

Action contre Pro Service Public

Le personnel des services publics a montré mardi sur la place fédérale son opposition à l'initiative «Pro Service Public».

Pages 3 et 4

Victoire d'étape aux TMR

Les collègues des TMR ont obtenu une solution pour l'absence de WC et d'accès à l'eau chaude en gare de Martigny. De bon augure pour une CCT?

Page 3



CFF Infra Maintenance

Il y a eu de nombreux problèmes dans la saisie du temps de travail chez Infra Maintenance. Tout n'est pas réglé.

Page 20

Inauguration du tunnel de base du Gothard

L'heure est à la fête, mais...

Le 1^{er} juin, l'ouverture du tunnel du Gothard, le plus long tube ferroviaire du monde, sera un événement suivi par toute la planète. A l'heure où le personnel des chemins de fer en est fier, il y a aussi des éléments qui fâchent.

Les hauts dignitaires politiques de toute l'Europe seront présents le 1^{er} juin des deux côtés du tunnel pour la gigantesque inauguration du tunnel de base du Gothard. Cet événement, qui fait un peu penser aux jeux olympiques, sera retransmis en direct à la radio et à la télévision. Le personnel n'aura qu'un rôle de figurant ces jours-là, mais une fois le rideau tombé, son rôle sera central. Et les conséquences sur son travail seront fondamentales. Tour d'horizon dans notre dossier et notre interview.



Pages 6,7 et de 10 à 12

Entre personnages mythologiques des Alpes et couleurs d'armée: le spectacle d'ouverture s'annonce ébouriffant.

Manifestation le 10 septembre à Berne

La manifestation prévue par les syndicats pour soutenir en particulier une AVS forte aura lieu le 10 septembre. Le cortège partira à 14h de la Speichergasse (proche de la Schützenmatte) et se rendra à l'Aargauerstalden (Fosse aux ours). La manifestation se terminera vers 16h. Notez d'ores et déjà cette date dans vos agendas! **Toutes et tous à Berne le samedi 10 septembre!**

Actions de terrain du SEV

La grogne chez le personnel Cargo

■ Les 10 et 11 mai derniers, les secrétaires syndicaux SEV romands, le coach des sections et des membres CoPe sont allés au contact de la base, notamment aux ateliers d'Yverdon-les-Bains et dans les gares de l'Arc jurassien. Cette présence a permis de sentir le pouls du personnel. La grogne est bel et bien présente chez Cargo dans l'Arc jurassien. La réorganisation en cours

fâche le personnel, qui ne comprend pas les raisons d'une centralisation à Bienne du personnel des gares de Delémont, Reuchenette-Péry, Cornaux et Neuchâtel. Au cœur de leur grogne, la dégradation de leurs conditions de travail, mais pas seulement: la sécurité, le risque d'insatisfaction des clients. Au fond, le démantèlement programmé de leur entreprise. Reportage. **Pages 8 et 9**



EN VITESSE

Votation AVSplus

■ Le Conseil fédéral a fixé le 11 mai les sujets qui passeront en votation le 25 septembre prochain. L'initiative des syndicats AVSplus en fait partie, comme attendu. Les syndicats vont fortement se mobiliser d'ici là.

Eclaircie pour les ateliers de Bellinzone

■ Il y a de l'espoir dans le dossier des ateliers de Bellinzone. Les syndicats craignent en effet un démantèlement (voir notre édition n°7). Les négociations avec les CFF ont débuté le 11 mai, l'objectif étant d'arriver à un accord d'ici au 28 mai. Lors de cette séance à Lucerne, il y a eu des pas en avant. A notamment été décidé un moratoire de six mois durant lesquels les CFF s'abstiendront de licencier des temporaires et de toute décision susceptible de limiter l'achat d'heures de production. L'agenda des rencontres a été défini. Lors des prochaines rencontres seront discutées les potentielles tâches permettant d'augmenter le volume de travail à court et moyen terme, mais aussi les mesures pour développer le site à long terme. Le chemin est encore long, mais la direction prise semble être la bonne.

Pietro Gianolli/vbo

De nouveaux visages aux CFF

■ Dès le 1^{er} janvier, le nouveau chef des finances des CFF sera Christoph Hammer, 45 ans, actuellement responsable du controlling chez Hilti. Le 15 juin prochain, trois nouveaux membres du conseil d'administration devraient être désignés: Beat Schwab, 49 ans, en provenance du Crédit Suisse; Erich Amman, chef des finances du groupe Schindler, et George Kasperkovitz, 49 ans, directeur des finances du groupe international Mondi. Si quel qu'un avait des doutes sur l'importance que les CFF donnent aux finances, le voilà rassuré.

Non à l'initiative «vache à lait», lancée par les associations d'automobilistes et l'Union suisse des arts et métiers

De l'argent pour la formation, pas pour le béton

La campagne pour l'initiative «Pour un financement équitable des transports» dispose apparemment d'importants moyens financiers; on parle d'un budget de sept millions de francs.

L'initiative veut affecter la totalité des revenus de l'impôt sur les huiles minérales au financement des routes. Elle dresse une liste exhaustive des tâches et dépenses que les recettes de l'impôt sur les huiles minérales et celles de la vignette doivent financer: les routes nationales, la promotion du trafic combiné, les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, les routes principales et cantonales, les ouvrages de protection contre les dangers naturels et de protection du paysage que la circulation routière rend nécessaires. Ensuite, l'introduction ou l'augmentation d'impôts, de redevances ou émoluments dans le domaine de la circulation routière devraient toujours être sujettes au référendum facultatif.

■ Transports de Martigny et régions

La section TMR a obtenu des WC: ne manque

La résolution votée par la section VPT-TMR a porté ses fruits dans le dossier de l'absence de WC et d'accès à l'eau chaude en gare de Martigny. La direction de l'entreprise vient en effet de trouver un accord avec les CFF pour résoudre le problème. De bon augure pour des négociations CCT?

Il aura fallu presque deux ans pour trouver une solution à l'absence de WC et d'eau chaude pour les mécaniciens et les conducteurs

De la formation ou du goudron?

NON à l'initiative «vache à lait»
Votation du 5 juin 2016



Pourquoi refusons-nous l'initiative?

■ **L'automobiliste n'est pas traité comme une vache laitière.**

L'initiative prétend que l'automobiliste serait exploité comme une vache à lait. Ce n'est pas vrai. Premièrement parce que l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales n'ont jamais été adaptés au renchérissement depuis leur introduction. Deuxièmement, les moteurs sont de moins en moins gourmands en carburant. A l'heure actuelle, rouler en voiture est aussi cher ou bon marché qu'en 1995. On ne peut pas dire la même chose des billets des transports publics qui ont connu

une augmentation de 40 % au cours des vingt dernières années. A cela s'ajoute que les coûts occasionnés par le trafic motorisé privé d'environ cinq milliards de francs par an sont bien plus élevés que ceux du trafic ferroviaire public (deux milliards). Et c'est la collectivité qui paie, et pas les automobilistes.

■ **1,5 milliard de francs pour construire plus de routes? Mais économiser à la Confédération?**

Actuellement, 50 % des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et 100 % de celles de la surtaxe sur les huiles minérales et de la vignette sont affectés au financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cela

fait 3,7 milliards de francs en tout. Si l'initiative était acceptée, 1,5 milliard de plus serait affecté aux routes, mais cette même somme ferait défaut dans les caisses de la Confédération. Il y aurait soudain énormément d'argent à disposition pour les routes. Ces moyens pourraient être mis de côté pendant des décennies, ce qui est difficile d'un point de vue de politique financière. Il faudrait donc «bétonner» à tout prix, en construisant des routes luxueuses. La Confédération devrait alors économiser? Et quoi encore! Le milliard et demi qui manquerait dans les caisses fédérales devrait être compensé par un nouveau programme d'austérité. Ce dernier toucherait les mêmes domaines que le programme d'austérité actuel: la formation et la recherche, la coopération, l'Administration fédérale, la santé, les transports publics et l'agriculture.

■ **Le développement des transports publics serait radicalement freiné pendant des années.**

Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a repris les

dettes des grands projets des NLFA, des dettes qui sont régulièrement remboursées au moyen de 9 % des recettes de l'impôt sur les huiles minérales ou au maximum 310 millions de francs par année. La dette devrait être amortie d'ici 2030 environ. C'est ainsi depuis l'inscription dans la Constitution fédérale (art. 196 chiffre 3) du FAIF. Si l'initiative était acceptée, ce désendettement ne serait probablement plus possible. L'aménagement des transports publics s'en trouverait alors radicalement freiné sur plusieurs années.

■ **Le trafic poids lourds encore plus ménagé?**

Aujourd'hui, le Conseil fédéral décide par voie d'ordonnance la hausse de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), son produit allant pour un tiers aux cantons (routes), et pour les deux autres tiers à la Confédération (grands projets des transports publics). Le Conseil fédéral décide aussi du taux de compensation que les importateurs de carburants doivent adopter. Si l'initiative gagnait

Avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Conseil fédéral a conçu un financement à long terme pour les infrastructures routières qui s'appuie fortement sur le FAIF, le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Un fonds illimité est créé qui sera alimenté par les sources actuelles de financement (moitié de l'impôt sur les huiles minérales, augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales et vignette) ainsi que la totalité ou au moins les deux tiers des recettes de l'impôt sur les importations automobiles. Ces recettes, environ 400 millions de francs par an, sont encore complètement versées dans la caisse générale de la Confédération. FORTA est actuellement traité au Parlement. Et l'initiative

dans les urnes, ces deux compétences reviendraient au Parlement fédéral. Et il est à craindre que le Parlement,

À SAVOIR

«vache à lait» le soumet à une importante pression. Le Conseil des Etats a entre-temps décidé, à l'encontre du projet de la Confédération, d'utiliser en plus de l'impôt sur les importations automobiles, 55 % de l'impôt sur les huiles minérales et même plus tard 60 % de ses recettes pour le financement des routes. Les caisses de la Confédération perdent ainsi avec cette variante plus de 600 millions par an. C'est maintenant au tour du Conseil national de délibérer sur FORTA. Le lobby des automobilistes y est fortement représenté. L'affectation aux routes des recettes de l'impôt sur les huiles minérales devrait être encore plus importante. Et si l'initiative «vache à lait» devait être acceptée le 5 juin, tout le concept FORTA serait obsolète.

plutôt pro-automobilistes, ne bloque toute hausse. **uss**

ÉDITO

Samedi dernier, au marché, j'ai rencontré une amie dont le mari est décédé il y a quelques années, après une vie passée aux CFF. Comme toujours avant des jours de votation, on a évoqué celles du 5 juin. Après m'avoir dit être au clair sur les autres objets, elle m'a demandé ce que je pensais de l'initiative «En faveur du service public». C'est une question qui m'a souvent été posée ces temps, surtout par des personnes qui

partagent l'orientation politique de notre syndicat, mais qui ont

«L'initiative ne dit rien des offices postaux, de la ponctualité des trains ou des tarifs des téléphones mobiles.»

Peter Moor, rédacteur en chef contact.sev
peter.moor@sev-online.ch

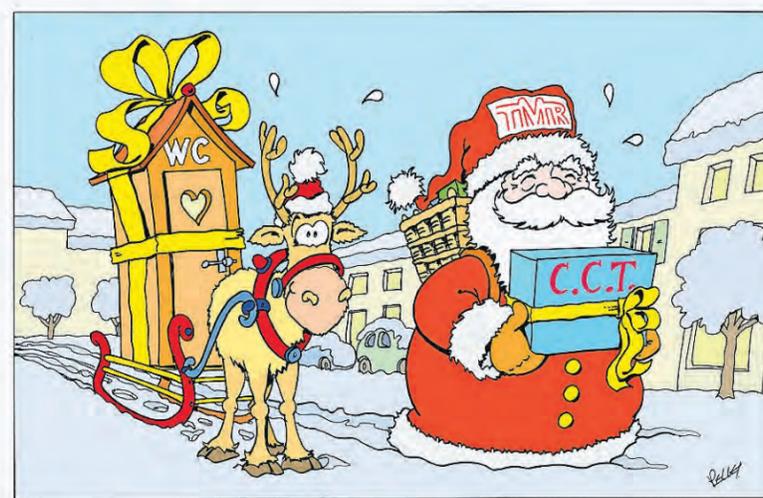


des doutes, pour deux raisons notamment: elles ont connu, souvent parce qu'elles y ont travaillé, les chemins de fer des années 90 et elles sont abonnées aux magazines de consommateurs, tel «Bon à Savoir», qui ont lancé l'initiative. Des magazines dont elles apprécient tant l'engagement en faveur des consommateurs et consommatrices, en particulier les tests comparatifs de produits, que les conseils concernant les abonnements de téléphonie mobile. Des contributions qui attirent la classe moyenne intéressée par la politique.

Or, ces magazines qui se targuent de défendre le service public ont lancé une initiative que tous les courants politiques refusent. Car ses effets seront au contraire désastreux pour le service public. Les initiants ont basé leur argumentaire pendant des années sur la fermeture des offices postaux, les retards des trains et les tarifs exagérés de roaming. Une approche importante qui rappelle les entreprises concernées à leurs devoirs, et qui met en lumière des lacunes que nous partageons en grande partie.

Pourtant, nous sommes toujours d'avis que l'initiative est une mauvaise réponse, justement parce qu'elle ne dit rien des offices postaux, de la ponctualité des trains ou des tarifs des téléphones mobiles. L'initiative ne parle même pas des salaires des managers, ni d'améliorer l'offre du service public au lieu de le démanteler. Le premier paragraphe demande l'interdiction des bénéfices, le deuxième affirme que les salaires (tous les salaires) des entreprises paraétatiques ne peuvent pas dépasser ceux de la Confédération. Le troisième confie au Parlement la compétence de définir les prestations de base, au même Parlement qui veut augmenter l'âge de la retraite à 67 ans et qui décidera de la prochaine réforme de la fiscalité des entreprises (RIE III). J'ai les poils qui se hérissent à cette perspective. C'est ce que j'ai expliqué à mon amie et j'ai été soulagé lorsqu'elle m'a répondu: «Merci! Maintenant, je sais ce que je vais voter.»

que la CCT!



Juste avant Noël, un beau dessin de Pellet accompagnait l'article consacré aux WC et à la CCT.

Le service public dans la balance

La politique reste le régime de l'incertain. Et la démocratie directe celui de l'improbable. Une preuve supplémentaire risque bien d'en être administrée le 5 juin prochain.

Et pourtant, tout semblait bien parti pour un double rejet, par le peuple et les cantons, de l'initiative dite «en faveur du service public» lancée par un groupe de journaux spécialisés dans la défense des consommateurs. Déposée en juin 2013, elle n'a pas trouvé un seul défenseur ni au Conseil des Etats (43 non sur autant de votants) ni au Conseil national (196 non).

Et voici que les sondages annoncent une majorité populaire acceptante avoisinant les 60 %. Ce taux d'approbation inattendu témoigne paradoxalement de l'attachement des citoyens aux services rendus notamment par les CFF, La Poste et Swisscom. Ces entreprises, autrefois grandes régies, sont devenues des sociétés anonymes dont une part prépondérante du capital est détenue par la Confédération.

Cet attachement même impose des exigences. Les Suisses sont fiers de leurs services publics dont le fonctionnement reste de toute évidence supérieur à celui de presque tous leurs homologues étrangers. Mais les usagers de ce pays veulent en plus que ces services soient offerts aux meilleures conditions de prix et de qualité. D'où l'énervernement en cas de retard des trains, de fermeture des guichets de poste ou des gares, de comparaison internationale des tarifs de téléphonie mobile.

Autant de mécontentements qui, ajoutés les uns aux autres, pourraient inciter une majorité de citoyens-usagers à voter oui à une initiative

dont le titre est manifestement trompeur. Car, ainsi que le savent bien les lecteurs de ce journal et de «Mieux choisir», le mensuel de la Fédération romande des consommateurs, l'initiative qui se dit «en faveur du service public» veut que les prestations de base soient facturées «à des prix raisonnables» plutôt que de dégager des bénéfices d'exploitation permettant notamment de payer des «rémunérations excessives» aux patrons des grandes entreprises publiques.

A dire vrai, les salaires et compléments divers que ces dernières versent à leurs dirigeants, qui font beaucoup jaser, me choquent moins que les initiants et le personnel des anciennes régies. Car les montants en cause résultent du statut de sociétés commerciales en proie au marché sélect des CEO.

Il me paraît en revanche pour le moins inopportun de faire, en pleine campagne en vue de la votation du 5 juin, des déclarations annonçant des augmentations de tarifs. On peine à comprendre les propos de MM. Ulrich Gygi et

Peter Hasler, futurs anciens présidents des CFF et de La Poste, qui ont tous deux cru bon de préconiser de renchéir de



manière particulièrement sensible, tel un surprix, les abonnements demi-tarif pour les pendulaires ou une augmentation du timbre pour les lettres en courrier prioritaire.

De la part de présidents expérimentés et pénétrés de leur mission, on était en droit d'attendre des visions et des rappels de principe. On aurait mieux admis des déclarations relatives au sens même du service public et à sa finalité primordiale: assurer l'universalité des prestations, qui doivent être accessibles partout, sous une forme qui évolue nécessairement au gré des modes de vie et des pratiques des usagers.

La généralisation de l'informatique personnelle et de la téléphonie mobile dessinent effectivement de nouvelles géographies et modifient tant les conditions de travail que les modes de consommation. De tels changements méritent un discours à la mesure de leur importance et des commentaires d'un autre niveau que celui de la pure gestion commerciale. A cet égard, les propos du président de Swisscom, entreprise active dans un secteur en plein mouvement, sont d'une autre tenue: il prévoit certes une nécessaire restructuration permanente mais n'envisage pas de délocaliser des emplois.

Reste à espérer que le régime de l'improbable, caractéristique de la démocratie directe, finisse par empêcher cette «destruction du service public» que l'Union syndicale et la gauche redoutent en cas d'acceptation de l'initiative que les Alémaniques nomment «Pro Service public».

Yvette Jaggi

« Nous sommes contre l'initiative « Pro Service public » »

Les syndicats des services publics, concernés directement par l'initiative mal nommée «Pro Service public» appellent à voter contre ce texte le 5 juin prochain. Ils la jugent contre-productive et dangereuse. C'est pourquoi agent-e-s de train, employé-e-s de La Poste, pompiers, enseignant-e-s et membres du personnel soignant ont dénoncé ce texte sur la place Fédérale mardi en début d'après-midi, le regard tourné vers le photographe. Une initiative qui met en danger leur travail (voir ci-dessus et l'édito en page 3).



ZPV Léman

« Vous n'êtes pas seuls ! »

La section ZPV Léman avait un peu de plomb dans l'aile ces derniers mois. Une assemblée générale a toutefois été organisée début mai et a bien montré, malgré une faible affluence, que la motivation et l'énergie étaient toujours présentes.

Les mauvaises langues déclaraient déjà la section ZPV Léman comme moribonde, mais c'était sans compter sur les cinq membres restants du comité et le dynamisme du coach des sections, Baptiste Morier, ainsi que du secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique.

L'assemblée générale statutaire a été convoquée afin de trouver une nouvelle équipe pour cette section qui regroupe les agents et chefs de train de Sion à Genève, en passant par Lausanne, et qui compte pas moins de 250 membres.

Soutien des professionnels

Baptiste Morier leur a martelé, durant une assemblée malheureusement peu fréquentée, « qu'ils ne sont pas seuls, qu'il y a des professionnels derrière eux qui sont là pour les aider en toutes circonstances ». C'est son leitmotiv qui semble avoir fait son effet. Les cinq membres qui restaient au comité sont repartis pour un tour, ne définissant toutefois pas les rôles de manière stricte. Pas de président, pas de secrétaire pour l'instant, mais des membres se répartissant les tâches à la manière des « clouds ou nuages » : chacun prend quelques tâches selon ses disponibilités et ses compétences. Cette souplesse permettra, selon Baptiste Morier, de relever les défis de la section durant cette année et de trouver, on l'espère, un président attiré ou deux co-présidents l'année prochaine. De multiples idées ont surgi de ces quelques membres : cafés syndicaux avec pour thème la



Jean-Pierre Etique, à gauche, et Baptiste Morier, à droite, sont au chevet de la section ZPV Léman, qui semble promise à une belle renaissance.

loi sur la durée du travail et le temps partiel et pour orateur Jean-Pierre Etique (deux dates sont fixées, une à Lausanne, une à Genève). Certaines personnes présentes ont parlé de grillades cet été, de raclette cet automne... de quoi souder une équipe et motiver les troupes.

En attendant un président...

Vladan Djordjevic, un des membres du comité, explique : « En ce qui me concerne, je n'ai

pas trop d'ambition (devenir président, etc). Je voudrais rendre la section utile par les cours et les cafés syndicaux et plus proche des membres par des rencontres (raclette, etc.) et tous ça avec mes collègues du comité, en attendant les nouvelles têtes pour reprendre la section. »

Henriette Schaffter

Le comité ZPV Léman

Les cinq membres du comité de la section sont :

- Vladan Djordjevic, chef de train à Genève;
- Nadia Légeret, agente de train FQ à Lausanne;
- Sébastien Bertholet, chef de train international à Genève;
- Stefan Moeri, chef de train international à Lausanne;
- Christophe Schneiter, chef de train à Lausanne et répartiteur des agents de trains à Genève.

Deux cafés syndicaux autour du thème de la LDT et du temps partiel sont d'ores et déjà prévus :

le 17 juin à Lausanne et le 4 octobre à Genève, les deux jours une fois dans la matinée et une fois l'après-midi, environ deux heures.

Le comité donne donc rendez-vous à tous les membres de la section ZPV Léman pour ces rencontres conviviales et instructives.

CARNET DE BORD

La perspective de l'eau en bouteille

« Bougez-vous ! V... « Une marque d'eau s'occupe de tout ! » Cette eau, autrefois pompée à une source considérée comme une fontaine de jouvence, qui est aujourd'hui vendue dans des bouteilles en plastique, s'est longtemps targuée d'être le moyen de « libérer la vitalité qui est en vous ». Il y avait déjà de quoi s'interroger, car dans un corps humain composé d'eau à 80 %, ajouter de l'eau à l'eau, ou remplacer l'eau dépensée, ça ne libère de rien du tout.

Si cette publicité m'a sauté aux yeux l'autre jour, c'est qu'elle avait quelque chose de choquant. En effet, nous avons pris l'habitude de publicités affirmant des choses absurdes et des demi-vérités, nous vantant des vertus de potions magiques. Nous trouvons presque normal ces bâches qui cachent les bâtiments décatés derrière des images de champs fleuris en attendant un ravalement. Ou ces véhicules des transports publics qui vantent assurances ou fonds de placement... alors une de plus ou de moins...

Cependant, en regardant la campagne de cette marque, j'avoue être restée pantoise. La marque d'eau propose de « libérer du temps pour bouger », et assortit cette déclaration de bonne intention d'un concours où il est possible de « gagner 100 heures de services par an ». Le film publicitaire concrétisant, si on peut dire, cette intention propose les services d'une femme de ménage qui fait le coach pour un jeune homme un peu déboussolé par tant de prévenance.

C'est assez drôle de prime abord, mais ce qui me questionne, c'est le changement d'état d'esprit que cette publicité met en avant sur un ton guilleret et désinhibé : il y a, côté face, des activités importantes, celles que font les gens qui boivent cette eau-là, jouent au tennis, font du vélo. Et revers de la médaille, il y a les « services », des activités indignes puisqu'elles prennent du temps et que d'autres peuvent faire à notre place, comme faire le ménage, passer la tondeuse, faire la cuisine ou les courses. Des activités de loisirs, souhaitables et valorisées, pour lesquelles on a besoin de temps libre et pour disposer de ce temps, on confie le quotidien à d'autres. Moi qui ai lu Zola et Balzac, c'est fou ce que ce partage des tâches me rappelle le début du 19^e siècle, avec des gens sans statut, mal payés et vivant dans des conditions très difficiles, très souvent des femmes venues des campagnes (les « domestiques ») qui travaillent pour des gens bien logés qui ont des activités de loisir et passent beaucoup de temps à diriger le monde (les « bourgeois »). Sommes-nous arrivés, ou retournés sur nos pas, réduisant à cela 100 ans de lutte pour nos droits ? Parfois, la publicité, c'est comme le miroir grossissant de nos travers et ça fait froid dans le dos.

Ah, et j'allais oublier : l'eau en bouteille, c'est de moins bonne qualité que l'eau du robinet, c'est un non-sens écologique et c'est très cher le litre !



Valérie Solano

Hans-Jörg Bertschi est président des Conseils d'administration de Hupac et de l'entreprise familiale de transports Bertschi



« Le Gothard est une étape historique en Europe »

Les marchandises sur le rail: c'est le principe de l'opérateur Hupac comme de l'entreprise de transports Bertschi à Dürrenäsch. Hans-Jörg Bertschi est président des deux Conseils d'administration et dans notre interview, il explique comment les différents acteurs interagissent.

■ **contact.sev:** Le 28 février, le peuple a dit oui au deuxième tube routier au Gothard, et le 1^{er} juin c'est l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Quel événement est le plus important pour vous?

Hans-Jörg Bertschi: Sans aucun doute, c'est le tunnel ferroviaire de base qui va marquer le monde de la politique des transports pour les cent prochaines années, comme ce fut le cas il y a plus de cent ans avec le tunnel de faite. Ce fait est historique pour toute l'Europe! Le tunnel routier quant à lui est une mesure de désengorgement qui devenait nécessaire mais qui n'aura pas d'influence sur la politique des transports.

■ **Vous portez deux casquettes, celle de Hupac et celle de votre entreprise qui, à la base, œuvre en tant que transporteur routier. Qu'apporte le tunnel de base du Gothard à ces deux entreprises?**

Il apporte beaucoup aux deux. Notre entreprise est aujourd'hui active dans le monde entier dans les transports par containers, surtout en Europe mais aussi en Asie, au Moyen Orient et aux USA. Partout nous misons fortement sur le trafic combiné.

En Europe il représente environ 80% de notre activité. Nous sommes donc en première ligne une entreprise ferroviaire et non plus une entreprise routière.

allons essayer de continuer dans la même voie.»

Loisirs: un peu de sport et de fitness, du ski, des voyages en train, par exemple sur le tronçon à haute vitesse à travers la Chine.

Permis de conduire: «A 18 ans, je voulais faire mon permis poids lourds mais je n'ai pas pu aller jusqu'au bout car je ne voyais pas assez bien d'un œil. Mais en principe chez nous, chacun peut faire le permis poids lourds, chaque agent de terminal et chaque chef de projet.»

■ **Pour Hupac, le Gothard représente-t-il un véritable saut en avant?**

Oui, Hupac est plus axé sur le trafic nord-sud que notre entreprise. Mais les premiers effets se feront sentir surtout après 2020, lorsque le corridor de 4 mètres et tous les tunnels de base seront terminés, y compris ceux de Bözberg et du Ceneri.

■ **Quelles sont les différences entre Bertschi et Hupac?**

«**Nous sommes parvenus à créer en Europe de l'Est le trafic combiné en partant de rien et à transférer le trafic de la route au rail.**» Hans-Jörg Bertschi

Nous sommes actifs dans différents domaines de la même chaîne de production: Hupac exploite des trains complets entre les terminaux, Bertschi assure le transport des containers de porte à porte. Nous chargeons nos containers avec de nombreux autres sur les trains Hupac.

■ **Pourquoi Hupac n'est-elle pas une entreprise de transport ferroviaire?**

En principe, Hupac a ce statut, aujourd'hui surtout en Italie pour certaines tâches de manœuvre. Dans la phase de départ de l'ouverture du marché, cela était important: Hupac devait prouver qu'elle pouvait se débrouiller toute seule si les partenaires n'y parvenaient pas. C'est pour-

quoi nous avons pris le statut d'entreprise de transport ferroviaire. Nous avons aussi acquis plusieurs locs que nous avons ensuite louées à nos partenaires.

■ **Pour Hupac, est-ce que c'est mieux d'être seulement transporteur?**

Dans une chaîne de production aussi complexe que le trafic combiné, on arrive mieux à gérer ce trafic lorsque les diverses entreprises se

concentrent sur diverses étapes de la chaîne. En clair: le rail fait la traction, Hupac s'occupe de l'operating dans les terminaux et de l'organisation de trains complets entre ces terminaux avec leurs propres wagons, et les entreprises de transport traitent les demandes du marché et amènent les chargements jusqu'aux trains. Ces trois partenaires sont étroitement liés dans cette chaîne.

■ **Hupac, et aussi Bertschi, ont pour objectif le transfert du trafic; mais à l'origine vous êtes un transporteur routier?**

Tout au début, Bertschi a fait uniquement du transport routier pendant 8 ans, maintenant nous faisons du trafic combiné depuis déjà 52 ans

en Europe. Mais comme en Europe il n'y a presque plus de croissance possible, nous avons décidé il y a 5 ans de nous diriger vers un développement global et avons constaté que nous nous débrouillons bien dans ce domaine, car nous avons appris à maîtriser des chaînes de transport compliquées. Nous nous considérons comme une entreprise intermodale qui essaie de trouver la meilleure solution pour ses clients en se concentrant clairement sur le transport par le rail là où cela est possible.

■ **Nous sommes ici à Dürrenäsch quand même bien loin des rails les plus proches!**

Ici c'est le siège principal de l'entreprise, l'endroit ne joue pas un grand rôle. A Birrfeld nous avons notre site suisse avec le terminal ferroviaire, au croisement de l'axe ferroviaire du Gothard et de l'autoroute N1. Lorsque nous obtenons de nouveaux marchés, nous essayons de transmettre notre manière de fonctionner. Quand le mur de Berlin est tombé il y a 25 ans, beaucoup de gens en Europe de l'Ouest ont eu peur des transporteurs bon marché de l'Europe de l'Est. On craignait que le trafic combiné puisse souffrir et que les marchandises retournent à la route. Nous avons alors décidé de convaincre pas à pas les pays de l'Europe



Dans le bureau de Hans-Jörg Bertschi est affichée une carte du monde venant de Chine qui montre que l'Europe n'est pas forcément toujours au centre.

de l'Est et y avons introduit le trafic combiné. Aujourd'hui nous sommes présents dans dix pays, jusqu'en Russie.

■ **Cependant, le problème des camions bon marché de l'Europe de l'Est n'a pas encore trouvé de solution!**

On ne peut pas l'éviter. Mais nous pouvons constater que l'Europe de l'Est est en pleine croissance et en conséquence, la main-d'œuvre retourne dans ces pays. Cela amplifie le problème du manque de mécaniciens de locomotives en Europe de l'Ouest et profite au trafic combiné.

■ **Hupac a maintenant réalisé les premiers transports ferroviaires de la Chine vers l'Europe...**

C'est certainement ce que nous faisons de plus exotique. Il existe un marché, c'est pourquoi nous avons décidé de fonder une filiale d'Hupac à Shanghai. Nous voulons soutenir cet essor depuis la Chine. Il y a dix ans nous avons fait de même en Russie: nous avons là-bas notre propre flotte de véhicules. Nous espérons que le marché s'ouvre aussi en Chine. Le rail est deux fois plus rapide que le bateau pour rejoindre

l'Europe depuis la Chine, et ceci est une bonne alternative pour la clientèle qui désire transporter des marchandises précieuses car sinon elle doit recourir à l'avion.

■ **Vous êtes un entrepreneur privé mais qui est actif dans le domaine public. Préférez-vous des structures privées?**

J'étais pour l'ouverture lors du traitement de la Loi sur le transport des marchandises. Mais le critère le plus important n'est pas d'avoir des structures publiques ou privées. C'est la capacité d'adaptation qui est décisive. Nous devons être conscients de l'évolution en cours. Nous commençons à travailler en numérique pour ce qui est des chaînes logistiques. Google fait de grands investissements pour mettre au point des véhicules sans conducteur. Des tests sont effectués en Hollande avec le platooning: jusqu'à cinq camions sont accrochés les uns aux autres et il n'y a plus qu'un seul chauffeur. Nous devons nous confronter à ces défis! Aucun autre système ne se laisse aussi bien automatiser que le chemin de fer.

■ **Est-ce que le platooning est une sorte de traction multiple?**

Oui, mais pour ce qui est des camions, le chauffeur représente environ un quart des coûts totaux. Alors si on peut faire circuler cinq camions avec un seul chauffeur, la situation est bien différente sur le plan de la concurrence, pas forcément à notre avantage. Cela fonctionne cependant seulement sur les longs trajets et non pas pour le trafic local. Mais c'est justement là qu'il y a concurrence avec le trafic combiné.

■ **Est-ce que ce sera la fin de l'ère des mécaniciens de locomotives?**

La question des mécaniciens de locomotives n'est pas le problème principal. Il faut plutôt se demander combien de kilomètres peut rouler une locomotive en une année. Pour cela, l'harmonisation du système de sécurité est d'une importance capitale. Il y a encore beaucoup d'entraves au système, sans cela celui-ci serait beaucoup plus rentable.

■ **Est-ce un appel lancé à la politique européenne?**

Oui, mais aussi à toutes les entreprises ferroviaires, pour lesquelles ce sera un défi de se mesurer à l'utilisation

croissante de l'électronique. Le système ferroviaire est concerné: je me représente beaucoup plus facilement un transport ferroviaire informatisé de Cologne à Busto Arsizio qu'un transport automatisé sur l'autoroute est-ouest. Mais peut-être nos schémas cognitifs ne sont-ils pas toujours bien conformes à l'évolution.

■ **Qu'aimeriez vous demander à la politique des transports suisse?**

Il faudrait parvenir à surmonter cette manière de penser de la route «contre» le rail. Sur le marché il n'y a pas de distinction, nous sommes toutes des entreprises de logistique. Nous devons nous comporter de manière plus intelligente en tant qu'acteurs car la politique profite de toutes les controverses. Un peu de cohésion interne serait utile car au final, nous avons tous les mêmes objectifs.

■ **Aussi bien Bertschi que Hupac étaient des actionnaires de Crossrail mais ils ne le sont plus ni l'un ni l'autre. Pour quelle raison?**

A l'époque où l'ouverture du marché en était à son premier balbutiement, nous ne sa-

vions pas vers quoi nous nous dirigeons et cet engagement avait tout son sens. Maintenant, Rhenus est un partenaire prêt à faire des investissements. C'est mieux si chacun se spécialise selon ses compétences dans la chaîne de production. Mais c'est également une bonne chose de comprendre les autres éléments et cela a été possible avec Crossrail. Par la suite, notre engagement chez CFF Cargo International a pris la relève.

■ **Ainsi les choses s'enchaînent: Bertschi a des parts chez Hupac qui a des parts chez CFF Cargo International...**

C'est juste. Beaucoup de transporteurs et quelques compagnies de chemin de fer ont des parts chez Hupac, en premier lieu les CFF. De nombreux clients de Hupac ont juste quelques actions pour pouvoir participer à l'assemblée générale. Les quatre plus grands actionnaires sont représentés au Conseil d'administration: les CFF, Planzer, Hoyer et nous.

■ **Et pour terminer: est-ce que Hupac a de l'avenir? Absolument!**

Interview: Peter Moor/mv

BIO

Age 59 ans

Famille: trois filles et bientôt trois petits-enfants.

Etudes: à St-Gall, travail de mémoire sur «Le trafic à travers les Alpes, représenté par des nouvelles transversales ferroviaires». Lorsqu'il termina ses études supérieures, il n'était pas encore tout à fait clair qui allait succéder à son père dans l'entreprise. Il alla donc d'abord à Genève dans une entreprise d'informatique. La famille a par la suite décidé qu'il devait prendre la direction et avoir la majorité des parts. «Nous

Mardi 10 et mercredi 11 mai: les secrétaires syndicaux SEV et les CoPe à la rencontre du personnel des CFF

Arc jurassien: réorganisation insensée chez Cargo

L'action de terrain menée par le SEV la semaine dernière a permis d'aller notamment à la rencontre des collègues de l'Arc jurassien, touchés par la énième réorganisation de Cargo qui se traduit par de la démotivation, de la colère et de l'incompréhension.

La réorganisation en cours à Cargo dans l'Arc jurassien a le mérite de faire l'unanimité contre elle. La vingtaine d'employés de Cornaux, Neuchâtel, Reuchenette et Delémont seraient tous centralisés à Bienne dès le changement d'horaires de décembre. Ils viennent d'en être informés par leur direction. Une décision à l'envers du bon sens pour le SEV et la CoPe qui ont rendu visite aux collègues le mardi 10 mai.

Premier gros problème: la langue

Les collègues francophones de la manœuvre et les contrôleurs techniques – les visiteurs – rencontrés sont unanimes: comment collaborer comme il se doit quand on ne parle pas la langue de l'autre? Les équipes de travail prévues à Bienne seront bilingues. Ce qui peut être une richesse se transforme ici en handicap dangereux. «Il y a eu un accident sans conséquence dramatique récemment. Un de nos collègues a dû se coucher sous un véhicule pour ne pas y passer. Il y avait eu un problème de compréhension avec un collègue germanophone», raconte-t-on au local de pause. «Avec ce genre de situation, on va au boulot la boule au ventre», appuie Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, chargé du dossier.

L'aspect sécuritaire n'est pas le seul à être pointé du doigt. D'un



Jean-Pierre Etique, au centre, avec Yannick Durand de la CoPe, à l'écoute des collègues à Delémont.



Les collègues de Cornaux viennent de recevoir la lettre explicative de leur chef.

point de vue de l'attractivité professionnelle, ce n'est guère mieux. Sur les quatre sites concernés, les spécialistes RCP peuvent faire un travail varié. «Quand on sera à Bienne, je passerai juste des sabots comme il y a 30 ans en arrière», souligne ce collègue expérimenté, entre colère et dépit.

Augmentation du temps improductif

Une réorganisation peu valorisante et démotivante pour le personnel qui peine à voir l'amélioration qu'apportera ce changement pour Cargo. «Surtout qu'on prendra notre service à Bienne pour ensuite rejoindre nos lieux actuels car c'est là qu'est le boulot!» De Bienne à Delémont il y en a pour 40 minu-

tes de trajet improductif à l'aller et autant au retour, rappelle Jean-Pierre Etique. Bienne-Cornaux, c'est 30 minutes de trajet inutile, «alors qu'il y a entre 6000 et 11 000 tonnes de marchandises qui y sont chargées chaque jour». Proches des clients régionaux de Cargo, les collègues rencontrés ont eu vent de réactions d'incompréhension. «Cargo va perdre des clients, c'est certain», peut-on entendre. De son côté, Yannick Durand, président CoPe Trois-Lacs-Rhône-Tessin assure que la CoPe avait été avisée dans les grandes lignes de réorganisations chez Cargo. «A aucun moment, ni la CoPe, ni le SEV n'auraient accepté une telle réorganisation!»

Ce changement a aussi pour ob-

ront des conditions de vie nettement péjorées. Avec des 3/8, bonjour l'adéquation vie privée/vie professionnelle. Sans compter que la plupart des personnes touchées ont plus de 50 ans. Pour certains, le surplus de trajet ne pourrait être compensé que par l'achat d'une voiture. «Alors que ça fait des années qu'on perd en pouvoir d'achat.» «Il ne faut pas oublier non plus que certains n'ont pas de permis de conduire et que cette réorganisation les préoccupe au plus haut point. Pour des employés ayant plus de 30 ans de fidélité à l'entreprise et qui n'ont jamais choisi de travailler à Bienne, il sera certainement impossible d'accepter un tel déplacement, il s'agit là d'une drôle de manière de remercier son personnel», renchérit Jean-Pierre Etique. «En tout cas, si vous continuez à vous mobiliser, la direction devra vous entendre!» Le coach des sections Baptiste Morier a transmis son énergie aux collègues.

Le SEV ne lâchera pas le morceau

Prochaine étape: une lettre au CEO Nicolas Perrin pour tenter d'inverser la tendance. La desserte régionale semble disparaître à vitesse grand V. Le chef de région aurait annoncé l'abandon de la desserte des gares de La Chau-de-Fonds, des Hauts-Genèveys et du Col-des-Roches. Qu'en sera-t-il de la desserte de la ballastière flambant neuve de Delémont? La réorganisation de Cargo dans l'Arc jurassien pose cette question de fond: quel avenir pour Cargo s'il se coupe de ses petits clients et s'il démotive ses employés à coup de réorganisations insensées? Mais aussi: les marchandises ont-elles un avenir sur le rail? Le peuple avait pourtant fait son choix.

Vivian Bologna

Vie privée préteritée

Nombre de collègues verront leur temps de déplacement augmenter drastiquement pour rejoindre Bienne. Même si durant la première année, le surplus de temps est ajouté, ceux qui ne prévoient pas de déménager au-

Mardi 10 et mercredi 11 mai: les secrétaires syndicaux SEV et les CoPe la rencontre du personnel des CFF

Opération séduction avec des Ragusa... et des arguments



Didier Perret, à gauche, ancien membre de la CoPe et Jürg Hurni, à droite, secrétaire syndical SEV, en discussion avec un employé des Ateliers Industriels CFF.



Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, a présenté le syndicat à une classe login d'Yverdon, accompagné, à l'arrière, de Bruno Ryf, vice-président de TS Romandie et Philippe Steullet, membre CoPe.



Daniel Froidevaux (à droite) et Jean-Claude Mollard, caissier d'AS Ouest et l'un des représentants de la branche Infra, à la gare de Malleray-Bévilard. René Zürcher, d'AS Ouest, est derrière l'objectif.



Un tout nouveau membre SEV... sous l'œil attentif et bienveillant de Baptiste Morier, coach des sections.



Jean-Pierre Etique distribue un jeu de cartes en expliquant, ironiquement bien sûr: «La direction pense que 900 personnes ne font rien dans cette entreprise... alors voilà pour vous occuper!»



Werner Schwarzer, à gauche, président central TS, accompagné d'André Martin, à droite, membre de la CoPe, distribue casquette, stylo et Ragusa à un employé.

Dans deux semaines débutera la fête d'inauguration du plus long tunnel ferroviaire du monde.

«C'était un joli travail de passer dans le tunnel de faite. Si nous allons moins souvent au Tessin, cela sera une perte pour nous.»

Erwin Wessner, président ZPV Lucerne



Ouverture du Gothard: l'ambiance n'est pas qu'à la fête

Les hauts dignitaires politiques de toute l'Europe seront présents le 1^{er} juin des deux côtés du tunnel pour la gigantesque inauguration du tunnel de base du Gothard. Cet événement, qui fait un peu penser aux Jeux olympiques, sera retransmis en direct à la radio et à la télévision. Le personnel n'aura qu'un rôle de figurant ces jours-là, mais une fois le rideau tombé, son rôle sera central.

Il arrive rarement que les chefs d'Etat des pays voisins s'invitent ainsi à un événement en Suisse. C'est pourtant ce qui a dû se produire, le président français François Hollande n'ayant pas voulu rester devant sa télévision pour regarder l'événement, tout comme Angela Merkel et Matteo Renzi, qui se joindront au Conseil fédéral *in corpore* pour cette inauguration. La sécurité doit maintenant être assurée par les militaires, vu la proportion qu'a prise l'événement. Le nombre d'invités était limité, mais les présidents des syndicats suisses du rail en font partie. Pour le personnel, des manifestations séparées seront organisées, puisque autant le 1^{er} juin que les 4 et 5 juin (jours dédiés au public), il faudra beaucoup de monde pour veiller à ce que ce trafic inhabituel se déroule sans encombre.

Préparation pour le personnel

Après les jours festifs, place à la réalité quotidienne: les CFF, qui ont reçu le mandat d'exploiter le tunnel par la Confédération prendront le relais d'AlpTransit. On peut sentir beaucoup de fierté au sein du personnel d'avoir été désigné pour exploiter ce tunnel. Des formations sont organisées de-

puis des mois pour les différentes catégories professionnelles qui travailleront dans le tunnel, à savoir le personnel roulant mais aussi des unités de l'entretien ainsi que des équipes d'intervention.

Le dépôt d'Erstfeld fermé

Des postes supplémentaires ont été créés au niveau de l'entretien et de l'intervention, tandis qu'au niveau du personnel roulant, les besoins diminueront puisque les temps de parcours sont raccourcis. Le dépôt historique d'Erstfeld, après avoir subi des coupes en plusieurs étapes, sera désormais complètement fermé. En revanche, CFF Traffic voyageurs ouvrira parallèlement un nouveau dépôt à Erstfeld. Les plus grandes inquiétudes du SEV ne sont pas là mais touchent d'autres sujets. Le personnel des trains et des locomotives va mener plusieurs actions ces prochains temps pour faire part de ses revendications (contact.sev en parlera dans la prochaine édition).

Non aux trains non accompagnés

Le personnel des trains s'exprimera en particulier sur le fait que les CFF et l'OFST estiment que le trafic sur la ligne de faite pour se faire à l'avenir sans accompagnement. «Le mécanicien aurait beaucoup trop à faire en cas

de problème et n'arriverait pas à évacuer tout seul les passagers», explique Andreas Menet, président central SEV ZPV. L'accompagnement est également nécessaire en raison du nombre important de touristes et de cyclistes sur cette ligne. La ZPV est persuadée que la ligne de faite va continuer à être exploitée comme solution de substitution en cas de dérangement durable dans le tunnel. Les CFF prévoient de leur côté qu'aucun train de marchandises ne passera plus par l'ancienne ligne. Cela reste encore à démontrer. On se souvient bien de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg: la ligne de montagne était uniquement prévue comme solution de remplacement en cas de perturbation, mais à peine une année après l'inauguration, le tunnel de base était tellement occupé que la ligne de montagne a représenté une solution bienvenue pour décharger le trafic.

Des salaires suisses

Ce qui semble être la plus grande menace est la possibilité de traverser la Suisse d'Italie en Allemagne et inversement sans changer de personnel à bord des trains. Il pourrait y avoir une énorme pression sur les postes de travail et une pression encore plus importante sur les salaires.

«Des salaires suisses sur les rails suisses.» Cette revendication du SEV valable depuis le début de la libéralisation prend là

encore, une fois de plus, tout son sens. Peter Moor/Hes

Les conséquences sur le personnel

Avenir incertain pour les dépôts de locs

Les temps de trajet plus courts coûtent des places de travail parmi le personnel roulant et donc la possibilité de renoncer aux dépôts de locs en Suisse pour le trafic marchandises de transit. Mais d'un autre côté, de nouveaux postes de travail sont créés dans les centres de maintenance et d'intervention.

Si l'on croit l'horaire prévu dès le mois de décembre pour le trafic traversant le tunnel de base du Gothard, le temps de trajet d'un ICN tombera de 161 minutes à 130 entre Zurich et Lugano. Certes, le retard de l'extension des doubles voies vers le lac de Zoug rallonge un peu le trajet, mais de manière générale le personnel des locs et des trains se-

ra en fonction environ une demi-heure de moins dans les trains du Gothard. Parmi le personnel des trains, ce sont environ 65 à 70 postes qui tomberont dans toute la Suisse en trafic grandes lignes, jusqu'à ce que le tunnel de base du Ceneri ouvre, probablement à fin 2020, amenant des trains supplémentaires et donc des nouveaux postes. Les agentes et agents de trains engagés sur les trains passant par le tunnel de faite ne sont pas compris dans ce calcul. Apparemment, les CFF n'ont pas encore abandonné l'idée de faire circuler des compositions Flirt non accompagnées à travers tous les tunnels hélicoïdaux et les tunnels de faite, malgré toutes les considérations au sujet de la sécurité (cf. texte d'introduction). Cette question a des conséquences sur tous les tableaux de service dans plusieurs dépôts. Nous ne savons pas encore à quoi ceux-ci



Un ETR 610 qui sort d'un trajet d'essai à travers le tunnel de base. Ici au portail sud à Polleggio.



Ici le centre de maintenance et d'intervention d'Erstfeld.

sembleront, une consultation est prévue en octobre/novembre, comme chaque année. Le personnel des trains lucernois est dans l'expectative: «Si nous allons moins souvent au Tessin, cela sera une perte pour nous», déclare Erwin Wessner, président ZPV Lucerne. «C'était un joli travail de passer dans le tunnel de faite.» La condition était bien sûr de savoir l'italien en tant que deuxième langue étrangère.

Plus besoin de dépôts de locs suisses pour les marchandises

Le président LPV Hans-Ruedi Schürch prend la suppression de tours pour le personnel des locs du trafic voyageurs des CFF de manière assez détendue à cause des actuels sous-effectifs: «En Suisse allemande du moins, ceci est plutôt un soulagement qu'un problème.» Par contre, Hans-Ruedi Schürch se fait du souci pour l'avenir du personnel des locs Cargo (et pour le sys-

tème de signalisation ETCS niveau 2 dans la cabine de pilotage qui ne fonctionne pas encore parfaitement bien) car grâce au tunnel de base, Bellinzona sera joignable pour les dépôts allemands et Goldau pour les dépôts italiens. Après l'ouverture du tunnel de base du Ceneri, on n'aura plus besoin de locs supplémentaires. De plus, l'Office fédéral des transports ne veut plus exiger le bilinguisme des mécaniciens de locs au Gothard dès 2018: depuis le nord ils pourront rouler jusqu'à Bellinzona sans savoir l'italien et depuis le sud, ils pourront atteindre Goldau sans aucune connaissance de l'allemand. Par contre, les chefs de la circulation des trains de Polleggio devront à l'avenir maîtriser les deux langues.

«Le CEO de CFF Cargo International est pour cette nouvelle réglementation des langues et s'intéressera moins au per-

sonnel des locs suisse à l'avenir», craint Urs Kieliger, mécanicien Cargo à Erstfeld et chef de ressort Cargo à la LPV. En 2014, Pour la protection du personnel des locs à CFF Cargo International, les partenaires sociaux ont conclu un accord sur l'engagement des mécaniciens transfrontaliers avec les entreprises: cet accord prévoit que leur personnel des locs étranger qui roule en Suisse ne doit pas faire plus de kilomètres que le personnel des locs suisse à l'étranger.

Une solution acceptable a été trouvée dans la perspective de la prochaine ouverture du Gothard pour les quelque 30 mécaniciens de locs Cargo qui travaillent encore à Erstfeld: ils seront mutés à Goldau. En outre, le trafic voyageurs a ouvert un dépôt à Erstfeld à fin 2014, avec environ 20 postes. Selon la manière dont le tronçon via le tunnel de faite sera exploité,

Urs Kieliger s'attend à une hausse des prestations de conduite pour le dépôt du trafic voyageurs à Erstfeld.

Conditions d'engagement pour l'entretien à l'étude

Pour l'entretien du nouveau tunnel et les éventuelles interventions avec les trains anti-incendie et de sauvetage, un centre a été ouvert en octobre à Erstfeld avec environ 120 postes (maintenance env. 95, intervention env. 25) et en décembre, un autre centre à Biasca avec environ 180 postes (env. 150 maintenance et env. 25 intervention, selon les CFF). Cela n'a pas été facile de trouver suffisamment de personnel qualifié, par exemple pour le team électricité et télécom d'Erstfeld qui est passé de 6 personnes à 21. Ce team entretient toutes les installations électriques

Suite en page 12

Suite de la page 11

dans la moitié nord du tunnel et à l'extérieur entre Göschenen et Zoug: depuis le haut-voltage jusqu'à l'aération et l'éclairage en passant par les pompes à eau. Tout sauf les postes d'enclenchement et les signaux. Dès la mi-juin, 5 personnes seront engagées chaque semaine dans le tunnel durant les nuits du samedi au mardi sur les trains de travaux et il y aura 10 monteurs externes. Ces personnes travailleront deux week-ends à suivre avec entre deux des jours de repos, ensuite ils auront quatre semaines du lundi au vendredi hors du tunnel (également en service de piquet) et ensuite de nouveau deux week-ends dans le tunnel etc. Plusieurs collègues ont hésité à poser leur candidature pour ce travail car les horaires irréguliers leur semblaient trop durs, ou pas assez compensés par le salaire. On peut effectivement se demander si les revenus et les indemnités pour travail irrégulier représentent un attrait suffisant pour pouvoir garder le personnel à long terme. Lorsque des gens partent, c'est toute la formation qui a été investie pour eux qui part en fumée. En ce qui concerne la formation du personnel en général, pour le personnel roulant comme pour les gens qui travailleront dans le tunnel, tout le monde s'accorde à dire que les CFF ont pris cette tâche au sérieux et qu'ils maîtrisent bien la situation.

Fi/mv

Au Tessin, l'ouverture du tunnel de base du Gothard ne suscite pas que des attentes

Après le 1^{er} juin

Le Tessin se prépare à la grande fête qui lui offrira début juin sa liaison la plus rapide avec le reste de la Suisse. Même si pour en faire usage, il devra encore patienter quelques mois.

Durant la nuit du 31 mai au 1^{er} juin, le tunnel de base changera officiellement de propriétaire, passant des mains d'Alp-Transit Saint-Gothard SA, qui l'a construit, à celles des CFF. S'ensuivra une période d'essais qui entrera dans le vif en septembre et se poursuivra jusqu'au changement d'horaire de décembre lorsque les principales liaisons avec le nord des Alpes seront opérationnelles.

Dernières finitions

De manière générale, le tunnel pourra être utilisé dès la 2^e semaine du mois de juin, au terme des festivités. Mais jusqu'à fin août il s'agit de procéder aux dernières finitions et ce n'est que le 5 septembre que la phase d'essai prendra réellement son envol. Cette période permettra aux entreprises de transport ferroviaire de parfaire la formation du personnel roulant. Dès le mois de septembre, il est en effet possible que certains trains de voyageurs soient déviés par le



Le centre de maintenance et d'intervention de Biasca.

tunnel de base, par exemple en cas de retard, pour autant que les trains et le personnel remplissent les conditions pour le faire.

«Pour les marchandises, nous comptons contacter les entreprises de transport ferroviaire pour coordonner l'utilisation du tunnel de base, si possible avec des conditions de traction adéquates, pas de celles adaptées à la montagne. Il n'y a qu'ainsi qu'on puisse vérifier les conditions de circulation et les capacités du tunnel. Pour les voyageurs, les décisions relatives aux déviations seront prises conjointement par le centre opérationnel de la Division Voyageurs et la centrale d'engagement de Pollegio. Ce sont néanmoins aux

entreprises de transport qu'incombe la responsabilité du respect des normes d'accès au tunnel», explique Thomas Senekowitsch, codirecteur horaires et design du réseau pour le projet Nord-Sud.

Prêts en cas d'urgence

Le dispositif en cas de secours est opérationnel dès à présent, comme le confirme Paolo Tappa, responsable du secteur intervention pour le Tessin à Biasca: «Nous avons cinq collaborateurs prêts à intervenir et ce toute l'année. Ils ont déjà terminé leur formation au sein du tunnel et nous avons le soutien du corps des pompiers de Biasca.» Douze collaborateurs d'Airolo viendront garnir l'effectif actuel qui

compte 26 personnes, et ce d'ici avril prochain.

Les conséquences sur la ligne de montagne

Quand le tunnel de base sera opérationnel, l'utilisation de la ligne de montagne sera drastiquement réduite. Actuellement, seuls 32 trains par jour sont prévus, à la cadence horaire de 6 h et 22 h entre Bellinzona et Erstfeld. Il n'est pas prévu que la ligne soit utilisée en cas de perturbation, de surcharge ou pour d'autres raisons. Une situation que le Tessin observe avec préoccupation, notamment en Léventine, même si pour l'instant c'est l'attente de la nouvelle ligne et ses retombées positives qui prédomine. **Pietro Gianolli/vbo**

LE GOTHARD VU DE LA SUISSE ROMANDE

Un regard distant mais attentif

«Je m'attends à ce que plus de marchandises soient transférées sur le rail, notamment pour le transit. J'espère que dans un futur proche il sera possible de transférer également des voitures avec leurs occupants sur le rail, mais ceci n'est probablement qu'un rêve de cheminot...» **Stéphane Chevalier, président section VPT MBC**

«Pour ma part, c'est clair que ce sera plus rapide pour se rendre au Tessin pour les gens pressés, mais concernant le paysage, il faut aimer le noir! Ce qui me préoccupe le plus c'est l'accompagnement de l'ancien tracé, car s'il n'y a pas d'agents de train cela signifie des pertes de postes au Tessin. De plus avec le nouveau tunnel, les agents de train de

Bellinzona et Chiasso seront plus vite à Zurich et Lucerne et ils prendront des prestations aux autres dépôts pour faire leurs heures de travail. Pour le moment il reste bien des questions sans réponse.»

Daniel Mollard président ZPV Fribourg

Il est clair que pour les Romands en règle générale, l'af-

faire concerne avant tout le nord et le sud du Gothard. Certes, les temps de parcours seront nettement raccourcis pour tous les Suisses romands se rendant au Tessin, mais le temps de parcours pour se rendre en Italie ne changera par contre pas pour les résidents de l'Arc lémanique, ces derniers passant par le Simplon. Ces mêmes résidents de la ré-

gion lémanique, Vaudois et Genevois en tête, attendent avant tout Léman 2030, qui aura des répercussions bien plus importantes sur leur quotidien. Pour rappel cependant, les Suisses romands avaient dit oui, en septembre 1991, à la NLFA à 75,9%, alors que la moyenne nationale était à 63,6%.

Hes

Sous-fédérations

Vendredi 3 juin ■ TS

9h, Postplatz
Göschenen Assemblée des délégués

Pensionnés

Mardi 31 mai ■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande**

Dès 14h

Buvette de Prêles

Sortie n°5

Départ de Bienne à 13h52, arrivée à Prêles à 14h10 avec un changement à Ligerz. Espérons que le beau temps sera de la partie car le panorama est exceptionnel. Malheureusement, je ne serai pas de la partie car convalescence oblige... A tout bientôt.
Votre serveurur: Jacques

Mardi 7 juin ■ **PV Fribourg**

Sortie annuelle

Chacun se munit de son titre de transport. Inscriptions: jusqu'au 4 juin auprès de Franz Rohner, tél. 026 493 2015, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou de Jacques Zulauff, tél. 026 668 2137, e-mail: jzulauff@hotmail.com.

Notre course annuelle aura lieu sur le lac de Thoune et au Beatenberg. Programme/horaire: départ Fribourg 8h12 (voie 1)/arrivée à Thoune 9h16/départ 9h40 (bateau). Après deux heures de navigation, nous changeons à Interlaken et prenons le bus qui nous emmène à l'hôtel Regina à Beatenberg Waldegg. Dîner à 12h45 au prix de 29fr.50 sans les boissons, mais après déduction de 10 fr. payés par la caisse de la section. A 15h20, le bus nous ramène à Interlaken West d'où nous repartons à 16h05. Après un changement à Berne, arrivée à 17h35 à Fribourg. Menu: consommé Célestine, steak de veau, beurre aux herbes, bouquet de légumes, frites, mousse au chocolat.

Mardi 7 juin ■ **PV Genève**

Sortie de section en France à La Chapelle-d'Abondance

Inscription: en versant 50fr. par participant(e) jusqu'au 4 juin 2016 au moyen du bulletin de versement. Les personnes qui ont déjà payé leur course restent bien sûr inscrites. Pour le déplacement en car, nous vous demanderons une participation de 10 fr. par personne, encaissée à bord.

Celles et ceux qui ont assisté à l'assemblée de section savent que nous avons un problème avec la sortie prévue à St-Gingolph: le restaurant a été ravagé en mai 2015 et il n'a pas encore réouvert, contrairement aux engagements pris cet hiver. C'est donc un cas de force majeure et nous vous avons préparé une chouette programme de remplacement. A la même date du mardi 7 juin 2016, nous vous emmenons en car à La Chapelle-d'Abondance F (alt. 1020 m). Départ à 9h45 de la place Dorcière/gare routière, à 10 min à pied de Cornavin en direction du lac. Le retour est prévu au même endroit à 18h au plus tard. Au restaurant des Cornettes de Bise, la famille Trincas nous servira le menu suivant: kir de bienvenue, jambon cru au genièvre du Papy Gaby, rôti de veau forestière avec gratin et légumes, luge de fromages des vallées et Prince de Savoie au dessert.
Le comité

Commissions

Jeudi 26 mai ■ **Femmes romandes**

dès 17h
Hall de la gare de Lausanne

Rendez-vous de la table ronde

Notre décision se prendra en vue de la météo, afin de décider du lieu du repas. Le comité des femmes se réjouit de vous retrouver nombreuses. Venir avec un maximum de bonne humeur. Pour tous renseignements 079 484 27 31
Esther Geiser

Samedi 18 juin ■ **Jeunes SEV**

12h30
Niederhorn

Balade en trottinette sur le Niederhorn

Nous commencerons par un trajet en bateau à vapeur dans la région du Beatenbucht. De là, nous prendrons le Niederhorn-Bergbahn jusqu'à la station Vorsass, où débutera notre descente en trottinette. Pour une fois, ce sera une sortie purement ludique. On terminera la journée par un repas du soir en commun. Es-tu intéressé(e)? Assure-toi une place dès aujourd'hui en t'inscrivant à jugend@sev-online.ch.

Loisirs

Vendredi 20 mai ■ **Cave GESTL**

De 16h à 22h
Cave GESTL

Grande ouverture

La maison Cordonier & Lamon (VS) vous présentera ses vins avec une chaleureuse dégustation. Dès 18h, un coquelet avec frites à volonté vous sera servi pour 15 fr. Inscription auprès de notre président au n° 079 773 47 64. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux lors de notre grande ouverture.
Votre comité GESTL



Consultation pour les cadres

« Nous sommes là pour vous! »

Le SEV offre la possibilité aux cadres de réserver une heure de consultation qui puisse leur permettre de poser des questions et d'avoir des réponses sur leurs besoins individuels. Ils peuvent ainsi réserver une plage-horaire entre 8h et 17h les jours suivants:

Lausanne: 7 juin, secrétariat SEV, avenue d'Ouchy 9; Zurich: 9 juin, Daycrunch.ch, Limmatquai 4; Olten: 14 juin, buffet de la gare; Berne: 23 juin, Vatter BusinessCenter, Bärenplatz 2.

Peter Kappeler, président central (ou un secrétaire syndical), sera là pour répondre à vos questions.
Inscription: <http://as-online.ch/fr/organisation/branches/branche-cadres/consultations-pour-cadres/>

SEV-AS Branche des cadres

Décès

Beuchat Jean-Bernard, employé d'exploitation, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 62^e année. PV Neuchâtel.

Eltschinger Louis, Petit-Lancy; décédé dans sa 98^e année. VPT TPG Retraité(e)s.

Friederich André, Morges; décédé dans sa 63^e année. VPT MBC.

Henry Charles, monteur de voies, Payerne; décédé dans sa 89^e année. PV Vaud.

Luyet Raymond, monteur de voies, Sion; décédé dans sa 85^e année. PV Valais.

Mignante Edith, veuve de Guy, Orvin; décédée dans sa 84^e année. PV Jura.

Patthey Adèle, veuve de Humbert, Sion; décédée dans sa 92^e année. PV Vaud.

Rossel Freddy, directeur suppl., Lausanne; décédé dans sa 87^e année. PV Vaud.

■ Sous-fédérations Travaux et AS – Division Infrastructure Elections complémentaires CoPe

Les collègues des sous-fédérations Travaux et AS sont appelés à élire deux membres suppléants, jusqu'au 12 juin, pour la CoPe CFF Division Infrastructure. Cinq membres, présentés ici et issus des deux sous-fédérations se sont portés candidats. Profitez de cette occasion de donner votre avis et retournez votre bulletin de vote dans les délais. Merci d'octroyer votre confiance à nos candidats.

Christian Suter, président central Travaux et Peter Kappeler, président central AS Nicola Carcaiso, I-RSQ-ROT, Zurich, SEV-Travaux

Après bientôt 20 ans aux CFF, je connais et comprends les demandes des employés et des cadres de l'Infrastructure. Je sais où le bât blesse dans l'application de la CCT et je me réjouis d'aider dans ce domaine.



Thomas Iten, I-FN-IE-ROT, Zurich, SEV-AS

Après 28 ans aux CFF, j'aimerais contribuer à relever les défis futurs dans les domaines de l'Infrastructure. Je suis intéressé à me faire le porte-parole du secteur « Horaires et design du réseau ».



Christophe Liechti, I-B-RWT, Lausanne, SEV-AS

Membre du SEV depuis 25 ans, je m'engage activement pour une CCT au sein de notre entreprise, ainsi que pour que les acquis sociaux soient respectés, et ce au même titre pour tous les collaborateurs. Si je suis élu, je serai actif afin que les CFF tiennent leurs promesses sur la sécurité de l'emploi et du respect de la CCT.



Peter Schmidlin, I-B-OCI-PBN, Berne, SEV-AS

J'aimerais m'engager pour les intérêts des employés, avoir des échanges réguliers d'informations et d'opinion avec les employés et la direction, afin d'obtenir des conditions de travail attractives et un bon climat de travail.



Karl Steinegger, I-AT-UEW-ROT, Rapperswil, SEV-Travaux. Je suis déjà depuis plusieurs années dans la CoPe surface. Récolter les demandes des collègues et chercher des solutions d'amélioration au profit et à la satisfaction de tous, ça me plaît.



sev

Compte-rendu de la séance de la commission centrale LPV du 19 avril

Le personnel n'est pas surpris par le manque de ponctualité...

Dans le paysage des sections LPV, quelques changements sont à signaler. Tour d'horizon de la séance de la commission centrale du 19 avril.

La LPV Bâle a un nouveau président, Damian Vogel. Le comité de section de la LPV Brugg s'élargit avec un nouveau vice-président, Christian Meyer. Parallèlement, les préparatifs de l'assemblée des délégués du 25 mai sont en cours. Des exposés intéressants sont prévus. Début avril, une rencontre a eu lieu entre la LPV et la planification des ressources (RP) des CFF, car il y a toujours plus, ces derniers mois, de réclamations du côté du personnel des locs qui estime que la qualité de cette planification est mauvaise. Plusieurs domaines d'action ont été définis. Mais on ne sait

pas quand le personnel des locs pourra percevoir des changements. Aucun collaborateur de RP n'était présent. Les CFF forment beaucoup de mécanos actuellement. La LPV est présente dans les classes de formation et tente de recruter.

Salaires adaptés, mais...

Les négociations avec CFF Trafic voyageurs à propos des augmentations des salaires des mécanos engagés durant la période vision 201 a été obtenu. On était parti du principe que cette situation n'existait pas chez CFF Cargo, mais quelques personnes concernées nous ont informé du contraire. Cela concerne surtout ceux qui ont débuté leur formation entre 2006 et 2012. Afin de vérifier si une correction peut être apportée, les « concernés » doivent s'annoncer au président central LPV. Aux RhB, des BAR seront éla-

borées durant les prochains mois et devront être négociées avec l'entreprise. Les négociations CCT au BLS sont une fois de plus bloquées. Aucun accord n'a encore pu être trouvé. Le premier des quatre ateliers prévus sur la conception du temps de travail chez CFF Cargo a eu lieu en mars. Attention, ce ne sont pas des négociations des BAR!

D'autres actualités : le trafic par wagons complets (WLV 2017) et le projet « Post Case Olten ». CFF Cargo réfléchit à créer un nouveau dépôt du personnel des locs à Härkingen, afin de pouvoir développer le trafic postal. Ce dépôt compléterait celui d'Olten. Un groupe de travail a été constitué pour clarifier les questions restées ouvertes, et le personnel des locs y sera intégré. Lorsque ce groupe de travail aura terminé ses tâches, les partenaires sociaux discuteront de la suite à donner avec CFF Cargo.

Actuellement, partenaires sociaux et CFF Cargo discutent d'une « représentation simplifiée du pré- et post-traitement », ce qui signifie trouver un temps de préparation unique, mais en fonction des dépôts (temps entre la prise de service et le début effectif de la conduite). Si on arrive à se mettre d'accord sur une nouvelle réglementation, elle ne pourra être en aucun cas en défaveur du personnel des locs. CFF Cargo a informé le 20 avril dans un courrier que les valeurs en matière de ponctualité sont insuffisantes depuis janvier. Pourquoi le personnel n'est-il pas surpris? La décision de CFF Cargo de réduire les temps d'enclenchement et de déclenchement des locomotives a-t-elle contribué à ces résultats?

Problématique transfrontalière

La caisse de pension et la règle des 50/50 (accord sur l'engagement transfrontalier des mécanos) donnent matière à critiques contre CFF Cargo International. L'entreprise estime que le personnel doit participer à raison de 50% aux coûts de la caisse de pension de 4,6 millions. Les collaborateurs se sont dits disposés à participer dans la même proportion que les collègues de CFF Trafic voyageurs et CFF Cargo.

L'accord sur l'engagement transfrontalier de personnel de locs (dite règle des 50/50), a été signé en avril 2014 et peut être dénoncé au plus tôt le 31.12.2023. Il donne lieu à des différences d'interprétation entre CFF Cargo International et les communautés de négociations. Dans l'accord, les deux parties comprennent que le terme « d'échanges de prestations » signifie que le temps passé par des mécanos étrangers en Suisse doit être égal au temps passé par des mécanos suisses à l'étranger. Cela est valable autant pour les échanges Suisse et Allemagne que pour les échanges Suisse et Italie. La mesure se fait selon les kilomètres parcourus en train. Ce qui signifie que les kilomètres parcourus par des mécanos, des dépôts suisses sous directives italiennes doivent être équivalents à ceux parcourus par du personnel des dépôts italiens sous des directives suisses.

Une action du SEV aura lieu fin mai en lien avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard. L'action tournera autour du jugement Crossrail. La LPV a également promis un don de 1 000 francs pour la campagne AVSplus, dont la votation aura lieu en septembre.

Marcel Maurer, secrétaire central LPV

■ PV Genève – Assemblée de section du 12 avril, à l'UOG

Comité quasi au complet

Depuis notre fête de l'Avent 2015, nous déplorons trois décès. Deux veuves ont rejoint nos rangs.

Lettre de remerciements de la fondation Aigues-Vertes, pour notre chèque de 500 fr. (principe: dans le prix du repas de la fête de Noël, nous vous encaissons 2 fr. et la caisse de la section double la somme recueillie. Votre comité choisit chaque année le bénéficiaire). Pour le caissier André Broye, la lente mais régulière diminution de l'effectif de la section est sous contrôle. La sortie de section et la fête de Noël peuvent toujours être maintenues en l'état. Belle prose digne d'un bon caissier!

Election du comité 2017/2020

Le président Serge Anet, André Broye et Ferdinand Delaquis se représentent. Démissionnaires: Rita Wattenhofer, Alfred Antenen et Robert Burkhard. Sollicités, Josiane Chaillet et Roger Tacheron sont candidats.

Sont élus: président Serge Anet, membres du comité André Broye, Ferdinand Delaquis, Josiane Chaillet et Roger Tacheron. Il y a donc encore une place à repouvoir!

La commission de gestion est composée de deux réviseurs (Ginette Clerc et André Zulauf). Afin d'assurer une meilleure rotation, un-e membre suppléant serait le bienvenu. Willy Jaunin accepte, il est donc élu membre suppléant. Pour l'AD-PV 2016, à Aarau, nos deux délégués seront Serge Anet et Josiane Chaillet.

Dossier FVP

Au sujet de l'imposition des 30% du prix de l'AG/FVP, Serge a écrit à chaque responsable des départements cantonaux des finances, de la conférence romande des directeurs, BE-GE-FR-JU-NE-VD et VS. Tous ont répondu par la négative. Les lettres étaient tout de même signées par le chef du Département.

« Railfit », cette audacieuse étude d'économies, pour un proche avenir, chez les CFF est dangereuse pour nos FVP (ces sociétés d'audits fouinent partout, elles se soucient très peu du « social historique »).

Le programme de la sortie de section du 7 juin 2016 est modifié: nous irons à Chapelle d'Abondance (F), au restaurant des Cornettes de Bise (nous y sommes déjà allés en 2005). Cette solution est induite suite à des retards dans les travaux de remise en état du restaurant/hôtel le Rivage (crue de la Morge à St-Gingolph, en mai 2015).

Ex-caisse d'épargne des CFF, bientôt ex-compte Deposito préférentiel chez PostFinance: la gestion de nos avoirs sera gérée par l'Hypothekbank de Lenzbourg. Nous ne sommes pas très euphoriques!

PV Genève

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462

Tirage: 10 690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

Editeur: SEV, www.sev-online.ch **Rédaction:** Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianoli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

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

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

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 2 juin 2016. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 26 mai à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 24 mai à 10 h.

Angle droit

Ne pas toujours se fier à internet...

« Méfiance est mère de sûreté » est une ancienne devise toujours très actuelle, notamment en matière de questions juridiques.

Sur internet on trouve des réponses à toutes les questions et Google a toujours quelque chose à dire, sur tous les sujets. Mais ce sont parfois juste de complètes absurdités.

Le collègue F. se sent traité de manière injuste à sa place de travail. Alors qu'il déverse sa colère autour de la table ronde lors d'une soirée arrosée, un collègue lui conseille de se défendre. Le cas est évident selon lui, et F. a droit à un dédommagement. Il faut qu'il fasse valoir ses revendications. F.

est très attentif et, à la bière suivante, tous deux consultent, sur un mobile, quelques pages internet, trouvées après avoir mis quelques mots-clé sur Google. Les résultats de différentes pages se contredisent certes parfois, mais un plan d'attaque est tout de même vite concocté: «Armé» des numéros de quelques articles de loi qu'il a noté sur un bout de papier, F. va vers son supérieur hiérarchique le lendemain, se plaint et exige la compensation qui lui revient, selon lui. Ce qui est bête, c'est que le supérieur se braque immédiatement.

Une aggravation inévitable

S'ensuit logiquement la chose suivante: F. est «invité» à un entretien avec des personnes du bureau du personnel, qu'il ne connaissait que de nom jusqu'à ce moment-là. On lui dit alors crûment qu'avec ses accusations, il envenime le climat de travail et le terme d'extorsion sort ensuite, puisque F. menace d'informer le Beobachter et le Blick.

Licenciement au lieu de dédommagement

Trois entretiens et deux mois plus tard, on en est à la situation suivante: ni F. ni le département des ressources humaines n'ont dévié de leur position, et F. reçoit alors une lettre de licenciement. Les raisons invoquées sont le fait que ses prestations ont nettement diminué durant les derniers temps et qu'il semble avoir perdu l'intérêt pour son travail.

Compréhension tardive

F. a certes signé pour attester qu'il avait bien reçu

son courrier de licenciement mais a tout de suite fait savoir qu'il contesterait cette décision. Le jour même, il appelle son président de section puis le SEV et demande une aide juridique.

Avoir raison ou obtenir raison

Lors d'une discussion avec un représentant de l'équipe de protection juridique, il s'avère rapidement que F. a fait plusieurs erreurs graves: il s'est certes senti traité injustement, mais lorsqu'il faut déterminer si cela mérite dédommagement ou non, il ne faut pas d'adresser à un copain de bistrot pour connaître ses droits, mais au contraire vérifier dans la loi et la CCT. F. s'est dans ce cas-ci informé sur internet et a consulté bêtement le site d'un cabinet d'avocats privé allemand. Et le droit allemand n'est pas similaire au droit suisse. En plus, avec ses menaces d'avertir les médias, F. s'est mis dans une situation impossible face à son employeur. La seule

chose correcte que F. a faite, c'est d'appeler sa section SEV et de faire appel à la protection juridique. Malheureusement, il a appelé au mauvais moment: il aurait dû appeler au début de l'histoire. Un représentant du syndicat aurait alors pu l'aider. Un entretien aurait pu permettre de trouver une solution satisfaisante pour les deux parties. Au stade actuel, F. et son chef sont trop engagés dans l'affaire pour revenir en arrière. L'entreprise parle de la liberté de licenciement qui existe en Suisse, tant qu'il n'est pas abusif. Les limites entre non abusif et abusif sont toutefois très étroites. En résumé donc, même l'équipe de protection juridique SEV ne peut plus faire grand chose pour son membre. Et F. sait désormais qu'il ne faut pas faire confiance aveuglément à internet, ni aux copains de bistrot donnant des conseils juridiques...

L'équipe de protection juridique SEV



PARTENARIAT

Un projet d'assurance au superlatif

Le tunnel de base du Gothard constitue un chapitre important de l'histoire de l'ingénierie, mais aussi de l'histoire de l'assurance. L'assureur du projet de construction est un consortium, et la gérance du contrat est entre les mains d'Helvetia Assurances. Le nouveau tunnel traversant le Gothard constitue un chapitre important de l'histoire de l'ingénierie. Pour la branche des assurances aussi, ce projet aura été un défi historique. Nationale Suisse, qui entre-temps a fusionné avec Helvetia Assurances, a été responsable de la mise en œuvre de l'assurance du projet NLFA. Le paquet d'assurances englobait des polices travaux de construction, montage, accidents des visiteurs, ainsi que des polices responsabilité civile pour dommages de personnes, de choses et de patrimoine. Quant au risque

d'assurance pour cet ouvrage du siècle, Helvetia l'a partagé à parts égales avec Allianz Suisse.

Un projet de construction d'une telle importance entraîne de nombreux défis. «L'état de la technique et les aspects du risque ont continuellement évolué depuis l'établissement de la police en 2000, les défis sur le plan géologique étaient élevés et leurs répercussions ne pouvaient pas toujours être estimées avec certitude», explique Harald Scheer, qui était en charge de l'assurance NLFA pour Nationale Suisse et aujourd'hui pour Helvetia. S'agissant du tunnel de base du Gothard, tant le maître d'ouvrage que les assureurs peuvent se féliciter d'un projet couronné de succès, grâce aussi à la constance dans le management du risque d'assurance pendant deux décennies.



«Salaires aux CFF»: un cours organisé par la commission des Jeunes SEV

Tu travailles aux CFF et tu as entre 18 et 30 ans?

Cet atelier est fait pour toi. Durant cette journée de cours (reconnu comme cours de formation continue), tu apprendras à comprendre le système salarial et prendras connaissance des nouveautés au sujet de l'évolution salariale. Une journée complète d'infos et de suggestions pratiques. Le cours sera dispensé dans les deux langues avec traduction simultanée.

Lieu: Berne, secrétariat central SEV
Date: mercredi 29 juin 2016
Frais: gratuit pour les membres, CHF 250.- pour les non-membres
Inscription à jugend@sev-online.ch ou eveline.tanner@sev-online.ch

Saisie du temps de travail à CFF Infra Maintenance: un vrai chaos - la lutte continue

Calcul systématiquement faux

Il y a eu début 2015 toute une série de problèmes et d'erreurs dans la saisie du temps de travail chez Infra Maintenance. Si les problèmes les plus importants sont à présent résolus, des divergences subsistent entre le SEV et la direction de CFF Infrastructure au sujet des heures supplémentaires pour le service de piquet.

En 2012 déjà, les CFF avaient voulu supprimer le supplément de temps pour les heures supplémentaires 2. Celui-ci est dû lorsque l'employé travaille durant un très long tour de service via le piquet.

Le SEV avait pu stopper cela, et les CFF avaient été contraints de réintroduire l'ancienne saisie des heures avec effet rétroactif. Malgré une grosse pression de la part des CFF, le SEV avait réussi à obtenir le maintien de la réglementation des heures supplémentaires dans la CCT et les BAR. Mais depuis

Nous connaissons tous ces phrases qui font patienter les voyageurs, du style: « Suite à un dérangement à un poste d'enclenchement... » ou « Suite à un dérangement à une ligne de contact », ou tout autre malheur du système ferroviaire le plus congestionné du monde. Dans ce genre de cas, les spécialistes en infrastructure et maintenance doivent réagir immédiatement et réparer les dégâts, même s'ils ont déjà tout un tour de service derrière eux. Il est donc évident que ce temps de travail supplémentaire doit être pris en compte, et, selon les circonstances, avec un supplément.

début 2015, c'est le chaos chez Infra Maintenance en matière de saisie du temps de travail. Durant tout 2015, il y a eu des vagues de corrections à apporter et même des corrections de corrections.

Suppression et diminutions

Dans ce chaos, il a été constaté que la direction calculait le supplément de temps pour les heures supplémentaires 2 de



Un monteur d'Infra IH en train de travailler sur un moteur d'aiguille.

manière à ce que les soldes soient considérablement réduits. Non seulement elle a cessé de prendre en compte les suppléments de temps, mais elle a également supprimé, avec effet rétroactif, les suppléments de temps dus pour 2014, sans les communiquer aux employés.

Après les dernières discussions et négociations avec les CFF, ceux-ci ont reconnu que les heures supplémentaires 2 peuvent être prises en compte lorsque le travail est fait en continu et que seuls les numéros d'ordres changent. Un nou-

veau problème apparaît cependant: les systèmes des CFF ne sont pas en mesure de constater le travail en continu pour deux interventions différentes! La «solution»: tous les collaborateurs confrontés à de tels cas doivent l'annoncer eux-mêmes en indiquant le temps à prendre en compte. Comme la direction avait supprimé tous ces cas au 1^{er} janvier 2014, le personnel concerné doit ainsi contrôler durant les deux dernières années si de tels cas se sont produits et les annoncer le cas échéant. C'est contraignant, mais c'est le seul

moyen de recevoir le supplément de temps dû. Le SEV recommande aux employés de contrôler les décomptes de temps très attentivement et d'exiger ces heures supplémentaires rapidement. La meilleure façon de faire est d'imprimer le décompte journalier.

Pas d'accord sur la base

Le SEV a indiqué aux chefs des CFF que les heures supplémentaires dues doivent être prises en compte en accord avec les BAR. Il faut également que la direction informe mieux et plus rapidement. Le personnel qui s'occupe de ce genre de saisie doit être mieux formé, et cela à tous les niveaux. On ne peut tolérer que les gens se fassent voler du temps. Si tel a été le cas, alors ça doit être corrigé immédiatement et rétroactivement!

Pour le SEV, l'interprétation des réglementations existantes par les CFF est erronée. Pour l'instant, l'heure est aux discussions pour améliorer les choses et aider les collaborateurs à bénéficier d'une saisie correcte.

pan./pmo/uhu

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 sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un set d'écriture Caran d'Ache.

Solution du concours paru dans [contact.sev](#) n° 8.

Le guichet provisoire de la gare de Payerne (en raison de travaux).

Le sort a désigné **Ivo Stierli, domicilié à Wynigen et membre de AS Berne.**

Il gagne un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Conditions de participation:

Par carte postale Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la 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 25 mai 2016