louable que certains politiciens se rebellent contre le parti unique et le vol de l'article 18 qui protège les travailleurs du licenciement. Il est aussi louable que, le 25 octobre, la Fiom (syndicat de la métallurgie) descende dans la rue, avec la Cgil.

Loris Campetti (*)

Article publié dans *area*, le journal italo-phoné d'Unia.

(*) Loris Campetti est journaliste libre; il a dirigé pendant dix ans la rédaction turinoise de *il manifesto*, quotidien italien indépendant de gauche.

RENZI ET SA ROUE DE SECOURS BERLUSCONI

L'Italie connaît sa pire crise depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Plusieurs millions d'emplois ont disparu avec la fermeture d'entreprises et les licenciements massifs. Les patrons ont pu agir presque sans résistance, si ce n'est celle de groupes d'ouvriers et de (quelques) syndicats. Dommage qu'il existe, depuis la promulgation du statut des travailleurs en 1970, un article 18 qui interdit les licenciements sans juste motif: si un employé est viré parce que syndiqué ou communiste, parce que d'origine africaine ou gay, ou si une employée est licenciée parce qu'elle est enceinte ou limitée dans ses capacités suite à une

maladie par exemple, le patron est dans l'obligation de réintégrer son employé-e - si la justice a constaté le caractère illicite. Ou à payer de manière convenable la victime. Voilà ce qu'est l'article 18, un choix de société. Mais la protection est relative: dès ses débuts, la protection n'a concerné que les entreprises avec au moins 15 employés; en outre, 70 à 80% des nouveaux engagés ont un contrat précaire qui autorise le licenciement immédiat.

Renzi soutient aujourd'hui, comme depuis toujours la droite, que ce symbole doit être abattu parce qu'il bloque le marché du travail et effraie les patrons. Renzi a pour objectif

d'utiliser l'article 18 pour formaliser le changement d'ère et la transformation du Pd: un maximum de déréglementation et dépassement de la gauche. On se dirige vers le parti (unique) du «Premier» avec le démantèlement des intermédiaires (à commencer par les syndicats) et vers une centralisation du pouvoir de décision, réduisant ainsi la démocratie. Renzi applique la politique de la terre brûlée à l'encontre des minorités internes au parti. Il en appelle à l'antique centralisme démocratique, fort de sa roue de secours en cas de difficulté. Une roue de secours qui s'appelle Berlusconi.

Loris Campetti

Selon l'USS, une nouvelle politique économique est nécessaire

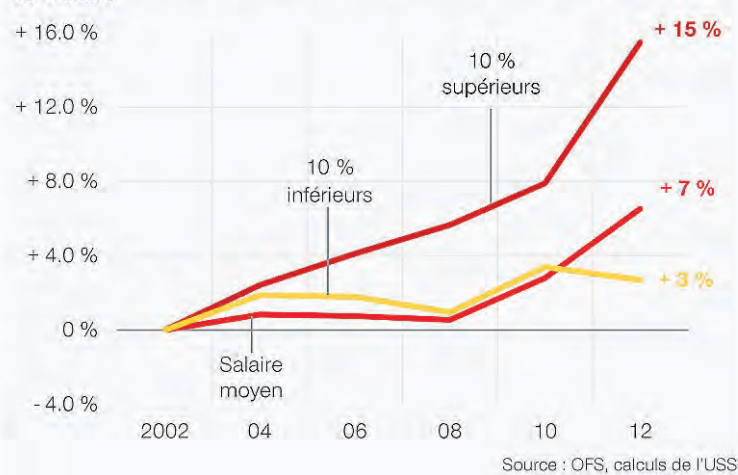
Les richesses de moins en moins bien réparties...

Pression sur les salaires, poids des primes, stress et précarité de l'emploi: la Suisse n'a jamais été aussi riche, cela grâce aux personnes qui exercent une activité lucrative.

L'an dernier, chaque personne active a créé en Suisse pour 170 000 francs de valeur en moyenne (équivalent plein temps). Le pays pourrait donc sans problème se permettre que tout le monde aille bien. La réalité est malheureusement différente, comme le montre l'analyse que l'USS a faite de la situation des personnes actives en Suisse.

Ces 20 dernières années, les gros salaires, les actionnaires et les employeurs se sont réservé une part toujours plus grande d'une prospérité en hausse. Par contre, nombre d'actifs et actives sont pratiquement restés les mains vides. De plus, les hausses des primes des caisses-maladie réduisent à néant la faible augmentation des salaires réels des travailleurs et travailleuses ordinaires. Et ce sont surtout les revenus les plus élevés qui ont profité par le passé d'allègements fiscaux, pas les actifs et actives ordinaires. C'est

Croissance des salaires corrigés de l'influence des prix, par classe de salaire



Pas besoin de dissenter pendant des heures: le graphique est clair.

pourquoi il n'est pas étonnant qu'en Suisse, tant de personnes ont, en comparaison internationale, tellement de difficultés à joindre les deux bouts.

En outre, beaucoup de personnes actives se font du souci pour leur emploi. Désormais, les länder allemands du Bade-Wurtemberg et de la Bavière connaissent un taux de sans-emplois inférieur au nôtre. Concernant le travail à temps partiel non volontaire, la Suisse occupe même une « première » position

en Europe bien peu glorieuse. Quant au stress et aux maladies qui lui sont liées, elle fait aussi piètre figure en comparaison européenne. Le bilan dressé ici en ce qui concerne les travailleurs et travailleuses risque même d'empirer si l'on revient aux temps qui ont précédé les Accords bilatéraux conclus avec l'Union européenne.

Paul Rechsteiner, le président de l'USS, a déclaré mardi devant la presse qu'il est par conséquent clair que « la Suisse

a besoin d'un tournant de politique économique ». Les conventions collectives de travail (CCT) qui prévoient des salaires minimums d'un bon niveau et les hausses de salaires générales, et non individuelles, sont synonymes de plus de justice. A court terme, l'USS vise une couverture conventionnelle (par CCT) de 60%. Pour que l'égalité des salaires entre femmes et hommes devienne une fois pour toutes réalité, il faut que des contrôleurs et des contrôleuses vérifient les salaires des entreprises sous cet angle, et qu'une autorité dotée de compétences en matière d'investigation et d'intervention soit créée.

Les Accords bilatéraux doivent être préservés et la protection des conditions de travail développée. Le principe de non-discrimination, quel que soit le permis de séjour, doit continuer à s'appliquer demain. En matière de fiscalité et d'imposition, beaucoup reste à faire. La Confédération et les cantons doivent augmenter substantiellement leurs subsides destinés aux réductions de primes. L'USS adoptera, lors de son congrès des 23 et 24 octobre, des revendications en ce sens pour un tournant de politique économique. **USS**

VOTATIONS DU 30 NOVEMBRE

Ecopop nous mène dans l'impasse

L'initiative Ecopop accentuera la pression sur les salaires et les conditions de travail, entraînera la suppression d'emplois et créera une nouvelle discrimination à l'encontre de la main-d'œuvre étrangère. C'est pour cela que les syndicats et les fédérations des employé-e-s lui opposent un NON unanime. Une manifestation contre Ecopop aura d'ailleurs lieu sur la place Fédérale le 1er novembre dès 14h30.

L'initiative Ecopop est dangereuse pour tous les travailleurs

et travailleuses de Suisse. Elle veut limiter l'immigration à 0,2 % de la population résidente permanente, ce qui aura inévitablement pour effet que les employeurs recourront beaucoup plus à des résident-e-s de courte durée. Or, la situation juridique de ces derniers est moins bonne. Des employeurs sans scrupules pourront ainsi leur imposer plus facilement des salaires bas et des mauvaises conditions de travail. Tous les travailleurs et travailleuses en pâtiront. Leurs salaires et conditions de travail

se retrouveront aussi sous pression.

Ecopop est aussi dangereuse pour les travailleurs et travailleuses parce qu'elle mettra en danger des emplois. En effet elle ferait tomber définitivement les Accords bilatéraux conclus avec l'Union européenne (UE). Or, sans relations structurées avec l'UE, les entreprises suisses seraient massivement désavantagées par rapport à leurs concurrents européens. Par conséquent, leurs produits renchériraient. Délocalisations à l'étranger,

programmes de baisse des coûts et, ainsi, emplois supprimés en seraient les effets.

Ecopop est également inhumaine. Elle fera des migrant-e-s des travailleurs et travailleuses de seconde classe, qui devraient vivre constamment dans la peur qu'avec leur emploi, ils ne perdent aussi leur droit de séjourner en Suisse. Ils seraient donc encore plus exposés à la pression des employeurs. C'est aussi témoigner d'une courte vue que de faire de la main-d'œuvre

étrangère le bouc émissaire de problèmes que nous avons créés nous-mêmes. Car, sans elle, nos assurances sociales seraient en difficulté et des branches importantes (construction, santé, soins à la personne) ne fonctionneraient plus guère.

Pour ces raisons, toutes les grandes organisations de salarié-e-s se sont regroupées pour combattre l'initiative Ecopop dans une campagne qu'elles financent en commun.

Vallorbe

Le Musée Gyger fête ses 40 ans

Robert Gyger est un passionné de trains, depuis tout petit. Il a ouvert son musée à la gare de Vallorbe en 1974. Petite visite de ce lieu chargé d'histoire.

Le musée de Robert Gyger est ouvert durant la belle saison, du 1^{er} mai au 31 octobre, mais on peut aussi le visiter en dehors de ces dates, sur demande. Robert aime rappeler que les pontes des CFF sont passés par le musée. Cela

avant la divisionnalisation, qui a rendu tout plus difficile, notamment dans l'organisation de manifestations ferroviaires. «Ils ne mettent plus de personnel à disposition et c'est devenu très coûteux de louer du matériel roulant», regrette-t-il.

Il y a parfois de nouvelles arrivées au musée mais il n'y a plus beaucoup de place et Gyger se sent un peu à l'étroit. Où trouve-t-il donc tout ce matériel? «J'ai une autorisation spéciale des CFF pour démonter dans les Ateliers, dans

les dépôts, etc. Je parcours la Suisse pour aller chercher des pièces intéressantes. Avant j'allais souvent à Yverdon, aux Ateliers, maintenant plus.»

La gare de Vallorbe accueille son musée depuis 40 ans, mais elle a bien changé ces dernières années. Elle a employé jusqu'à 150 personnes et maintenant seules 15 personnes y travaillent encore.

Manifestations et trains historiques

Robert Gyger pense que son musée, très technique, est avant tout destiné aux mordus du chemin de fer, et pas vraiment adapté aux enfants. Cependant, il organise régulièrement, avec d'autres associations, des événements ferroviaires. Il sort alors pour l'occasion son wagon de réception et l'installe sur les rails juste devant le musée.

La prochaine manifestation d'envergure aura lieu à la Pentecôte, le week-end du 24 mai 2015, à l'occasion du 100^e anniversaire du tunnel du Mont-d'Or, tunnel transfrontalier de 6 km situé à proximité de la gare de Vallorbe. Des allers-retours en train d'époque seront organisés entre Frasné et Vallorbe.

Alors rendez-vous au printemps prochain à Vallorbe!

Henriette Schaffter



Robert Gyger devant sa collection regroupée dans de petits locaux en gare de Vallorbe.



Vallorbe a vu passer beaucoup de trains internationaux à une certaine époque.



Une partie du musée...



«La fête sur toute la ligne» à l'occasion du 75^e anniversaire du tunnel du Mont-d'Or. En 2015, c'est le 100^e!

BIO

Robert Gyger est âgé de 70 ans et a travaillé durant 40 ans aux CFF. Il est membre SEV depuis 45 ans. Originaire de Corcelles-près-Payerne, il a habité longtemps à Lausanne puis est allé s'installer à Vallorbe. Il a d'abord effectué un apprentissage de mécanicien poids lourds, puis, après l'école de recrues, il est engagé au Nyon-St-Cergue à la conduite et au contrôle. Il y reste deux ans puis passe aux CFF, à l'entretien des locomotives tout d'abord, puis devient

mécano. Quatre ans avant sa retraite, après avoir travaillé longtemps sur Vallorbe, il a dû retourner travailler sur Lausanne. «Ce furent les quatre pires années de ma carrière.» Mais Vallorbe n'avait plus de dépôt et il a bien fallu suivre le mouvement. Il a toujours travaillé dans le trafic régional, «car c'est bien plus beau!» Robert Gyger a surtout la passion des trains et bichonne son musée. Il est marié et a deux fils adultes.

Sections

Judi 30 octobre ■ Cave GESTL

Dégustation

de 16h à 20h.

La maison Obrist vous présentera une dégustation comparative des vins suisses et étrangers. Une participation de 15. frs par personne vous sera demandée. Inscription jusqu'au 24 octobre au 079/637.53.61 ou par mail à l'adresse 105.gestl@gmail.com

Votre comité GESTL

Samedi 8 novembre ■ SEV-TPG

Inscriptions à la journée VPT romande

dès 9h

Diablerets

« Les collègues pensionnés SEV-TPG qui désirent participer à l'assemblée romande VPT, le 8 novembre prochain aux Diablerets peuvent s'inscrire, jusqu'au 25 octobre, dernier délai, auprès du président de section Marc-Henri Brélaz: 079/398.54.13 ou par mail: mh.brelaz@bluewin.ch. Une participation de 30 fr. sera perçue pour le repas. Pour le transport, chacun s'organise pour arriver à Aigle à 9h.

Marc-Henri Brélaz

Vendredi 14 novembre ■ ZPV Bienne

Assemblée d'automne

Salle de la Geno 1er étage
Genossenschaftstrasse 18
2560 Nidau

Plus d'informations sur le site: <http://zpvbielbienne.ch>. Le tractanda de l'assemblée sera affiché dans les locaux, et envoyés par mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à: denis.babey@gmail.com. Le PV de la dernière assemblée sera sur les tables et envoyé par mail aux actifs.

L'AG sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Mais avant, notre invité, Jürg Hümi, secrétaire syndical, viendra nous parler de la nouvelle CCT et répondre à vos questions. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus.

Merci de vous inscrire sur la liste au local des agents de train ou par mail chez Raphaël Frydig (frydig@gmail.com) jusqu'au 07.11.2014.

Le comité ZPV Biel/Bienne

Mardi 18 novembre ■ VPT Lac Léman

Assemblée d'automne

16h15 au chantier naval

Chères et chers membres, le Comité VPT-Lac Léman vous convie à l'AG ordinaire automnale. En se réjouissant de vous y rencontrer nombreux, nous vous adressons nos meilleures salutations.

Le comité VPT-Lac Léman

Judi 20 novembre ■ ZPV région Ouest Assemblée régionale

8h45
Buffet de la Gare
Lausanne

Les points forts de cette assemblée seront les thèmes syndicaux des agents de train et le travail de la CoPe. Andreas Menet, président central ZPV, Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV et Thomas Walther, président CoPe agents des trains nous informeront des actualités. Les collègues pensionnés ainsi que les collègues en formation sont également cordialement invités. Dès 8h15 un café et croissant vous sera offert par la section ZPV Léman. Merci de vous inscrire auprès de votre section ZPV ou auprès du président de la section organisatrice ZPV-Léman, Claude Gaille, tél. 079 479 1735 ou par e-mail: claudegaille@bluewin.ch en respectant la date limite du 8 novembre 2014. Je me réjouis de vous saluer très nombreux à Lausanne.

Claude Gaille

Vendredi 21 novembre ■ as ouest

Assemblée d'automne

Hôtel de la Gare
2740 Moutier

Giorgio Tuti, président SEV, sera notre invité. Après l'assemblée, un repas sera offert par la section. Les propositions que vous souhaitez soumettre lors de l'assemblée sont à faire parvenir par écrit jusqu'au 7 novembre à SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne ou par e-mail à ouest@as-online.ch. Les inscriptions pour le repas sont à faire parvenir jusqu'au 17 novembre à ouest@as-online.ch ou par téléphone au 078 825 66 90.

Comité AS Ouest

Mercredi 26 novembre ■ MOB Golden Pass

Assemblée d'automne

19h45
Buffet de la Gare
Château-d'Œx

Le comité invite les membres à l'assemblée d'automne. Les ordres du jour seront affichés dans les espaces personnels. Nous nous réjouissons de voir des collègues intéressés et nombreux.

Le comité

Pensionnés

Mardi 28 octobre ■ Amicale des pensionnés du Jura bernois et de Bienne romande

dès 14h
Centre Coop de la Gare de Bienne

N'oubliez pas la 8e rencontre le mardi 28 octobre 2014 à partir de 14 heures au COOP Centre Gare de Bienne.

Vous êtes tous les bienvenus. Malheureusement nous ne pourrions pas faire acte de présence. Nous serons dans l'avion qui nous mènera au soleil du Mexique... A tout bientôt.

Votre dévoué serviteur, le Mexicain

Mercredi 29 octobre ■ PV Vaud

14h
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons

Assemblée générale des membres

Nous vous invitons à venir nombreux à notre assemblée générale des membres le mercredi 29 octobre. Ce sera l'occasion de faire le point sur les offres proposées par les assurances Helvetia dans lesquelles les assurances SEV ont trouvé leur place.

Vous découvrirez la Fondation USPI (Union Suisse des Professionnels de l'Immobilier Vaud), fondation publique sans but lucratif. Cette fondation a pour but de permettre à des personnes individuelles ou à des familles qui connaissent des difficultés financières dans le cas d'une situation de crise temporaire de conserver leur logement dont elles sont locataires.

Enfin, un exposé sur les recherches en généalogie complètera agréablement notre assemblée.

Pour des interventions et remarques complexes, veuillez faire parvenir votre demande jusqu'au vendredi 24 octobre par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, ou par courriel: jean-pierre@genevay.net ou prendre contact avec le président de la section au 024 445 20 27.

**Jean-Pierre Genevay
Président PV-Vaud**

Mercredi 12 novembre ■ PV Valais

10h30
Hôtel Riverside
Brig-GLis

Assemblée d'automne

Repas commun à 25 fr. offert (apéritif, menu, boissons et café). Sepp Bühler sera l'orateur de l'assemblée et il s'exprimera sur les dispositions de fin de vie. Nous vous recommandons chaleureusement cet exposé sur un thème toujours actuel. Vous pouvez prendre vos conjoint(e)s avec vous et en parler à vos connaissances parmi les retraités CFF.

Inscription par le formulaire habituel ou par mail à Walti.Schmid@bluewin.ch.

Mardi 18 novembre ■ PV Fribourg

10h45
Auberge communale de Léchelles

Assemblée d'automne

Départ du train de Fribourg à 10h03,, de Payerne à 10 h 30. Ordre du jour statutaire avec, notamment, une élection complémentaire au comité. Invités: Ricardo Lorétan, président central PV et Bernard Demierre, vice-président central PV.

L'assemblée sera agrémentée par les chants de la chorale des cheminots de Fribourg.

La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section offrira l'assiette du jour. Les agendas SEV seront remis après le repas.

Les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues.

Le secrétaire

Décès

Comte Nelly, veuve de Henri, Genève; décédée dans sa 99^e année. PV Genève.

Fournier Elisabeth, veuve de Frédéric, Collombey; décédée dans sa 93^e année. PV Valais.

Guex Liliane, veuve de Marcel, Lausanne; décédée dans sa 84^e année. PV Vaud.

Krumel Gilbert, cond. tracteur s/rail, Lausanne; décédée dans sa 84^e année. PV Vaud.

Michel Paul, contrôleur mat roul, Billens; décédé dans sa 84^e année. PV Fribourg.

Morisod Ulrich, ct pens., Massongex; décédé dans sa 81^e année. PV Valais.

Rosser Jacob, agent du mouvement, Moutier; décédé dans sa 60^e année. PV Jura.

Udriot Roger, chef de gare, St-Maurice; décédé dans sa 90^e année. PV Valais.

TS: « Avec stratégie vers l'avenir »

Le président central Werner Schwarzer a souhaité la bienvenue aux membres du comité central (CC) présents à la séance annuelle des 6 et 7 octobre 2014 à Brigue. Malheureusement, les collègues Urs Hofmann et Kurt Wyss ont dû s'excuser pour des raisons de santé. Nous souhaitons un prompt rétablissement à nos deux collègues.

Pour rappel, certains des membres du comité central sont d'un âge assez avancé et ils vont prendre une retraite bien méritée dans les années 2016 à 2017. Pour cette raison, la sous-fédération TS s'est penchée lors de l'assemblée des délégués 2014 sur la question de la « démographie TS » et de son organisation future. Suite aux travaux effectués dans les groupes de travail, une liste de thèmes à approfondir a été élaborée, avec par exemple la mise sur pied d'une commission de sélection des candidatures au niveau de la commission centrale et dans les régions, l'extension du réseau de personnes de confiance, l'approfondissement du management de la succession et le recrutement des membres. Lors de cette séance CC, nous avons décidé de la suite à donner et de la formation d'un

groupe de travail qui traite activement ces thèmes. Le groupe de travail sera fonctionnel dès novembre 2014.

Etant donné que la séance avait lieu à Brigue, le comité central en a profité pour visiter le centre d'entretien de Brigue afin de montrer sa présence dans la surface. Le chef de production du centre d'entretien de Brigue, Marco Werlen, nous a expliqué les tâches très variées de maintenance et de réparation qui sont effectuées sur le site. Christoph Spitz, chef de projet de la gestion des installations à Operating, nous a présenté les projets de rallongement de la voie et les travaux de modernisation. Nous remercions Marco Werlen pour son accueil chaleureux.

Notre responsable du recrutement Claude Meier nous a informés de l'organisation et du déroulement de la journée de recrutement TS du 31 octobre 2014 à Zurich. Cette journée sera dirigée par Elena Obreschkow, coach des sections du SEV, et Claude Meier. Les thèmes principaux seront un recrutement percutant et le renforcement du réseau de personnes de confiance dans les régions.

Service de presse TS

Commission centrale TS

Organisation de la gestion du parc de véhicules et de la mise à disposition des trains

Situation de l'intégration de la gestion du trafic: la gestion dans la surface des anciens secteurs de la préparation des trains (ZV) et de la gestion du matériel roulant (RM) est faite aujourd'hui selon des processus différents. L'ancienne préparation des trains est gérée de manière centralisée, l'ancien secteur du matériel roulant de manière plutôt décentralisée. Sous la dénomination commune de Mise à disposition des trains (ZBS), les divers modèles ne peuvent pas être gérés de manière efficace (il y a par exemple des interlocuteurs différents pour les régions). Les objectifs de la direction Operating sont entre autres une organisation efficace et une uniformisation des deux modèles pour obtenir une solution ZBS unique. Procédure: les trois modèles sui-

vants ont été analysés et évalués par la direction ZBS:
 ■ poursuite des deux formes distinctes d'organisation (statu quo);
 ■ organisation centrale;
 ■ 30% central – 70% décentralisé.
Décision: il a été décidé d'appliquer le modèle « 30% central – 70% décentralisé » dans les deux secteurs.
Avantages: les prescriptions, processus et standards sont définis de manière centrale par FPR; l'application des prescriptions est de la responsabilité des régions.
Conséquence: la planification centrale actuelle (filiales ZV de Zurich et Lausanne) de l'ex-ZV est supprimée. 16 collaborateurs parmi les 23 de ces unités sont répartis dans les régions. 7 collaborateurs res-

tent à FPR. Des synergies résultent de la mise en commun de la gestion dans la surface et de la décentralisation de l'ancien ZV-PK.
Répercussions sur le personnel: tous les collaborateurs reçoivent une offre concrète pour un poste, soit dans une nouvelle fonction à la gestion du parc de véhicules, ou dans une même fonction dans la région. En conséquence, il n'y a pas de mise au concours des postes. Pour tout ce qui concerne l'adaptation de l'organisation, les dispositions de la CCT CFF font foi. Sur la base de l'évaluation des postes, les collaborateurs concernés reçoivent des offres de postes équivalents. La prochaine séance de la commission centrale aura lieu le 12 novembre 2012.

Service de presse SEV-TS/mv

VPT

Vision panoramique du Comité central

Rendez-vous informel mais amical, les membres actuels et anciens du Comité central VPT aiment se retrouver une fois l'an pour partager quelques moments en toute amitié.



Changement de train à Blonay pour prendre un peu d'altitude!

Cette année, à la fin septembre, c'est sur le balcon des Pléiades, sur Vevey, que cette sortie a réuni ces camarades romands accompagnés pour l'occasion de leurs conjointes. Les commentaires des luttes actuelles ou passées se mêlent aux situations familiales, per-

sonnelles, aux anciennes et futures sorties, aux histoires de chemins de fer, bus... ou bateaux! Le vieillissement de la troupe se fait ressentir et prive

de ce rendez-vous quelques belles figures du SEV. Merci à Marc-Henri, l'organisateur hors pair, qui maintient cette tradition.

Jfm

PV Genève

Le climat genevois au menu

59 membres présents lors de la dernière AG. 327 membres au total. Nous déplorons le décès de 9 membres depuis ce printemps, en comptons 7 nouveaux et 5 veuves de plus. Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, nous parle de son « gros dossier » du moment: les TPG. La sous-traitance, au maximum 10% du volume d'affaires de l'entreprise, pose parfois problème (changement d'entreprise, risque de sous-enchère salariale). Deux opérateurs: RATP et Globe Limo forment une collectivité de négociation CCT. Le SEV et le SIT sont les représentants des travailleurs. Genève Tours applique les « usages » basés sur la CCT. La pression avec un préavis de grève a été nécessaire pour obtenir l'application du salaire minimum défi-

ni par l'OFT, les entreprises disaient ne pas devoir le reconnaître. Les salaires et conditions de travail du personnel des sous-traitants ont pu être améliorés! Un personnel qui se mobilise et une directive OFT ont eu raison des objections patronales. FVP: l'idée d'une carte journalière pour le seul réseau CFF a été enterré! Pour les CFF, leur prix émergerait au même crédit que les autres et elles ne seraient guère meilleur marché. Pensez à rédiger vos directives anticipées, vous pouvez solliciter votre comité qui vous aidera dans les premières démarches. Notre Fête de Noël aura lieu le mardi 9 décembre dès 10h30 à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève. Le programme sera publié dans notre journal.

bob



LA CHASSE AUX PRIMES EST OUVERTE

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



via sev



Der Bahnhof RBS Worb Dorf ist der Startpunkt der S7 und dient als betrieblicher Übergangspunkt zur Depotwerkstätte Worbboden. Im Weiteren obliegt ihm die Funktion einer Leitstelle für den fahrdienstlichen Teil der Linie 6 von BERNMOBIL. Im Verkauf weist er einen jährlichen Umsatz von mehr als 4 Mio. CHF aus.

Wir suchen per 1. Januar 2015 oder nach Vereinbarung eine/n

Mitarbeiter/in Fahrdienst und Verkauf (80 – 100 %)

Ihr Aufgabenbereich

Sie sind – gemeinsam mit einem eingespielten Team – mitverantwortlich für einen kundenorientierten Verkauf (PRISMA) mit dem Ziel, eine optimale Kundenzufriedenheit zu erreichen. In Zusammenarbeit mit der Verkehrsleitung von BERNMOBIL sorgen Sie ausserdem für einen sicheren und optimalen Fahrbetrieb auf der Linie 6.

Ihr Profil

Sie verfügen über eine fahrdienstliche Ausbildung analog der früheren Bahnbetriebsdisponenten-ausbildung oder haben eine kaufmännische Ausbildung mit Zusatzmodul Fahrdienst in der öV-Branche (KVÖV) absolviert. Als Allrounder haben Sie sehr gute Kenntnisse im schweizerischen und internationalen Verkaufsangebot. Im Fahrdienst sind Sie in der Lage, den Betrieb der Linie 6 sowie des Bahnhofes Worb Dorf sicher und den Vorschriften entsprechend zu führen. Auch in hektischen Phasen behalten Sie den Überblick und treffen die nötigen Dispositionen.

Wir bieten eine verantwortungsvolle, abwechslungsreiche und selbständige Tätigkeit in einem engagierten Umfeld. Für weitere Informationen steht Ihnen Hans Haldimann, Leiter Betriebsführung, Telefon 031 925 55 01, hans.haldimann@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, richten Sie Ihre Bewerbung bitte an den Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Regionalverkehr Bern-Solothurn
 Mehr Information unter www.rbs.ch & info@rbs.ch

Angle droit

Une bagatelle qui coûte cher

Nous essayons tous de rouler sans accident... malgré tout, il n'est parfois pas possible d'éviter le choc. Et même s'il n'a pas pu faire autrement, le fautif est généralement puni.

« Un pied dans la tombe et l'autre en prison. » Ce dicton ne concerne pas seulement les mécaniciens et mécaniciennes de locomotives mais aussi les chauffeurs et chauffeuses de bus. Ces catégories ont véritablement besoin de leur assistance judiciaire professionnelle!

Roger* travaille dans une ville moyenne de Suisse, dans une entreprise de transports publics qui assure le trafic régional avec des bus et un chemin de fer local. Depuis un quart de siècle déjà, Roger est sur les routes au volant de poids lourds, de camions, de bus charter et de ligne. Son avocat déclarera plus tard que « sa réputation en tant que chauffeur est sans tache ». Malgré tout, un après-midi, un accident se produit: Roger veut quitter la halte du bus et met son feu clignotant, il regarde devant et derrière. Une voiture sort d'une rue latérale, tourne à gauche et le dépasse en mettant les gaz. Roger peut maintenant avancer, il jette un œil devant et voit avec effroi que la voiture qui l'a dépassé veut tourner à droite devant le bus et n'a pas encore démarré. Elle a dû laisser passer des piétons et son arrière empêche sur la piste du bus. Roger essaie de se projeter sur la gauche mais ne peut pas éviter la collision. En plus, lors de la manœuvre d'évitement, le bus touche une deuxième voiture qui est aussi sortie de la même rue latérale et roule à gauche du bus.

Manque d'attention

La police vient constater l'accident. Heureusement, personne n'est blessé, et les dégâts matériels sont couverts par les assurances. Mais Roger est amendable car il est fautif dans cet accident. C'est pourquoi il fait une demande d'assistance judiciaire auprès du SEV. L'avocat engagé par le SEV constate en étudiant les faits que Roger n'a apparemment pas roulé trop vite. En fait, il aurait dû regarder simultanément derrière, devant, à gauche, et à l'avant-droite. Il n'a donc pas été purement et simplement inattentif, on peut lui reprocher juste un très léger manque d'attention. L'avocat conclut sa lettre à l'intention du ministère public en demandant que l'amende ne dépasse pas les CHF 300.–, pour autant qu'un très léger manque d'attention soit considéré comme amendable.

Pas d'autre conséquence

Le ministère public est vraisemblablement satisfait de cette proposition. Il fixe une amende pour le montant proposé mais CHF 480.– de frais de procédure y sont ajoutés. Ces frais sont pris en charge par l'assistance judiciaire du SEV ainsi que la facture de l'avocat, qui a investi quelques heures à étudier le dossier, rédiger des lettres et passer quelques coups de fil. Un litige lié à un retrait de permis aurait coûté plus cher. Heureusement, l'autorité compétente a renoncé à une telle mesure.

L'équipe de la protection juridique

*prénom fictif

DÉCOUVRIR LE GRUYÈRE AOP ET TOUS SES SECRETS !



LA MAISON
DU GRUYÈRE

FROMAGERIE DE DÉMONSTRATION

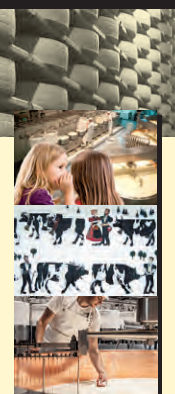
Exposition interactive : "Le Gruyère AOP, voyage au cœur des sens"
 Fabrication du fromage : entre 9h00 et 11h00 et entre 12h30 et 14h30

Ouvert tous les jours

de 9h00 à 19h00 (18h00 d'octobre à mai)

Le Restaurant - Le Marché Gruérien

LA MAISON DU GRUYÈRE - CH-1663 Pringy-Gruyères
 Tél. ++41 (0)26/921 84 00 - www.lamaisondugruyere.ch



LE GRUYÈRE®
SWITZERLAND

Notre Fromage Suisse.

www.fromagesuisse.ch

COURRIER DES LECTEURS

Tous aux Diablerets le 8 novembre!

Comme membre de notre syndicat, nous avons plusieurs bonnes raisons de nous rendre à l'Assemblée romande d'automne de la sous-fédération VPT/SEV. 1914-2014, cela fait cent ans d'activité pour ce pittoresque « tortillard » vaudois, qui fut inauguré un mois avant le début de la Grande guerre. Une tragédie pour la classe ouvrière européenne qui se solda par des dizaines de millions de morts, de mutilés et d'orphelins! L'ASD a refusé de mourir et il est toujours là. Un exemple de courage dans l'adversité! Quatre générations de cheminots qui ont lutté pour que leur chemin de fer ne soit pas démantelé par

les objectifs stratégiques de l'OFT. Dans notre monde occidental et capitaliste, la pensée unique de l'économie de marché ne se résume plus qu'à un mot: globalisation. Tout doit être transformé en source de profit! Aujourd'hui, l'héritage que nous ont laissé les anciens ne doit pas être cédé sans lutte aux grands groupes internationaux qui se tiennent en embuscade, dans les couloirs de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les hauts fonctionnaires de la Confédération agissent en tête de pont pour préparer la privatisation du service public en général et celui des transports publics en particulier. Dans ses objectifs

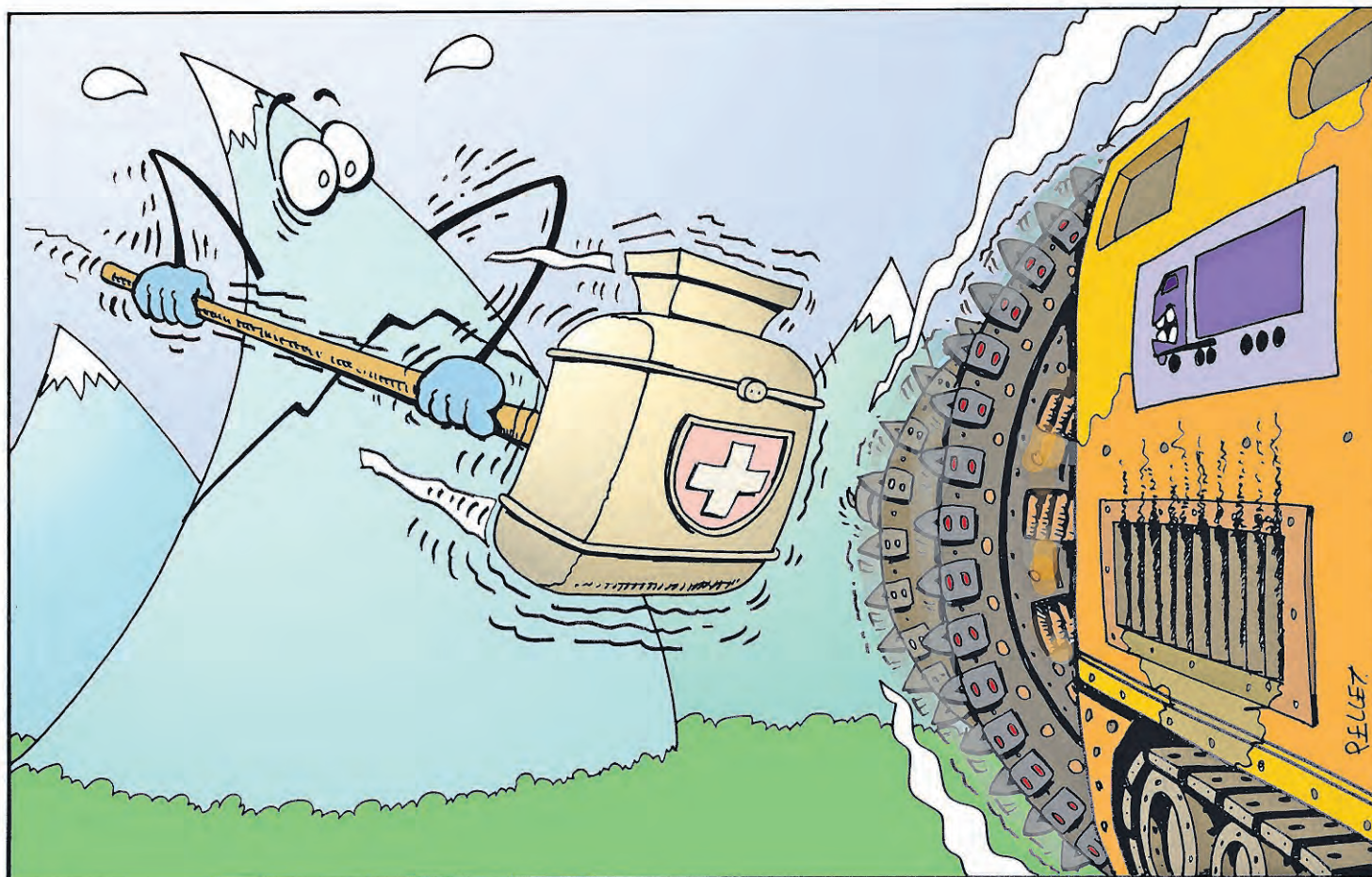
2030, l'OFT veut que les cantons et les communes vendent leur participation au capital-actions des compagnies régionales de transports publics. A votre avis, qui va se porter acquéreur de ces valeurs? Les multinationales déjà présentes dans le secteur des transports collectifs, partout dans le monde. L'union de circonstance du patronat avec les directions syndicales, pour nous convaincre d'accepter, en février dernier, un crédit de six milliards de francs pour l'avenir des chemins de fer suisses, ne nous protège pas contre la privatisation rampante des compagnies publiques de transport. C'est

un investissement pour l'infrastructure et l'argent finira dans les poches des entreprises privées du génie civil et les fournisseurs de quincaillerie électrique. Les coûts liés à la circulation et à la fréquence du service ferroviaire devront être supportés par les usagers et les contribuables des collectivités publiques concernées. Mais, à l'avenir, l'argent va se faire plus rare pour certaines d'entre elles, avec les réformes sur la fiscalité des entreprises, voulues par la droite économique et l'Union européenne. Un manque à gagner pour l'Etat de Vaud estimé entre 400 et 500 millions de francs par an et de

un milliard de francs, par année, pour la Confédération! Camarades, collègues, l'heure est grave, mais la privatisation de nos entreprises n'est pas une fatalité! Nous devons nous mobiliser contre les objectifs stratégiques des hauts fonctionnaires de Doris Leuthard et contre la commercialisation des services publics que les fonctionnaires du SECO négocient, en douce, dans le cadre des accords TISA (Trade in Services Agreement).

Jean-Claude Cochard, délégué syndical du personnel ouvrier des ateliers du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois.

PELLET PIOCHE: Non à un nouveau tube au Gothard.



Le SEV revendique le double accompagnement sur la ligne de faîte du Gothard

A deux sur les trains de la vieille ligne du Gothard

Dans son dernier rapport sur la ligne de faîte du Gothard, le Conseil fédéral affirme que ce tronçon restera d'importance après l'ouverture du nouveau tunnel de base, prévue fin 2016. Le SEV maintient la pression: le double accompagnement doit être maintenu.

Le Conseil fédéral a approuvé aujourd'hui un rapport sur la future affectation de la ligne de faîte du Saint-Gothard. Il répond ainsi à un postulat du conseiller aux Etats Isidor Baumann (Uri). Du point de vue du Conseil fédéral, la ligne de faîte du Saint-Gothard conservera son importance pour des motifs d'aménagement du territoire, de politique régionale et de technique des transports. L'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard absorbera alors dans une large me-

sure le trafic grandes lignes et le

trafic marchandises qui passent actuellement par le tunnel de faîte. Dans ce contexte, le Conseil fédéral tire les conclusions suivantes:

• La ligne de faîte du Gothard doit rester intégrée au réseau ferroviaire suisse et son exploitation doit se poursuivre au titre du trafic de desserte et du trafic touristique.



• Les conventions avec

les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructure de la ligne de faîte du Saint-Gothard seront conclues dans le cadre des procédures normales et usuelles relatives à l'infrastructure ferroviaire et à la définition de l'offre. Jusqu'à l'expiration de la concession à la fin de 2017, les CFF assurent l'offre au titre du tra-

fic grandes lignes. La nature et la forme de l'offre après cette date sont actuellement à l'étude.

• La maintenance de l'infrastructure et la poursuite de l'exploitation de la ligne de faîte du Saint-Gothard sont onéreuses. Il convient donc de mettre en œuvre des mesures susceptibles de réduire les coûts. Comme le trafic par la ligne de faîte diminuera, il est envisageable, par exemple, d'effectuer les travaux de rénovation à plus grands intervalles ou de démanteler les installations qui ne seront plus utilisées.

• Une réévaluation périodique est nécessaire du fait des incertitudes liées à l'évolution de la demande. Ce n'est qu'après l'ouverture du tunnel de base du Ceneri que l'on disposera de données fiables permettant de prendre des décisions définitives sur l'exploitation à moyen et à long terme de la ligne de faîte du Saint-Gothard. Soit en 2025 au plus

tôt, selon les estimations actuelles.

Le SEV se bat pour le double accompagnement

Dès ce printemps, le SEV avait clairement pris position pour le double accompagnement sur le trafic grandes lignes sur la vieille ligne du Gothard. « Etant donné que sur ce tronçon on trouve des tunnels construits il y a plus de 100 ans, le double accompagnement devrait non seulement aller de soi, mais aussi être garanti, insiste le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini. Ce n'est pas qu'une question de sécurité, qui doit rester un critère prioritaire, mais aussi d'expérience. » Les CFF auraient l'intention d'abolir l'accompagnement de ces trains. Un choix que le SEV juge « totalement inopportun et contraire aux accords de 2009 ». Le personnel veut continuer de garantir aux usagers un maximum de sécurité et le meilleur service. C'est certain, le SEV reviendra à la charge. **SEV**

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.

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° 19:

Le Pont de Melide.

Le sort a désigné **Oskar Demar-chi**, domicilié à Kloten, membre de PV Zurich.

Il remporte les chèques Reka.

Conditions de participation

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

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

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 29 octobre 2014.**