

Alf Arnold

Le directeur de l'Initiative des Alpes revient sur les objectifs et les succès de l'association.

Pages 6 et 7



Séminaire des cadres

Caisses de pensions et placements éthiques étaient au cœur des discussions lors de la réunion des cadres organisée à Lausanne.

Page 9



Accidents ferroviaires

La cour suprême de Zurich a rendu son jugement dans le cadre de l'accident de Zurich-Oerlikon.

Page 19

Dernier accord en date : celui du BLS

ETC: « Orange » fait son effet

Toujours plus d'ETC acceptent le jugement « Orange »: après plusieurs ETC en Suisse romande, le BLS et le SEV ont trouvé un accord.

L'automne dernier, le président de l'Union des Transports publics (UTP), Richard Kummrow, avait souligné dans un interview accordé aux journaux du SEV que les ETC allaient ap-

pliqué le jugement « Orange ». Les effets deviennent maintenant lentement perceptibles: aussi bien la BLS que plusieurs entreprises de transport concessionnaires romandes se sont mis d'accord sur des paiements rétroactifs portant sur les cinq dernières années. Ces entreprises ont également augmenté ces indemnités, ce qui règlera, à l'avenir, le calcul de celles-ci durant les vacances.

Le jugement, qui avait été obtenu par le syndicat de la Communication

contre l'entreprise Orange, stipule que les indemnités de nuit et du dimanche font partie intégrante du salaire et qu'elles sont par conséquent également dues durant les vacances. Il y a cependant encore des entreprises qui hésitent à appliquer cela; les récents accords renforcent le SEV dans l'espoir que la raison l'emportera...

Peter Moor/Hes

Page 3



Nouvelles approches pour l'amélioration de la sécurité dans les gares et dans les trains

Davantage de prévention: avec quelle police ?

Le tout nouveau métier au sein des CFF s'intitule « assistant de prévention ». Celui-ci agit préventivement et résout des situations délicates, avant qu'elles ne deviennent violentes. Les assistants de prévention sont intégrés à la police ferroviaire, dont

les bases juridiques continuent à susciter la discussion. Le Conseil national s'occupera à nouveau de la question, puisque le PS et l'UDC ont accepté un compromis.

Une nouvelle idée a également vu le jour: les cantons pourraient pren-

dre en charge ces tâches dans les trains, juge le directeur de la police zurichoise Markus Notter.

pmo/Hes

Pages 10, 11 et 12

EDITO

TROIS GRANDS DOSSIERS ONT ABOUTI

Le jugement du tribunal arbitral début mai 2009, l'accord sur le jugement Orange à mi-mai (voir page 3) et la conclusion des négociations CCT le 2 juin : trois dossiers importants avec le BLS ont pu aboutir sur une note positive, en seulement un mois.

Le jugement du tribunal arbitral est appliqué rétroactivement depuis le 1^{er} avril. La CCT renouvelée entrera en vigueur le premier jour du mois de juillet, avec des améliorations et des précisions. Et le salaire d'octobre comprendra les paiements rétroactifs pour les indemnités de travail de nuit ainsi que du dimanche et des jours fériés.

Après une période extrêmement turbulente, nous avons réussi à sortir d'une situation quasiment sans issue au niveau du partenariat social. Et nous avons pu élaborer des solutions, grâce notamment à une mobilisation conséquente. Si l'on considère les détails un à un, il en résulte uniquement des gagnants et des perdants.

A l'inverse, le résultat amène une vraie situation gagnant-gagnant dans ces trois grands dossiers, et va au-devant des besoins des deux parties. Cela devra également rester le cas à l'avenir.

Nick Raduner

Secrétaire syndical encadrant le personnel BLS syndiqué au SEV

EN VITESSE

SOUS-FÉDÉRATION
« TRAVAUX »

■ Une erreur s'est glissée dans le compte-rendu de l'assemblée des délégués de la sous-fédération « Travaux », paru dans *contact.sev* No 10. Ernst Walder a été élu membre de la commission centrale de la sous-fédération (et non représentant de la sous-fédération au sein du futur comité SEV). C'est le président central Christian Suter et le collègue Markus Kaufmann qui représenteront la sous-fédération au sein de ce comité SEV qui entrera en fonction le 1^{er} janvier 2010. Ils auront Hans Ulrich Keller comme remplaçant.

RECORD POUR
STADLER

■ Le fabricant de matériel ferroviaire thurgovien Stadler Rail peut se targuer d'un montant record d'entrées de commandes de 2,6 milliards de francs. Ce niveau record d'appels d'offres remportés garantit un bon volume de travail pour les 12 à 24 mois à venir. Pour le groupe en mains du conseiller national Peter Spuhler (UDC/TG) et qui ne publie pas ses bénéfices, ces commandes garantissent également les emplois. Les compositions à deux étages constituent le domaine dans lequel Stadler Rail se profile de plus en plus: après avoir remporté la livraison de ces véhicules pour le S-Bahn zurichois, le groupe participera bientôt à l'appel d'offres lancés par les CFF pour des compositions automotrices de ce type destinées au trafic à longue distance.

GARE DE FRIBOURG

■ Le domaine commercial de la gare de Fribourg ne va pas s'étendre. CFF Immobilier et la ville de Fribourg ont décidé de mettre en veilleuse le projet d'une nouvelle galerie marchande sous la place de la gare, qui devait permettre la liaison avec le centre commercial existant. Si ce projet s'est révélé prématuré, la ville et CFF Immobilier n'en continuent pas moins leur collaboration pour apporter des améliorations aux espaces publics aux abords immédiats de la gare.

Séance des agents de train CFF tessinois

« Bon appétit sur la ligne du St-Gothard » : un projet indi

Samedi 13 juin, une trentaine d'agents de train se sont rencontrés à Bellinzona pour débattre sur le projet « Bon appétit sur la ligne du St-Gothard » qui demande aux contrôleurs de servir boissons et repas sur les trains.

Le vice-président du SEV Manuel Avallone, et le président central de la ZPV Andreas Menet étaient présents à cette assemblée extraordinaire des agents de train tessinois. Flash-back. Fin mai, les responsables CFF du projet « Bon appétit sur la ligne du St-Gothard » ont rencontré les agents de train tessinois. Ils leur ont présenté ce nouveau projet de service de boissons et repas sur les trains. D'em-blée, les agents ont vertement critiqué le projet. Des tracts ont été distribués dans les gares pour dénoncer la mise sur pied d'un projet qui n'a pas été discuté ni avec le SEV, ni avec la commission du personnel.

Les agents du dépôt de Lucerne eux aussi ne sont pas très chauds. Sur vingt agents lucernois volontaires nécessaires pour mettre en route le projet, les CFF n'en auraient déniché que sept...

André Neuhäus



Le chef de train Marco Belloli est fâché comme tous ses collègues tessinois.

Il y a déjà assez avec
l'imbroglia Cisalpino

Les agents de train tessinois sont opposés au projet parce que ces derniers temps leurs

conditions de travail se sont empirées à cause notamment des nombreux désagréments provoqués par les fréquents retards du Cisalpino. Si au Tessin les CFF réussissent à sauver la face dans le délicat

imbroglia Cisalpino, c'est avant tout grâce au service très professionnel offert par les agents de train. Et voilà-t-il pas que dès le 1^{er} août, en plein boum du trafic estival, ces mêmes agents devront servir boissons et repas. Une annonce qui a rendu tous les agents de train tessinois furax. Un collègue concerné par ce projet a justement rappelé : « que la clientèle, avant de se faire servir des repas par les contrôleurs, veut des trains qui soient à l'heure et des voitures propres, et si elle souhaite manger, cette même clientèle s'installe dans le wagon-restaurant où elle sera servie par du personnel Elvetino compétent ».

Résolution

Lors de l'assemblée du 13 juin, les agents de train tessinois ont été déçus de constater que les CFF restent déterminés à lancer le projet

RÉSOLUTION

Les 6 revendications
des agents de train
tessinois

Réunis en assemblée extraordinaire le 13 juin à Bellinzona, les agents de train tessinois ont décidé de porter à connaissance des CFF les revendications suivantes, afin de rendre le projet pilote « Bon appétit sur le St-Gothar » un peu plus acceptable pour le personnel :

1. le lancement du projet devra être retardé jusqu'au changement d'horaire et ne devra pas durer plus de 6 mois ;
2. les syndicats et la commission du personnel devront constamment être tenus au courant de l'évolution du projet;
3. l'offre du projet sera valable

uniquement si le train est formé d'une seule composition ICN, avec deux agents présents;

4. ce projet ne doit avoir aucune répercussion sur les collègues de chez Elvetino ;
5. les agents de train demandent une liste où figurent toutes les tâches qu'ils doivent accomplir durant l'accompagnement des trains et que tous les devoirs liés au projet pilote « Bon appétit sur la ligne du St-Gothar » figurent après les tâches mentionnées sur la liste;
6. les promoteurs du projet doivent participer de manière effective à sa mise en route et doivent accompagner le personnel durant toute la durée du tour de service.

Le Syndicat de la Communication plus offensif que jamais

Méga pétition et nouvelle

Le Syndicat de la Communication réclame un moratoire contre le démantèlement du réseau postal et lance une initiative populaire pour créer une banque postale.

Le Syndicat de la Communication a remis le 13 juin sa pétition « NON à un nouveau démantèlement du réseau postal » aux dirigeants La Poste. Fort de 158 000 signatures récoltées en 10 semaines, le syndicat exige un moratoire immédiat sur les fermetures d'offices de poste. Ce même 13 juin, les délégués du syndicat ont décidé de lancer une initiative populaire pour pérenniser le réseau.

Par la voix d'Alain Carrupt, président central du Syndicat de la Communication, ce sont quelque 158 000 personnes qui

ont dit aux dirigeants de la Poste leur opposition résolue au plan de démantèlement du réseau postal. « Nous réclamons un moratoire immédiat sur les fermetures d'offices de poste. En récoltant sur le terrain, dans les communes concernées par votre plan de démantèlement, 158 000 signatures en dix semaines, nous avons fait la preuve que la population attend de la Poste qu'elle continue à assurer un service public postal performant à travers un vaste réseau d'offices de poste de proximité. »

Mais le Syndicat de la Communication ne veut pas limiter son engagement à la remise d'une pétition. Confronté sur un front à la volonté de la Poste de démanteler son réseau postal, et sur un deuxième front à une révision de la législation postale qui vise la libéra-

Renouvellement de la CCT BLS

geste !

pilote « Bon appétit sur la ligne du St-Gothard » le 1^{er} août et ceci malgré l'opposition de la commission du personnel et du syndicat. A l'unanimité moins une abstention, les agents de train ont voté une résolution (lire ci-dessous) dont le but est d'apporter au moins quelques correctifs au projet.

L'opposition s'élargit

Même la commission du personnel, en parfait accord avec la position du SEV, a manifesté son opposition à ce projet moyennant la diffusion d'un bulletin d'information au personnel. Grâce à l'excellente collaboration et à la solidarité entre les sections ZPV, la résolution a été distribuée aux collègues des dépôts de Zurich et Lucerne. Désormais, les CFF devront tenir compte de la forte résistance du personnel.

Angelo Stroppini/AC

initiative

lisation complète du marché, le syndicat veut remettre au cœur des débats sa propre vision d'un service public postal ambitieux qui comble les besoins de toutes et tous. C'est pourquoi, le 13 juin, lors d'une assemblée extraordinaire des délégués, il a décidé de lancer une initiative populaire qui entend ancrer dans la Constitution le service universel et le réseau postal. Et garantir leur financement par le maintien d'un monopole résiduel sur le courrier, ainsi que par les bénéfices d'une banque postale qui devra rester à 100% entre les mains de la Poste suisse. Le succès de la pétition déposée (le syndicat espérait initialement récolter 100 000 signatures) démontre la capacité du Syndicat de la Communication à faire aboutir très rapidement cette initiative.

Syndicom/AC

Par 22 voix contre 0, la Conférence CCT du SEV a approuvé la nouvelle CCT BLS le 17 juin à Berne.

Celle-ci remplacera dès le 1^{er} juillet 2009 la CCT qui était en vigueur depuis début 2006.

Les négociations ont débuté il y a plus d'une année. Elles ont été interrompues par la BLS durant la procédure du tribunal arbitral et se sont révélées assez difficiles. « Nous avons tiré le maximum », annoncent les secrétaires syndicaux SEV Nick Raduner, Jérôme Hayoz et Martin Allemann, lors du bilan.

Des précisions bienvenues

La nouvelle CCT reproduit, en matière de temps de travail, l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) et en reprend les termes (par exemple les « jours libre » remplacent les « repos » et « jours de compensation »). Les améliorations sont les suivantes :

- Lorsque le temps de travail est dépassé de plus de 30 minutes pour des raisons liées à l'entreprise, cela est considéré désormais entièrement comme heures supplémentaires. Les heures supplémentaires ne peuvent être comptabilisées dans le décompte d'heures uniquement en accord avec le collaborateur (annexe 1, chif. 9) ;

- En principe on ne peut pas attribuer un seul jour de repos ou de compensation (annexe 1, chif. 21) ;

- L'attribution de deux jours de compensation sans jour de congé n'est possible qu'avec l'accord du collaborateur ou de son représentant. Idem pour raccourcir un jour de compensation d'un maximum de 2 heures (pour arriver à 22 heures) (annexe 1, chif. 22) ;

- En ce qui concerne le calcul des heures de déplace-



Les délégués se sont clairement rangés derrière la CCT et ont manifesté l'espoir que celle-ci soit connue rapidement par les cadres BLS. Et respectée bien sûr !

ment, une règle a été supprimée de la CCT : celle qui stipulait que, pour des voyages professionnels commençant depuis le lieu de domicile, le temps de déplacement du domicile au lieu de rendez-vous n'était pas entièrement comptabilisé comme temps de travail. L'OFT interprète la LdT, sur ce point, de la même façon que le SEV. La BLS voit cela différemment et continuera à utiliser le règlement valable jusqu'à présent, jusqu'à ce que cette question soit clarifiée.

- La définition du lieu de travail reste également ouverte dans la CCT, jusqu'à ce qu'elle soit clarifiée dans la LdT. La BLS conserve d'ici là la pratique habituelle.

Il y a également eu des améliorations du côté des indemnités de nuit et du dimanche (voir encadré), les indemnités d'encadrement et la participation à l'entreprise. Le lien entre l'évaluation des prestations et le salaire a été réduit. D'autres solutions pour honorer les prestations extraordinaires vont être recherchées durant les prochains mois avec la BLS. Enfin, des précisions ont été amenées dans les procédures de conciliation et d'arbitrage ainsi que dans le domaine de la protection juridique.

Markus Fischer/Hes

JUGEMENT ORANGE AU BLS

La décision du tribunal fédéral dite « Jugement Orange » stipule que les collaborateurs travaillant régulièrement de nuit et durant le week-end doivent recevoir ces indemnités également durant leurs vacances. La BLS et les syndicats se sont mis d'accord à mi-mai sur la façon de régler cela dans l'entreprise. La Conférence CCT et le Conseil d'administration de la BLS ont approuvé le résultat des négociations, comme suit :

Indemnisation pour les 5 dernières années

L'indemnisation durant les vacances sera versée de manière forfaitaire (fixée à 10%) pour la période du 1^{er} juillet 2004 au 30 juin 2009 à tous les collaborateurs concernés, indépendamment de l'âge et du droit aux vacances. Une demande pour une indemnisation rétroactive a été faite pour ceux qui ont travaillé régulièrement et sur une longue durée le dimanche, les jours fériés et/ou de nuit. Cela signifie que le collaborateur doit avoir reçu les indemnités correspondantes durant au moins 9 mois par période du 1^{er} juillet au 30 juin. Dans la navigation, il faut avoir reçu les indemnités durant au moins 5 mois par période du 1^{er} avril au 31 octobre. Le résultat vaut pour les collaborateurs de l'ancienne entreprise Chemins de fer du Lötschberg SA, du trafic régional Mittelland SA et de BLS SA. Les ayant droits qui travaillent encore au BLS au 1^{er} juillet 2009 recevront les indemnités rétroactives automatiquement avec le salaire d'octobre 2009. Les anciens collaborateurs ayant reçu de telles indemnités du 1^{er} juillet 2004 au 30 juin 2009 et remplissant les critères peuvent s'annoncer au BLS, service du personnel, jusqu'au 31 décembre 2009. Le montant minimal qui sera payé par collaborateur se monte à 200 francs. Les montants qui se situent en-dessous seront arrondis vers le haut.

Futur règlement

L'indemnisation pour travail le dimanche ou durant les jours fériés sera augmentée dès le 1^{er} juillet de 13 à 14 francs par heure. Simultanément, l'indemnisation pour le travail de nuit passera de 6 à 6.40 francs par heure. En revanche, depuis le 1^{er} juillet, l'indemnisation de 10% forfaitaire durant les vacances est incluse dans les indemnités ci-dessus.

Fi/Hes

Toutes et tous à Berne le samedi 19 septembre pour manifester contre la baisse de notre pouvoir d'achat!

La filiale CFF Elvetino porte atteinte aux droits de participation

La CoPe en manque d'informations

Chez Elvetino, la CoPe est à sec : les informations ne circulent pas et une séance de crise a dû être annulée, car une partie des membres n'avaient pas pu obtenir congé.

La CoPe est indignée: elle avait reçu par écrit la promesse de la cheffe du personnel Elvetino, comme quoi les membres CoPe seraient libérés pour assister à la séance de jeudi dernier. Mais

ça ne s'est pas déroulé ainsi: le président de la CoPe Samir Bedioui n'a pas pu être libéré de son travail et a dû assurer le son service sur le train de nuit pour Rome. D'autres membres CoPe avaient réussi à décaler leurs horaires après avoir insisté plusieurs fois. D'autres n'ont carrément pas été libérés. Elvetino a pris la position de dire qu'il est raisonnable de se déplacer à Zurich 8 heures plus tôt pour une séance CoPe, avant de prendre son service dans le train de nuit pour Budapest.

Il n'est alors pas resté

d'autre choix à la CoPe que d'annuler cette séance, pourtant désirée depuis si longtemps. Les représentants du personnel avaient espéré y recevoir enfin les renseignements qu'ils attendaient en partie depuis plus d'une année. Depuis que la CoPe travaille dans la composition actuelle, on lui demande toujours de patienter lorsqu'elle fait des requêtes écrites. La CoPe n'obtient d'information ni sur la marche des affaires d'Elvetino, ni sur la situation de la caisse de pensions. Et les questions urgen-

tes restent en suspens, en particulier la question de l'adaptation des uniformes durant l'été.

Exiger des droits pour le personnel

Les problèmes entre le comité directeur et la commission du personnel vont même plus loin; ainsi, l'entreprise est d'accord de parler avec la CoPe uniquement lorsqu'aucun représentant des syndicats (et partenaire CCT) SEV et Unia n'est autour de la table, bien que ce soit garanti par la CCT lors-

que c'est la CoPe qui convoque la séance, ce qui est le cas ici. La secrétaire syndicale SEV Regula Bieri souligne également qu'« Elvetino porte clairement atteinte aux droits de participation selon CCT ». Elle signale que les rapports entre le personnel et l'entreprise sont problématiques depuis longtemps, et que la séance annulée était d'autant plus urgente. Les représentants de la CoPe espèrent maintenant que cette séance pourra avoir lieu prochainement, avec tous les membres à la table... *Peter Moor/Hes*

Investissements ferroviaires par les cantons. Oui, MAIS...

Les cantons de Vaud et Genève ont donc décidé d'investir ensemble 300 millions de francs dans le préfinancement de divers projets ferroviaires. La démarche est à saluer. Elle démontre un dynamisme solidaire revigorant, d'une part, face à la pratique zurichoise et d'autre part, pour secouer les serre-freins financiers fédéraux, au Conseil fédéral comme au Parlement, pour lesquels la qualité d'un projet ne dépend que de sa capacité à être renvoyé à un horizon très lointain. Mais immédiatement après les éloges viennent les questions. De grandes questions.

Après Zurich et ses multiples projets où 700 millions au moins se dépensent déjà, le duo Vaud/Genève et ses 300 millions, St-Gall s'est annoncé, Lucerne vient avec sa gare souter-

raine, Bâle et Berne se préparent. Au total, on va facilement vers un montant d'au moins 2 milliards de projets de préfinancements payés par les cantons et que la Confédération devrait rembourser un jour. Zurich a fixé unilatéralement les dates de remboursement qui l'arrangent. Qu'en est-il des autres cantons ? Qui va arbitrer ? Les remboursements dépendront-ils du budget fédéral ? Déjà maintenant, le département des finances annonce que la crise provoquera en 2009 une diminution des rentrées fiscales alimentant le fonds des grands projets ferroviaires et celui d'agglomération de l'ordre de 300 millions... Le dynamisme des cantons fait plaisir à voir. Mais si la Confédération en profite pour esquivier les charges que le peuple lui a confiées, le progrès ne sera pas terrible.

L'efficacité globale du système ferroviaire dépend directement de la cohérence des investissements. Déjà à l'heure actuelle, la coordination laisse à désirer (voir les accès aux NLFA). Les cantons payeurs, en bonne logique, vont exiger de donner la priorité à leurs projets. Et finalement ce seront les multiples arrangements partiels passés entre les CFF et les cantons qui vont déterminer l'ensemble. Bricolages garantis ! Avec des complications qui vont se multiplier. Par exemple, les projets prévus avec les 300 millions de

l'entité Vaud/Genève se réfèrent à 3, voire 4 fonds très différents: le « ZEB » avec la quatrième voie Lausanne-Renens, le fonds

d'agglomération avec le CEVA, un fonds encore à créer pour la troisième voie Renens-Allaman et sans doute une part venant du budget des CFF.

« Qui paye commande ». Les cantons, en mettant l'argent sur la table, se donnent un pouvoir qui doit se concrétiser dans la durée. Non seulement dans la priorité de la réalisation des infrastructures, mais également dans l'utilisation de ces dernières. Il s'agit là d'un aspect fondamental. Par exemple, le canton de Vaud devra être sûr que sa contribution qui promet d'être forte pour la troisième voie Renens-Allaman ne va pas inciter les CFF ou leur filiale Lyria à supprimer la liaison Lausanne-Valloire-Paris au profit du passage via Genève (des bruits courent après l'exemple Neuchâtel-Pontarlier). Idem avec les fonds publics investis dans la ligne Delémont-Delle-Gare TGV Belfort; il faut être sûr que Lyria à travers une politique tarifaire égoïste à court terme ne casse la liaison via Delle au profit de celle via Bâle. Les cantons doivent impérativement lier leurs engagements financiers en faveur du rail à des engagements des opérateurs ferroviaires à aller dans le même sens avec les tarifs et la qualité du matériel. Avant la libéralisation, cela allait de soi. Maintenant, avec le saucissonnage du système ferroviaire en entreprises multiples, (prochaine étape européenne en 2010), ce n'est plus le cas.

Les cantons doivent impérativement se donner de solides moyens pour ne pas se faire rouler, ni par le département fédéral des finances, ni par les entreprises ferroviaires libéralisées.

Michel Béguelin



Interview de Giuseppe Pini, spécialiste des transports

« Il faut penser aux transports publics avant d'implanter des entreprises ou des logements »

Il n'est pas complaisant, le diagnostic posé par l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM). Cette entité de recherche de l'Université de Genève est chargée de répondre à des demandes émanant d'administrations, d'associations et d'entreprises, relatives à des problèmes liés à la mobilité et aux transports. Son directeur, le Professeur Giuseppe Pini, met ici le doigt sur les problèmes de mobilité dans l'Arc lémanique.



Le Comité Français Pro CEVA et le Comité Pro RER Ceva Genevois s'étaient donné rendez-vous le 6 mai à la gare des Eaux-Vives, pour une manifestation en faveur de la nouvelle ligne. Le CEVA, même si son parcours est semé d'embûches, semble désormais promis à un bel avenir.



En quel sens l'observatoire que vous dirigez peut-il améliorer la mobilité dans l'Arc lémanique ?

Giuseppe Pini: nous sommes souvent mandatés pour réaliser des plans de mobilité d'entreprises, démarches qui consistent à repenser les déplacements des collaborateurs et visiteurs. Nous menons également beaucoup de travaux de recherche dans ce domaine pour des autorités publiques.

Y a-t-il des résultats concrets ?

Oui, bien sûr. Pour certaines recherches, nos conclusions restent dans des tiroirs, pour notre plus grand désespoir, mais dans d'autres cas, elles portent leurs fruits. Nous sommes actuellement en train d'étudier le système d'information des Transports publics genevois et des améliorations très concrètes y seront amenées. Un autre exemple : pour le

« business center A-One », nous avons réussi à obtenir davantage d'arrêts en gare de Rolle en négociant avec les CFF, et ceci avant l'installation des entreprises. Afin que les employés puissent tester cette solution dès leurs premiers jours de travail, des semaines d'abonnement général leur ont été offertes, suivant nos conseils. Nous constatons que l'idéal pour faire changer les mentalités est d'avoir un bon réseau de transports publics dès le départ.

Ce qui est le cas avec le CEVA (liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) à Genève. L'idée est de développer le réseau de transports avant de construire, n'est-ce pas ?

Exactement ! Le CEVA n'a pas beaucoup d'utilisateurs potentiels pour l'instant. 30 000 personnes seraient susceptibles de l'utiliser actuellement, mais 100 000 à long terme. Sa construction va servir les projets d'urbanisme dans cette

zone. Il faut penser aux transports publics avant d'implanter des entreprises ou des logements.

La 3^{ème} voie CFF et la 3^{ème} voie routière répondent-elles à de réelles nécessités...

Non, pas encore. On veut les réaliser pour anticiper la demande. Le réseau actuel répond aux besoins, mis à part aux heures de pointe. Mais avec l'augmentation de la population, ce ne sera plus le cas.

Constatez-vous des changements d'habitudes des citoyens genevois et vaudois ?

De 2000 à 2005, la part de la marche a augmenté. A Genève et Lausanne, c'est ce qui domine. Les transports publics sont stables et l'utilisation de la voiture diminue pour la première fois. Mais il s'agit de pourcentage. En 2020, il y aura plus d'habitants et même si la part de la voiture diminue, il y aura davantage de voitures en ville de Genève !

Mais ça reste raisonnable ?

Les habitudes changent un peu au niveau du moyen de transport utilisé. On compte cependant en moyenne 3,5 déplacements par jour et par personne. Ce chiffre ne change pas depuis plus de 40 ans. L'augmentation prévue, d'ici 2030, de 200 000 habitants à Genève et 100 000 dans le canton de Vaud engendrera quand même 1 million de déplacements en plus...

Le covoiturage, l'interdiction d'entrée en ville pour certaines voitures et autres solutions dites de mobilité douce ne sont que des gouttes d'eau dans la mer. C'est bien, mais c'est dérisoire.

Interdire l'entrée en ville de certaines voitures ?

Oui, dans son programme d'assainissement de l'air, le gouvernement genevois a prévu d'interdire l'accès en ville des voitures les plus polluantes. Cela ne concerne que 18 000 véhicules sur 300 000. C'est une alternative au péage urbain, mesure

qui se révèle être trop coûteuse.

A vous entendre, beaucoup de mesures prises mais peu d'efficacité.

Le plus efficace, c'est ce que fait la Hollande, qui est l'exemple en la matière. Les autorités mettent en place les réseaux de transport avant l'arrivée des entreprises et des citoyens et n'oublient pas le réseau routier.

En Suisse et en particulier à Genève, on voit une concurrence entre le rail et la route, mais ce sont deux choses complémentaires. Par exemple, la traversée de la Rade à Genève est prévue pour 2040. Selon moi, il faudrait la réaliser d'ici 2025.

Quels sont les risques dans l'Arc lémanique ?

Une perte de l'attractivité économique. Nos concurrents, la Grande-Bretagne, la Lombardie et la région de Munich entre autres, ont les mêmes soucis que nous et augmentent leurs capacités.

Quels sont ses inconvénients majeurs par rapport aux autres régions suisses ?

Le lac et la frontière. La région française Rhône-Alpes a, pour 6 millions d'habitants, un budget transports publics égal à celui de Genève. Le 95% des trajets frontaliers sont réalisés en voiture. C'est un vrai problème.

Zurich a un RER, ce que Genève n'a pas. Et Berne a un très bon héritage en matière de réseaux ferrés. Chez nous, les investissements ne sont quasiment que des investissements de rattrapage. On devrait anticiper davantage. C'est dans ce sens que nous travaillons.



« Nous ne voulons en aucun cas un transfert du trafic du Gothard vers d'autres routes de transit. »

Alf Arnold

Alf Arnold, directeur de l'Initiative des Alpes

« Nous allons montrer que les capacités ferroviaires sont suffisantes »

L'Initiative des Alpes a fêté son 20ème anniversaire le 9 mai dernier. Néanmoins, 15 ans après son acceptation par votation fédérale, l'article sur la protection des alpes n'est pas encore appliqué. Point de situation avec Alf Arnold, un activiste au bénéfice d'une longue expérience, qui ne s'est pas essouffé avec les années.

contact.sev: Alf Arnold, il y a vingt ans qu'est née l'Initiative des Alpes. Il y a 15 ans, le 20 février 1994, elle a connu un succès historique en votation. Malgré cela, l'association continue son combat. Où en est-on aujourd'hui ?

Alf Arnold: Ce qui reste le point central pour nous,

c'est l'application des décisions prises. Depuis décembre 2008, il y a une loi sur le transfert du trafic marchandises (LTTM), qui n'est pas encore en vigueur. Une nouvelle phase commence et l'application de la bourse de transit alpine sera un des points importants de notre travail. Le spectre d'un deuxième tube au Gothard réapparaît également. Nous opposer à cela constitue un second point essentiel. Ces derniers temps, on entend qu'il faut un deuxième tube en vue de l'assainissement du premier. Nous allons montrer que les capacités ferroviaires sont suffisantes, en particulier après la mise en service du tunnel de base du Gothard. Il faudrait la possibilité de charger les camions sur un court trajet, par exemple de Göschenen à Airolo ou de Erstfeld à Biasca. Pendant les travaux d'assainissement, il faudrait également une possibilité de charger les voitures, du moins durant un certain temps.

Est-il réellement possible d'atteindre la réduction du nombre de camions annoncée par la LTTM (650 000 d'ici 2019) ?

Bien sûr! Aussi bien techni-

« Ce qui sera déterminant, c'est la volonté politique pour un tel transfert. »

quement qu'au niveau des capacités. La bourse du trafic alpin remplit déjà une condition importante. Ce qui sera déterminant, c'est la volonté politique pour un tel transfert. Le Parlement a renvoyé la balle au Conseil fédéral. Celui-ci doit maintenant se concerter avec les pays voisins. Selon mon point de vue, cela fonctionne bien pour le moment, mais c'est encore toujours très lent. La tendance à la croissance dans

le trafic marchandises est finie et le trafic tend à reculer depuis 2001. Si on avait continué sur la lancée d'avant 2001, nous n'aurions aujourd'hui pas 1,275 million de trajets de camion par année, mais 1,6 million voire plus ! Le trafic voyageurs m'intéresse également. L'interdiction d'aménagement pour les routes de transit dans le domaine alpin a contribué au verrouillage et, depuis 2001, il n'y a plus de

croissance au Gothard. Le trafic général stagne aux environs de 6 millions de trajets par année (inclus les camions et les bus).

Quels sont les objectifs que l'Initiative des Alpes veut atteindre entre-temps ?

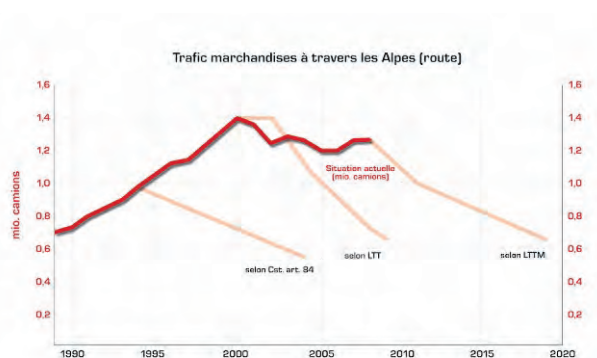
Le Parlement avait posé un but intermédiaire : en 2001, il aurait dû y avoir moins d'un million de trajets par camion à travers les Alpes. Malgré la faible conjoncture, nous allons, sans mesures supplémentaires, à peine réussir à atteindre cet objectif.

Quelle est la répartition des tâches entre l'Initiative des Alpes, les autres associations et l'Etat ?

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger nous décrit comme l'aiguillon de la politique des transports. C'est notre rôle principal. Nous devons toujours être un peu dérangeant et rappeler les politiques à leurs devoirs. Sur le plan international, nous devons faire du lobby pour la bourse du transit alpin, afin de faire connaître le concept. La bourse de transit alpin apparaît d'ailleurs toujours davantage dans des documents officiels. Nous arri-

BIO

Alf Arnold, 59 ans, est marié et a deux enfants de 10 et 13 ans. Il vit et travaille à Altdorf, sans voiture, comme il aime à le souligner. Mais avec un abonnement général. Il n'a pas de formation professionnelle dans le domaine de la politique des transports et de l'environnement. Il est bibliothécaire de formation et documentaliste de presse. Son intérêt pour la politique des transports s'est éveillé lorsqu'il a vécu, dans sa jeunesse, la construction de l'autoroute à travers le canton d'Uri. Il est entré en politique via la politique énergétique et a travaillé plus tard à l'ATE. Il est un activiste des débuts de l'Initiative des Alpes mais ne siègeait par contre pas au comité de l'Initiative. Un an après la votation, il a pris la direction de l'association.



Trois courbes sur le transit de camions. Légende: LTT= loi sur le transfert de trafic (de 1999, délai: 2010), LTTM = loi sur le transfert du trafic marchandises (doit prendre la relève de la LTT).

INTERVIEW

« Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger nous décrit comme l'aiguillon de la politique des transports. C'est notre rôle principal. »

vons heureusement toujours à lier des contacts avec des officiels dans différents pays. En ce moment, nous travaillons sur la scène internationale, afin d'empêcher l'autorisation de 60 tonnes en Suisse et en Europe. A ce sujet et comme presque toujours, l'Initiative des Alpes travaille étroitement avec d'autres associations, en particulier avec l'ATE et le SEV.

Est-ce que les politiques en font suffisamment, est-ce qu'ils assument leurs tâches?

Selon nous non, c'est pourquoi nous devons encore toujours revenir à la charge. Il y a des quelques raisons à ce processus très lent. Mais si personne ne motive et ne lutte, le danger est qu'il n'y ait aucun progrès. La politique des transports suisse a un bon écho en Europe, et surtout en ce qui concerne la politique de transfert et les instruments qui s'y rapportent comme la RPLP et les NLFA. Avec la bourse de transit alpin, la Suisse peut encore améliorer sa renommée. Notre pays a pris de l'avance dans plusieurs domaines, nous devons empêcher qu'il régresse soudainement. L'idéal serait que l'Autriche, la France et

l'Italie introduisent la bourse de transit alpin en même temps que la Suisse. Nous ne voulons en aucun cas un transfert du Gothard vers d'autres routes de transit, comme par exemple vers le Brenner ! Nous demandons le transfert de la route aux rails. Si le processus n'est pas possible simultanément dans les pays alpins, la Suisse devra de toute façon à nouveau marcher en tête.

Comment vois-tu l'avenir de l'Initiative des Alpes, par exemple comment imagines-tu l'année 2029, quand son âge aura doublé par rapport à aujourd'hui ?

L'association devait en principe être dissoute après la votation, mais nous avons alors remarqué qu'elle avait encore besoin de nous. Pour le moment, il est difficile d'estimer durant combien de temps il faudra encore maintenir la pression et dans quelle mesure d'autres facteurs comme la pénurie de pétrole ou le réchauffement climatique vont contribuer au transfert. Ce qui est certain, c'est que dans 20 ans, comme tous ceux des débuts, je ne serai plus là !

Peter Anliker/Hes



L'INITIATIVE DES ALPES

L'association « Initiative des Alpes, pour la protection de la région alpine du trafic de transit » a été créée le 25 février 1989. L'initiative a été déposée en 1990 et le peuple suisse a voté en 1994. Le Conseil fédéral et le Parlement avaient alors recommandé le refus de l'initiative. Le conseiller fédéral Adolf Ogi avait mis en garde contre ce projet selon lui inapplicable. Malgré tout, 52% des votants et 19 cantons avaient dit oui. Depuis lors, la protection des Alpes fait partie intégrante de la Constitution fédérale.

Voici le contenu de l'article 84 :

1 La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elles ne portent pas atteinte aux êtres humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.
2 Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables.

Elles doivent être précisées dans une loi.

3 La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.

L'Initiative des Alpes travaille depuis longtemps étroitement avec le SEV. Adrian Wüthrich et Pietro Gianolli, professionnels au SEV, siègent tous deux au comité élargi de l'Initiative des Alpes.

La Fédération européenne des travailleurs des transports a siégé aux Açores

Les syndicats ont besoin des femmes et des jeunes

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) est l'organe international qui réunit les syndicats européens du domaine des transports. Son congrès de cette année s'est déroulé sous le mot d'ordre « des syndicats forts pour un transport durable ».

Le troisième congrès de l'ETF était placé sous le signe du transport durable, non seulement sur le plan écologique, mais aussi sur le plan social et économique. Des exposés ont démontré comment organiser le transport de manière efficiente et comment les travailleuses et travailleurs – en particulier les chauffeurs poids-lourds – peuvent profiter de meilleures conditions de travail.

Lutte contre la détérioration des conditions de travail

Comme on pouvait s'y attendre, le congrès a été marqué par la crise économique et par les ébauches de solutions néo-libérales qui prévoient des coupes dans les droits sociaux et la protection des travailleurs, une détérioration des conditions de travail, un dumping social, un retrait des mesures concernant la formation et une réduction des mesures pour une meilleure conciliation entre famille et profession. La situation difficile dans laquelle se trouve la branche des transports suite à la crise économique mondiale s'est reflétée dans les nombreuses propositions.

Jugement inquiétant

L'ETF s'inquiète du jugement rendu récemment par la Cour de justice européenne, qui fait passer la liberté économique avant les droits fondamentaux avec des motivations politiques plutôt que juridiques, ceci au détriment des travailleurs. Par exemple, le droit de grève a

été pratiquement aboli, et l'engagement des travailleurs aux conditions du pays d'origine a été autorisé, ce qui est déjà une réalité dans le domaine de la navigation entre autres. Une telle politique est aussi responsable de l'augmentation du racisme et du renforcement des partis de droite.

Il n'est pas très surprenant de constater que le dialogue social européen, qui a en principe eu du succès puisque depuis la fin des années 90, il a permis la conclusion de plus de 300 accords, semble en ce moment plutôt dicté par les employeurs qui veulent imposer leur point de vue aux syndicats. Il est à déplorer en outre que pratiquement aucune femme ne siège dans ce dialogue social.

Baisse des effectifs

D'autres thèmes, tels la diminution des effectifs de membres, la situation financière, la charge de travail toujours plus grande, l'augmentation des effectifs spécialisés et des cadres ainsi que le manque de femmes dans les organes syndicaux et dans le secteur des transports ont été également abordés.

Egalité

Lors du congrès de la commission féminine tenu avant le congrès ordinaire de l'ETF, quelque 50 déléguées féminines ont constaté que la politique des jeunes et des femmes était encore trop peu développée à l'ETF, et que les déclarations d'intentions ne suffisaient pas. Elles ont mis en avant leur revendication pour un secteur des transports qui tienne compte des besoins spécifiques des femmes. Un autre défi est le manque de données et les lacunes dans le profil des femmes qui travaillent dans le secteur des transports, qui est un des motifs principaux de la lenteur avec laquelle la branche s'adapte aux besoins des travailleuses. Un projet existe pour analyser de manière détaillée la situation des femmes dans le domaine des

transports. La meilleure représentation des femmes au niveau syndical, la formation continue et les instruments pour les organisations membres de l'ETF dans le domaine de l'égalité entre hommes et femmes, ainsi que l'élaboration de directives de l'ETF dont le but est d'éviter

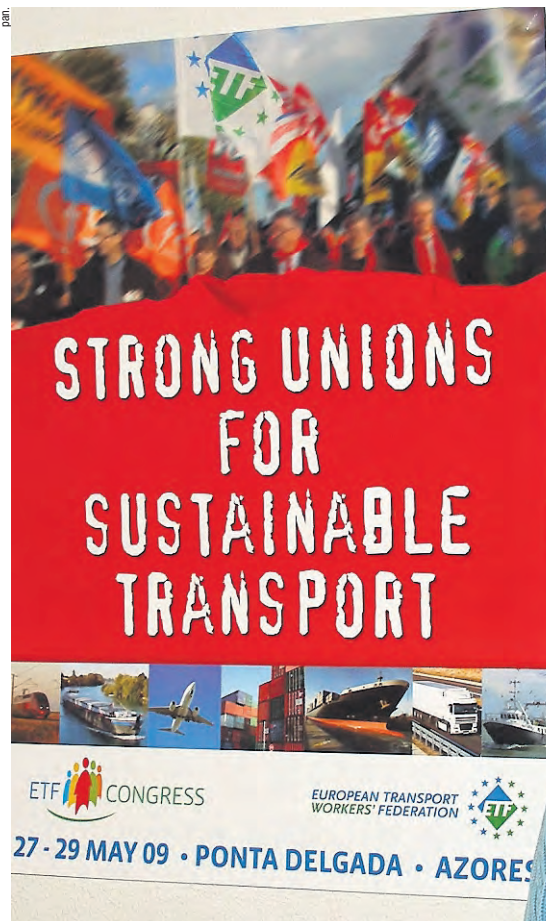
souligné la nécessité d'une collaboration européenne étroite « afin de créer une base solide pour la prochaine génération. »

Venir à bout de la crise

Un grand défi sera le renforcement des syndicats au vu des conditions précitées. Il

président de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Eduardo Chagas du Portugal a été confirmé dans sa fonction de secrétaire général.

Le congrès fut dans l'ensemble un succès. Il a été démontré que le transport des voyageurs et des mar-



Barbara Amsler, responsable de la commission féminine SEV, a représenté notre syndicat au congrès de l'ETF en compagnie du président Giorgio Tuti et de Werner Schwarzer et Kurt Nussbaumer, membres du comité directeur.

la violence à la place de travail, devraient faire l'objet de plus de discussions au sein de l'ETF à l'avenir, selon d'autres revendications présentées aussi au congrès de l'ETF.

Syndicats et jeunesse

« Les jeunes ont eux-aussi besoin de syndicats forts – de même, les syndicats forts ont besoin des jeunes – car en temps de crise, les jeunes sont souvent les premières victimes des mesures d'économie. » L'autrichienne Kers-tin Cap, qui a déclaré cela, a

faut devenir plus offensif, plus combatif, il faut sensibiliser les sociétés civiles, les commissions d'entreprises doivent être mieux liées aux syndicats. Sans syndicats, il n'y a pas de démocratie sociale, et la voie pour sortir de la crise ne pourra être trouvée qu'avec des syndicats forts. Pour cela, nous avons besoin de la solidarité de tous les travailleurs.

Pour conclure, les délégués ont élu Graham Stevenson du syndicat anglais UNITE en tant que nouveau

chandises continuera d'augmenter à moyenne échelle. Il s'agit maintenant de veiller à ce qu'il soit réalisé durablement de manière écologique et en respect des objectifs sociaux et des droits des travailleurs. De nombreuses propositions ont été présentées dans ce sens, afin de continuer à représenter efficacement par de nouvelles idées et suggestions les intérêts des employés.

Séance d'information aux cadres des CFF

Le sujet « caisses de pensions » attire la foule

Sous-couverture des caisses de pensions, affaire UBS, placements alternatifs et autres : des thèmes porteurs qui ont attiré la foule mardi 9 juin à Lausanne. Une quarantaine de membres des sous-fédérations VPV, SBV et Travaux se sont retrouvés, dans le cadre d'une séance d'information, à la salle des Vignerons du Buffet de la Gare. Ils ont répondu à l'invitation du SEV, qui organise désormais régulièrement ce genre d'événement aussi bien outre-Sarine qu'en Suisse romande.

Daniel Trolliet, secrétaire syndical en charge des services centraux CFF, a accueilli plus de quarante participants au séminaire de printemps mis en place par le SEV. Deux orateurs se sont succédés : Vincent Brodard, secrétaire syndical SEV et en l'occurrence surtout membre du Conseil de Fondation de la Caisse de pensions CFF, et Edouard Crestin-Billet, directeur de gestion institutionnelle de la banque Mirabaud à Lausanne.



Vincent Brodard, Edouard Crestin-Billet et Daniel Trolliet sont intervenus durant la soirée d'information.

Venez manifester le 19 septembre à Berne

« Les rendements sont positifs depuis avril-mai 2009, ça repart gentiment. Mais, ça ne suffira pas » ainsi s'est exprimé Vincent Brodard, membre du Conseil de Fon-



Une quarantaine de cadres CFF ont répondu à l'appel du SEV le 9 juin à Lausanne.

datation de la Caisse de pensions CFF, à propos des résultats de la CP CFF. Il a souligné qu'il fallait réaliser une performance de 4,5% sur une année pour faire « vivre » la caisse de pensions. Avec le 1,6% actuel, ça sera dès lors très difficile de rattraper le retard d'ici la fin de l'année. Le manque de couverture de la caisse, qui s'élevait à presque 3 milliards à fin 2008, devra être comblé. Pour cela, le SEV attend avec impatience le fameux message du Conseil fédéral, qui doit se prononcer cet été sur les 4 variantes mises en consultation. Vincent Brodard et Daniel Trolliet ont souligné que la clé se situe maintenant au niveau politique. Ils ont dès lors appelé à la mobilisation le 19 septembre à Berne, dans le cadre de la manifestation de protestation mise en place par l'USS.

Origine de la crise

Edouard Crestin-Billet a ensuite présenté un exposé sur les perspectives financières et l'éthique des placements. Il a souligné que les marchés étaient surévalués et qu'il aurait fallu que les caisses de

pensions acceptent, durant une certaine période et en prévention, de « sacrifier » les plus-values, de ne pas en profiter. Selon lui, la crise puise son origine dans 3 facteurs :

- la hausse drastique de l'endettement (surtout aux Etats-Unis) ;
- une surévaluation des actifs immobiliers et financiers (également aux Etats-Unis). A ce propos, les caisses de pensions posant des objectifs trop élevés participent activement à cette spéculation ;

- des déséquilibres extrêmement importants dans l'économie mondiale (entre la Chine, les Etats-Unis et autres pays).

En Suisse, la faute est mise sur l'UBS. Pour Edouard Crestin-Billet, tous les investisseurs ont également des responsabilités. Les bénéfices engendrés durant les dernières années étaient beaucoup trop élevés, ce n'était pas normal ! On aurait dû sonner l'alarme.

Incidences économiques

« Nous allons vivre dans un monde changé, plus harmonieux et plus équilibré », a affirmé Edouard Crestin-Billet en fin d'exposé, « les placements dits durables doivent faire partie de notre vocabulaire ». Les difficultés économiques actuelles sont ponctuelles. Elles feront place à un nouveau monde, avec une productivité plus faible et une croissance plus faible. Selon lui, la globalisation subit une « inflexion » : les appareils de production seront relocalisés, on produira loca-

lement, en raison de l'augmentation des coûts de transport mais aussi en raison d'un changement d'attitude des consommateurs. Le capital, qui n'a cessé d'augmenter ces dernières années, diminuera au profit des coûts de personnel. On reviendra en arrière.

Conséquences financières

La volatilité se réduira. Il sera donc plus facile de capter ces rendements, qui seront

néanmoins potentiellement plus faibles.

Cependant, des performances de 4,5% seront tout à fait atteignables. Les critères extra-économiques auront toujours plus d'importance : les placements seront socialement responsables, écologiquement responsables et la gouvernance de l'entreprise deviendra plus déontologique.

Henriette Schaffter

QUESTIONS/RÉPONSES

Quelques questions posées par les membres lors de la discussion ayant eu lieu après les exposés.

Quelle est la viabilité de la Caisse de pensions à long terme ? Y a-t-il eu des calculs puisqu'il y a beaucoup de pensionnés par rapport aux actifs ?

Vincent Brodard : La stratégie de placement a été révisée récemment. Elle tient compte de ces paramètres. Quant au rapport démographique, il est défavorable, c'est certain, puisqu'il est à 51/49. En outre, pour l'assainissement, seuls les actifs et l'employeur participeront directement.

Le taux de conversion LPP pourrait changer (votation en septembre). Avec lequel a-t-on fait les calculs ?

Vincent Brodard : Pour la Caisse de pensions CFF, il y aura une influence limitée, car ça ne toucherait que le capital minimal LPP.

Pourquoi ne pas investir dans l'immobilier ?

Vincent Brodard : On a 4% des investissements qui sont consacrés à l'immobilier, selon la stratégie. L'ordonnance LPP ne nous autorise pas à faire n'importe quoi. L'immobilier, de plus, ça coûte en frais de gestion : il faut du personnel et une infrastructure.

Edouard Crestin-Billet : Il est vrai que l'immobilier apporte une stabilité. On est en train d'en chercher actuellement pour la banque Mirabaud. Et de plus, les CFF ont une ampleur nationale, cela amènerait encore plus de stabilité.



« Notre seule arme c'est le téléphone. La prévention c'est hyper utile! »

Djilali Seddiki

Sécurité aux CFF

Des patrouilles cent-pour-cent prévention

« Assistants de prévention », telle est l'appellation de la nouvelle profession créée aux CFF. Le dernier-né des métiers de l'ex-régie fédérale a pour but de prévenir l'incivilité et la violence dans les trains et les gares. Rencontre avec une patrouille romande.

Thomas Dattke, 45 ans, et Djilali Seddiki, 38 ans, exercent depuis le 27 avril la toute nouvelle profession « Assistant de prévention ». Avec huit autres collègues, ils forment la première volée romande de ce nouveau métier qui s'inscrit dans le cadre du programme « RailFair ». En gare de Lausanne, avant de monter dans le régional destination Palézieux, Thomas et Djilali annoncent leur présence au mécanicien. L'échange entre les trois hommes est cordial. « Nous avons tout de suite été bien accueillis par nos collègues des CFF,

le tutoiement entre nous est de rigueur. Pour un train régional, nous annonçons notre présence au mécanicien, pour un direct, là où il y a des contrôleurs, nous annonçons notre présence au chef de train » explique Djilali.

A ne pas confondre « Assistant de prévention » avec « grand frère »

« Certains nous confondent avec les grands frères, relève Thomas, mais nous c'est pas pareil. Les grands frères font effectivement partie comme nous de la chaîne de sécurité des CFF, mais ce sont des col-

lègues à la recherche d'un emploi et engagés par les CFF pour une durée de quatre mois, dans le cadre d'un programme d'occupation de la caisse de chômage. Nous, nous avons été engagés de manière fixe par la Police ferroviaire. »

Le dialogue s'installe tout doux

Ces précisions ayant été faites, le train s'ébranle sur les pentes du Lavaux. Les deux assistants de prévention traversent les voitures, saluent les passagers. Certains leur montrent spontanément leur titre de transport. Ils offrent

ainsi l'occasion à Thomas et Djilali d'expliquer leur travail. « Non, Madame, nous ne sommes pas des contrôleurs. Nous sommes des assistants de prévention. Nous sommes là pour aider et conseiller la clientèle, pour veiller à ce qu'il n'y ait point de problèmes dans les trains. » Le dialogue s'installe tout doux. La présence des agents de prévention est immédiatement bien accueillie par la clientèle. « C'est vraiment bien qu'il y ait de nouveau du personnel dans les trains régionaux » commente la dame âgée.

Motivés comme pas deux

Thomas et Djilali se déplacent dans le train comme des poissons dans l'eau. Faut dire que les deux hommes ont de l'entregent à revendre. Djilali a travaillé à Marseille dans le milieu socio-éducatif. Installé depuis sept ans à Genève, il a exercé durant quelques années la profession d'agent de sécurité. « La répression c'est pas mon truc. La prévention c'est mieux et hyper utile! » Quant à Thomas, il a travaillé aux CFF puis à la police ferroviaire. Après s'être éloigné durant quelques années du monde du rail, il retrouve

Thierry Poncelet



Thomas Dattke et Djilali Seddiki jettent également un coup d'œil dans les gares.

LES CINQ MISSIONS DES ASSISTANTS DE PRÉVENTION

- Effectuer des patrouilles dans les trains et les gares, de manière à augmenter le sentiment de sécurité des voyageurs ainsi que du personnel CFF. Maintenir le calme et l'ordre grâce à une présence accrue et à la médiation.
 - Observer les voyageurs dans leurs déplacements et si nécessaire intervenir verbalement pour diminuer d'éventuelles tensions entre les voyageurs ou le personnel CFF.
 - Aide aux voyageurs et au personnel des CFF (malaise, perturbations, accidents, etc.)
 - Assurer la sécurité des différents partenaires des prestations ferroviaires.
 - Service à la clientèle (renseignements, etc.).
- Actuellement il y a 10 agents de prévention à Lausanne (6 hommes et 4 femmes) et 9 agents à Zurich (8 hommes et 1 femme). Ces agents ont suivi une formation de trois semaines dispensée par la Police ferroviaire, les CFF et la Croix-Rouge. Ce sont des employés de la Police ferroviaire, ils travaillent en uniforme et portent un gilet avec au dos l'inscription « Prévention RailFair » et, sur le devant, un badge avec leur photo.

DOSSIER

Thierry Porchat



Désormais, 10 assistants de prévention patrouillent dans les trains depuis Lausanne et neuf depuis Zurich.

avec plaisir d'anciens collègues et est fortement motivé par son nouveau job : « agent de prévention c'est un travail de longue haleine qu'il faudrait généraliser dans tout le pays. Ça met de l'huile dans les rouages des transports publics. »

Police ferroviaire en renfort

Certes, nous voyageons avec nos agents dans un train bucolique, à une heure creuse, qui traverse le magnifique vignoble en terrasses du Lavaux, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Mais qu'en est-il les nuits de week-end, en périphérie des villes ? « Bien entendu, les soirées de fin de semaine, ce sont surtout les jeunes qui voyagent. Les situations les plus fréquentes qui nous obligent à intervenir, ce sont les pieds sur les banquettes, la

musique trop forte, le blocage des portes et la traversée des voies dans les gares. Nous saluons ces personnes et nous leur signalons gentiment leur écart de conduite. En général ça se passe très bien » relève Thomas. Et si les agents de prévention sont menacés, que font-ils ? Djilali répond : « Notre seule arme c'est le téléphone, nous appelons la centrale de la Police ferroviaire qui peut décider de faire monter dans le train des agents de la Polfer. Mais ces jeunes, qui arborent un air provocateur, si on réussit à entrer en dialogue avec eux, on découvre souvent qu'ils sont très attachants. On se lie avec eux. »

Tâches étendues

Au fil de la discussion, Thomas et Djilali évoquent

l'étendue de leurs tâches de prévention : « nous aidons les mères qui ont des poussettes à monter et descendre du train; nous renseignons les voyageurs sur les horaires; dans les trains régionaux, nous surveillons que personne ne se cache dans le fourgon; lorsqu'il y a des groupes genre course d'école, nous les encadrons, etc. »

Ça réhumanise les trains

Par leur approche très professionnelle de la clientèle CFF, tout en chassant les incivilités, les agents de prévention contribuent à réhumaniser les trains. Après leur passage, souffle dans les trains un petit air où l'anonymat et l'indifférence se sont un brin estompés. Cela fait mine de rien toute une différence !

Alberto Cherubini

SYMPA !

« La sous-fédération du personnel des trains a accueilli d'emblée de manière très favorable la nouvelle profession d'agents de prévention » nous a déclaré le président central de la ZPV Andreas Menet. La méthode douce empruntée par cette nouvelle corporation pour diminuer le sentiment d'insécurité auprès de certains clients et pour prévenir des actes de violence est particulièrement appréciée par Andreas Menet. « C'est nettement plus sympa que les méthodes répressives. Cependant ces dernières restent malheureusement nécessaires. » Le président de la ZPV souligne que l'arrivée des assistants de prévention, contrairement à d'autres mesures prises par les CFF en matière de sécurité, a très vite été remarquée par la clientèle et les agents de train, tout comme l'accompagnement des trains critiques par la police ferroviaire et Securitas. « Bien entendu, nous soutenons tout ce qui est entrepris pour améliorer le confort et la sécurité de la clientèle et du personnel des trains » a conclu Andreas Menet.

Markus Fischer

Bruno Bärtsch, responsable des agents de prévention de Suisse romande

« Je crois très fort au pouvoir de la prévention ! »



Bruno Bärtsch donne les consignes pour la journée à ses agents de prévention.

Bruno Bärtsch, 44 ans, est sergent-major de la Police ferroviaire. De son bureau lausannois, il coordonne le travail de ses dix agents de prévention romands.

Dynamique, disert et courtois, Bruno Bärtsch est taillé sur mesure pour exercer ses

responsabilités de Monsieur Prévention aux CFF. Mais il s'empresse de corriger: « Au niveau suisse, je ne suis que suppléant du chef de service. M. Arnold Wittwer, licencié en psychologie, est le chef prévention suisse de la police ferroviaire. Ici à Lausanne, je coordonne le travail des dix agents; je planifie également le travail des 9 agents de prévention de Zurich. »

Bruno Bärtsch est entré aux CFF en 1980 comme apprenti de gare à Chiasso. Durant une dizaine d'année, il a exercé sa profession en Suisse alémanique. En 1997, il est engagé par la Police ferroviaire après avoir suivi la formation complète de policier. Il a été chef de groupe à la Polfer de Neuchâtel. C'est à lui que la Police ferroviaire a confié le mandat de diriger la première volée d'agents de prévention. Interview de ce policier affilié depuis 21 ans au SEV.

Comment est structuré le travail des agents de prévention ?

Ils travaillent toujours par équipe de deux agents. Ils ont un secteur à couvrir d'après l'horaire qui leur est assigné. Hormis les trains pyjamas indiqués sur leur planning et qu'ils doivent accompagner, ils sont libres de choisir les trains dans lesquels ils vont travailler. Le 90% de leurs tâches s'effectuent dans les trains et le 10% dans les gares.

Suite aux premières semaines d'entrée en fonction des agents de prévention, quel enseignement en tirez-vous ?

Très positif ! Durant le seul mois de mai, nos dix agents ont accompagné environ

812 trains en Suisse romande. Le nombre de coups de mains donnés à la clientèle des CFF et le nombre de situations tendues qui ont pu être désamorcées est impressionnant. Le feedback de la part de la clientèle est en tout cas très bon.

Et que disent les contrôleurs et les chefs de train ?

Nos agents de prévention accompagnent surtout les trains régionaux où, comme vous le savez, il n'y a que des contrôles sporadiques des titres de transport. Dans les trains directs, les contacts avec les contrôleurs et les chefs de train sont plutôt bons, voire très bons et utiles. Début juin, une patrouille d'agents de prévention a pu éviter qu'un contrôleur se fasse agresser.

Et si une situation entre clients et agents de prévention devrait tourner au vinaigre ?

Si quelqu'un viendrait à lever la main contre l'un de nos agents de préven-

tion, ce serait pour nous un échec dans notre travail de médiation. Nos agents doivent savoir jusqu'où ils peuvent aller. Ils n'ont pas



d'armes hormis leur téléphone et leur bon sens.

N'avez-vous pas une vision trop angélique de l'incivilité et de la violence ?

Je crois très fort au pouvoir de la prévention avant la répression. Regardez les succès remportés par les campagnes de prévention contre l'alcoolisme et contre les excès de vitesse sur la route. Il n'y a pas de raison que nos agents de prévention ne fassent pas baisser le taux de violence et d'incivilité dans les trains.

Interview Alberto Cherubini

LA CHAÎNE SÉCURITÉ CFF

La chaîne de la sécurité CFF est constituée par:

Avant le voyage

Train écoles, police Ferroviaire, programme de prévention RailFair, avec **assistants de prévention professionnels**, parrainage de gares et grands frères perspective, projets sociaux locaux, aide en gare.

Pendant le voyage

Programme de prévention RailFair avec **assistants de prévention professionnels**, grands frères perspective, accompagnants d'élèves, trains régionaux et RER équipés de caméras vidéo, contrôles sporadiques, engagement de la police ferroviaire et des polices cantonales lors d'événements

spéciaux et le week-end, trains critiques accompagnés par du personnel de la police ferroviaire avec un soutien de securitas. Spécifiquement pour le personnel des trains: supporters agent de train en Suisse (par des agents de trains formés par des spécialistes externes, et qui soutiennent leurs collègues par téléphone lors de situation difficiles).

Après le voyage

Service clientèle, police locale, police ferroviaire, Spécifiquement pour le personnel des trains: formation continue, soutien par les supérieurs après une agression, suivi par le réseau social, poursuites d'office.

SEV

19
septembre
Berne

■ **SEV – USS**
Manifestation de protestation

La grande manifestation du 19 septembre à Berne a pour but de protester contre les effets de la crise sur les salaires, les rentes et les emplois. Réservez déjà cette date. Des informations supplémentaires vous parviendront en temps voulu.

Les inscriptions sont à adresser, par carte postale, à Albert Blondel, ch. du Ravin 16, 1012 Lausanne, ou par courriel (bebert.blondel@bluewin.ch), en mentionnant, nom, prénom, nombre de personnes, jusqu'au vendredi 26 juin. Nous vous souhaitons, d'ores et déjà, une agréable journée.

Sections

25 juin
16h à 20h

■ **Cave GESTL**
Ouverture

Profitez de nos actions, lors de notre ouverture avant la pause estivale. La cave sera fermée durant le mois de juillet et jusqu'au 27 août, date de la prochaine ouverture. Nous vous attendons nombreux pour que l'été soit des plus rafraîchissant avec nos délicieux vins. Nos offres:

- Blanc en Vanel (Kurstner) Fr. 6.20 les 50 cl.
- Féchy Mi-Coteau (Kurstner) Fr. 11.– la bouteille
- Rosé Liseron d'Or VS (Cordonnier) Fr. 9.– la bouteille
- Rosé Cèil de Perdrix (Dizerens) Fr. 9.– la bouteille
- Pinot-Noir fût de chêne (Dizerens) Fr. 11.– labouteille
- Pinot-Noir Le Flambeur (Kurstner) Fr. 12.– la bouteille

Loisirs

11 et 12
juillet
au Chalet-à-Gobet

■ **CSC Lausanne**
Marche populaire IVV

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise la 5^e édition de sa désormais traditionnelle marche populaire IVV au Chalet-à-Gobet. Parcours ouverts à tous de 5, 10 et 20 km à travers les bois du Jorat. Départ et arrivée aux terrains de football du Centre sportif régional vaudois. Les adeptes du nordic walking sont les bienvenus. Buvette, grillades et magnifique tombola. Infos sur www.cscl.ch.

Pensionnés

30 juin,
Restaurant
des Gorges,
Moutier,
dès 14 h

■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Biemme Romande**
Sortie

Veillez vous annoncer auprès d'Ernest Raval: tél 032 493 52 23 jusqu'au 27 juin 2009. Biemme départ: 13 h 49. A bientôt et venez nombreux.

1^{er} juillet

■ **PV Vaud**
Course annuelle

Notre course annuelle aura lieu, à la demande générale, à La Chapelle d'Abondance. Nous partons d'Ouchy par le « Ville de Genève » à 10 h, jusqu'à Thonon où nous serons pris en charge par la SAT qui nous conduira en autocar à La Chapelle d'Abondance, au Restaurant des Cornettes. Vers midi, après le kir de bienvenue, nous dégusterons un menu pantagruélique selon la tradition de la Famille Trincaz, accompagné de vins de la région savoyarde. Vers 15 h 30, les autocars nous conduiront, par le Pas de Morgins, à Aigle pour le retour par nos CFF, arrivée à Lausanne à 17 h 40. Titre de transport: carte annuelle de transport, carte journalière ou billet à demi-prix (Ouchy-Thonon et dès Aigle jusque chez vous). Le prix s'élève à Fr. 60.– par pers. et sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans en 2009 et n'ayant pas profité de l'offre à la sortie de printemps auront droit à une petite attention.

«STOP À LA VIOLENCE – RIPOSTE CONTRE LA VIOLENCE QUOTIDIENNE»

Journée de formation pour les femmes du SEV
Vendredi 6 novembre à Berne

Orateurs:

- Andreas Meyer, CEO CFF
- Jacqueline Frossard, psychologue bâloise

Des agressions contre le personnel des trains, des exclusions hors de l'espace public, de mauvaises perspectives au travail, une invisibilité dans les images et dans la parole: ce sont toutes des violences physiques et psychiques quotidiennes, que nous les femmes ne voulons simplement plus tolérer. Des spécialistes nous sensibiliseront aux différentes formes de violence et nous montreront des stratégies de défense.

D'autres thématiques:

- La violence par la parole
- La perspective « genre » dans la planification, la construction et l'architecture
- cours de sensibilisation à la défense.

Repas de midi, divertissement et apéro.

Commission féminine SEV

NÉCROLOGIE

Adieu à Samuel



Le personnel TN a été très attristé d'apprendre la tragique disparition de Samuel Morand, membre actif de la section, conducteur TN et jeune papa. Samuel Morand est en effet décédé le samedi 13 juin 2009. Il était marié (sa jeune épouse Stéphanie n'a que 21 ans) et il était papa de trois enfants Vicky, Alexis et Loan. C'est le choc et l'incompréhension au sein de ses collègues. Il était pour eux une personne qui adorait passionnément son métier, toujours souriant, heureux et positif. Très apprécié de ses collègues, Samuel n'avait que 24 ans. Son sourire restera gravé dans nos mémoires. Nous transmettons toutes nos sincères condoléances à son épouse Stéphanie, ses enfants et toute sa famille.

Ses collègues de la section VPT TN

DÉCÈS

Jean-Pierre Barbezat, conducteur de véhicules sur rails retraité, Courchapoix, décédé le 16 juin dans sa 70^e année. Membre PV Jura.

Roger Bron, surveillant ad pers, Courfavaire, décédé le 8 juin dans sa 71^e année. Membre PV Jura.

Renate Chevalley, veuve de Jean-Pierre, Lausanne, décédée le 30 mai dans sa 72^e année. Membre PV Vaud.

Emile Dumartheray, mécanicien de manœuvre retraité, Vallorbe, décédé le 31 mai dans sa 79^e année. Membre PV Vaud.

Albert Dunand, sous-chef de gare pensionné, Romont, décédé le 13 juin dans sa 76^e année. Membre PV Fribourg.

Dominique Faure, secrétaire retraité, Pully, décédé dans sa 63^e année. Membre PV Vaud.

Robert Lobsiger, chef de train retraité, Worben, décédé le 6 juin dans sa 73^e année. Membre PV Biel/Bienne.

Roland Rosset, monteur de voie retraité, Rolle, décédé le 21 mai dans sa 63^e année. Membre PV Vaud.

Georges Schmutz, chef de district pensionné, Estavayer-le-Lac, décédé le 8 juin dans sa 82^e année. Membre PV Fribourg.

Rudolf Schöni, maître ouvrier pensionné, Biemme, décédé le 7 juin dans sa 87^e année. Membre PV Biel/Bienne.

■ VPT GoldenPass

Pas d'assainissement au détriment des salariés !

Le 8 avril 2009 a eu lieu l'assemblée générale du printemps de la section GoldenPassServices au Buffet de la gare à Château-d'Oex.

42 membres sont présents et 36 collègues se sont excusés. Le président, Daniel Monod, salue la présence de Olivier Barraud, secrétaire syndical, et Patrick Rouvinez, notre traducteur attiré. A cause de la situation économique les revendications ne seront pas faciles. L'assemblée a décidé de poser un mandat que le comité puisse négocier pour une compensation en francs et non en %. Dans les négociations CCT quelques décisions ont été prises. Les employés de manoeuvre et les conducteurs MVR auront une classe de salaire de plus.

Les agents de mouvement doivent se patienter et pour les mécaniciens il n'y a rien qui change. Les indemnités pour les repas sont ajustées, par contre la direction refuse d'augmenter la compensation de dimanche et samedi.

Résolution

Depuis la nouvelle crise économique, les réserves d'argent des caisses de retraités ne sont plus couvertes et chaque assuré perdra 60 000 à 100 000.- francs. Les membres de la section SEV VPT GoldenPass ont approuvé la résolution suivante lors de

l'assemblée générale du 8 avril 2009 :



1. Le SEV fait toutes les démarches nécessaires au niveau syndical et politique pour éviter que l'assai-

nissement de la caisse de pensions Ascoop se fasse au

détriment des salariés. La section SEV GoldenPass refuse des cotisations d'assainissement supplémentaires.

2. L'assemblée remet en question les bases légales actuelles, afin de régler le problème de l'insuffisance de couverture des caisses de pensions.

3. L'assemblée prie le SEV et l'Union syndicale suisse de défendre cette position avec tous les moyens disponibles.

8 personnes ont fêté leurs 40 ans comme membre SEV et un collègue fête même ses 60 ans. La prochaine assemblée générale de l'automne aura lieu le 1^{er} décembre 2009.

La secrétaire, K. Rösti

■ Section VPT Jura

Qui tiendra le gouvernail ?

La dernière assemblée générale s'est tenue le 5 juin en présence d'une bonne fréquentation de membres. Grande satisfaction, l'arrivée de 6 nouveaux syndiqués. Bienvenue à: Coralie Rais; Géraldine Henggi, apprenante; André Favre; Maurice Paschard; Romain Droz et Hervé Divernois.

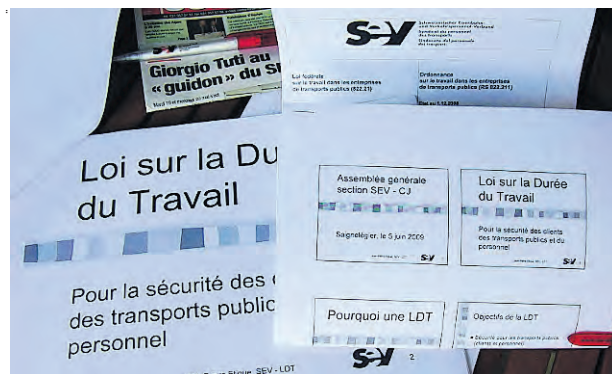
Le souci le plus aigu concerne la succession du président de section. Arrivant au terme de trois périodes administratives, Jean-François Milani a réaffirmé sa volonté de poser son mandat pour la fin de l'année. Le comité est lui-même réduit depuis quelques temps et celui-ci doit aussi être complété notamment d'un nouveau secrétaire.

Au chapitre des mandats, le renouvellement de la Commission paritaire de prévoyance Ascoop (CJ) doit aussi éveiller l'intérêt des membres SEV. Un à deux collègues maîtrisant ou s'intéressant au domaine de la prévoyance sociale sont recherchés. Le comité attend des prétendants.

Première partie: la LDT c'est quoi ?

En marge de cette AG, un mini-cours d'une heure a été donné par Jean-Pierre Etique aux membres intéressés sur la LDT. Avec le constat que des problèmes existent aux CJ et

que tous ne connaissent pas la loi, un rendez-vous sera



pris avec la direction pour mener un groupe de formation et de travail.

L'assemblée a pris congé du caissier sortant, Christain Frésard, après quatre exercices. Un sondage a été envoyé à tous les membres actifs afin de cerner leurs préoccupations pour mener les prochaines négociations syndicales.

Super bilan 2008...

Au bilan 2008, celui-ci est plutôt riche en événements (2 AG plus 2 AG extraordinaires, une pétition remise à la direction CJ) et résultats, soit, renouvellement de la CCT et excellent résultat des négociations salariales (2,5% de salaires acquis). La délégation de section, sous la responsabilité du secrétaire syndical Jean-Pierre Etique, a

rencontré à huit reprises la direction CJ. Soulignons aus-

si la présence de MM Brengnard, directeur, et Maillard, chef du marketing, invités lors d'une assemblée.

Notre présence dans le groupe de travail CJ « Agressions » aura permis de faire reconnaître l'efficace travail SEV et de faire adopter le document SEV « Agressions contre le personnel de service, Art 18a, loi sur le transport des voyageurs » comme ordre de service.

La commission de personnel comporte cinq représentants SEV sur les six membres.

... et déjà des succès en 2009

Notre section est fière de constater que finalement le SEV fait le 99% en ce qui concerne le partenariat social (négociations syndicales et CCT; AG extraordinaires; informations aux travailleurs

des CJ; etc.). Le recrutement reste le thème fort de l'année, l'idée est de rencontrer tous les non-syndiqués. Une première séance a déjà eu lieu avec les chauffeurs de bus (un grand potentiel existe). Les négociations sur le « jugement Orange » sont en cours. L'assemblée adopte une résolution concernant la problématique de l'Ascoop. L'annexe « II » de la CCT (salaires et fonctions) sera un lourd dossier pour cette année. Un vaste résumé est fait sur les réformes en cours du

SEV et de la VPT ainsi que sur le congrès et nos cinq propositions, dont quatre ont été acceptées (contact.sev n°11). Nos félicitations vont à Giorgio Tuti pour sa brillante élection comme président. L'objectif de jouer la cohésion entre tous employés et tous les services ou fonctions ainsi que de toutes les régions où exerce l'entreprise CJ est pour nous prioritaire. Cela nécessite l'engagement de chacun. Merci à ceux qui font déjà le saut.

JFM



Le comité SEV VPT du Jura (CJ)

recherche avec effet au 1^{er} janvier 2010:

un(e) président(e) de section

avec effet immédiat ou à convenir:

un(e) secrétaire(e) de section

Postes pour un engagement bénévole avec forte capacité de travail et synthèse, faisant preuve de convictions syndicales. Légère indemnité de fonction.

S'adresser au président Jean-François Milani: 079 328 53 47 ou au secrétaire SEV Jean-Pierre Etique: 021 321 42 52.

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel des locomotives du 18 mai à Berne

Où se cachent les jeunes mécaniciens?

L'assemblée des délégués de la LPV s'est déroulée en toute sérénité. Des exposés très intéressants ont été présentés après l'habituelle partie statutaire.

Les sections et leurs membres peuvent influencer très directement sur la politique de leur sous-fédération en déposant des propositions. Ces dernières reflètent ainsi les préoccupations de la base. Cette année, l'assemblée des délégués a dû venir à bout d'une véritable montagne de propositions. Ce ne sont en effet pas moins de 37 propositions, dont quatre urgentes, sur lesquelles les délégués ont dû se pencher avant l'assemblée. Les propositions portent sur différents domaines, tels la réglementation des pauses et des jours de service, l'âge de la retraite, la formation professionnelle et les examens, etc. 47 propositions acceptées lors des précédentes assemblées des délégués demeurent sur la liste des dossiers en suspens. Le comité de la sous-fédération entendait en classer onze (la question étant réglée). L'assemblée a toutefois refusé d'en classer certaines. Le comité ne sera par conséquent pas à court de travail ces prochaines années.

Les syndicats obtiennent des résultats

Le matin, l'assemblée des dé-

légués a pris connaissance des rapports d'activité portant sur l'an dernier: le président central Rinaldo Zobebe, qui présentait son (premier) rapport écrit, a appelé de ses vœux un plus grand nombre de jeunes mécaniciens et mécaniciennes pour collaborer au sein de la sous-fédération. Car, n'en déplaise aux auteurs de déclarations alarmistes, les syndicats ont obtenu des résultats: le jugement Orange et la CCT sont deux exemples qui en témoignent. L'assemblée a ensuite approuvé le rapport du président ainsi que les rapports des représentants du BLS et du RhB et de différents groupes spécialisés. Bien préparées, les élections n'ont donné lieu à aucune surprise. Les comptes bouclent par un important déficit dû à des rectifications de valeur de titres et à un cours de formation réussi, mais onéreux.

La LPV réforme ses structures

Benjamin Kälin a informé les délégués au sujet de la réorganisation de la LPV. Celle-ci vise à faire de la LPV un syndicat fort, qui rassemble tous les mécaniciens et toutes les mécaniciennes de locomotive du pays. L'atteinte de cet objectif implique la mise en place d'un comité central plus svelte. Sa taille (7 membres) le rendra plus performant. L'intérêt de chaque membre se cristallise autour de son propre service, et la section dont il fait partie est son premier point d'attache syndical. Les comités de sec-



Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, s'est exprimé à la tribune lors de l'assemblée des délégués.

tion se concentrent en premier lieu sur les questions et les revendications syndicales d'ordre général. Mais ils veillent également à ce qu'il soit tenu compte des exigences des uns et des autres, qui peuvent varier.

Des exposés bien corsés

Si la partie statutaire a requis passablement de patience de la part des délégués, les exposés présentés ont varié le programme. Le président central s'est montré engagé, lui qui sait qu'il ne va pas au-devant de temps paisibles. Dans son allocution, le « bouillonnant président ad intérim » Giorgio Tuti a abordé la question de la politique du syndicat et de la politique sociale, qui sera au centre des préoccupations du congrès: « Nous ne

voulons pas de cadeaux, nous voulons que la Confédération paie enfin ses dettes », a-t-il déclaré en pointant le doigt sur la sous-couverture de la caisse de pensions CFF. Puis, Martin Allemann s'est exprimé en tant que spécialiste de la loi sur la durée du travail. L'employé doit se poser la question de savoir quels sont ses propres besoins, comment il peut rester en bonne santé et comment l'entreprise peut produire judicieusement ses prestations, a-t-il indiqué. Il souhaite que chaque membre SEV se fasse davantage l'ambassadeur du syndicat auprès de ses collègues. Après que le président de la CoPe du groupe, Fridolin Disler, s'est adressé aux délégués, Philipp Hadorn a

abordé la question de CFF Cargo. Un sujet, mais une multitude de questions et de points non résolus qui pourraient bien préoccuper le SEV ces prochains temps. Barbara Spalinger a pris la parole au sujet de la CCT CFF. Cette dernière pourra être résiliée dès l'année prochaine. Le SEV proposera des cours de formation aux participants à la conférence CCT, avant les négociations. « La vigilance des membres sera de mise, a-t-elle déclaré. Et de lancer un appel à chaque membre: ta capacité de mobilisation sera nécessaire pour parvenir à un bon résultat. »

Le président du jour Res Husmann a clos l'assemblée en remerciant les quelque 80 membres de leur active participation. *Peter Anliker/Hes*



C'est une atmosphère studieuse qui régnait dans la salle...



Rinaldo Zobebe a présenté son premier rapport de président central.

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel du service technique (TS)

Empoignons sans tarder les problèmes touchant le personnel!

Les CFF se doivent de résoudre rapidement les problèmes touchant le personnel en associant les syndicats à leurs travaux. Il y a du pain sur la planche: refinancement de la caisse de pension, rééquilibrage de l'effectif du personnel et aménagement d'un système de rétribution moderne et équitable. Telles sont les revendications formulées par les délégués de la TS au travers d'une résolution.



Alexander Engler

D'innombrables réorganisations sont en chantier aux CFF. Les travaux sont confiés à des groupes de travail. Mais les problèmes les plus importants dans l'optique du personnel ne sont pas empoignés avec le même élan. Cette situation est inacceptable pour les membres de la sous-fédération TS. Les 38 délégués se sont penchés sur les problèmes urgents suivants lors de leur première assemblée tenue le 18 mai à l'hôtel Astoria à Bern.

Améliorer l'image de marque

L'édition spéciale n° 8 du journal CFF consacrée aux aspects démographiques du personnel a montré que les CFF risquent d'être confrontés à un manque de main-d'œuvre dans une quinzaine d'années, d'autant plus que les jeunes ne se pressent pas au portillon. Une adaptation de la politique du personnel permettrait de rendre l'employeur CFF plus attrayant et de s'attacher les services de leurs employés à long terme, est-il relevé. Les CFF entendent se présenter sur le marché de l'emploi sous un aspect plus moderne. Le terme d'emploi à temps partiel est cité. Mais, d'autres mesures ne sont hélas pas mentionnées.

« Comment notre entreprise peut-elle se présenter sur le marché du travail en tant qu'employeur moderne, alors que sa caisse de pension est aux abois, que les horaires irréguliers et le travail dominical ne favorisent pas l'embauche et que l'estime réciproque tant citée n'est vécue au quotidien que marginalement ou l'est principalement dans les ateliers «Esprit»? ». C'est ainsi que le président central Werner Schwarzer a caractérisé la situation.

ToCo

Les CFF bricolent un nouveau système de rétribution intitulé ToCo (Total Compen-

sation) pour accroître la motivation des collaborateurs. Notre intuition nous dit que l'avenir est en l'occurrence plutôt sombre, dès lors que le projet ToCo est divisé en cinq parties et qu'il signifie aussi «Nouveau management de rétribution 2011». Les CFF visent manifestement un régime de rétribution à géométrie variable, selon la branche professionnelle. Cela signifie par exemple que l'échelon de fonction 10 ne serait pas le même à la maintenance et à la manœuvre. Ce simple exemple nous donne un avant-goût des âpres négociations qui devront être menées à l'enseigne de la CCT 2011. Mais il montre aussi que CFF SA n'est plus l'employeur social que l'entreprise entend pourtant faire valoir sur le marché de l'emploi à l'avenir. Il s'agit par conséquent de veiller au grain dans tous les domaines!

Les délégués ont présenté des amorces de solution constructives dans une résolution.

Elections et propositions

Ont été élus à la commission CCT Georges Debons, Walter Schneider et Claude Meier. Tous les membres de la conférence CCT ont été confirmés. La SF sera représentée au nouveau comité SEV par Werner Schwarzer, Roger Derungs et Willi Wenger à titre de remplaçant.

Les délégués ont adopté

cinq propositions à l'unanimité, à l'intention de la conférence CCT. Une d'entre elles concerne la participation dans l'entreprise, une autre la suppression de la trêve sociale absolue.

Externalisation des activités dans les pays de l'Est?

Le syndicaliste autrichien et délégué du personnel aux ÖBB Alois Fitzenwallner a expliqué que la perte de 900 millions d'euros subie l'an dernier par les chemins de fer autrichiens n'était due qu'aux opérations de leasing spéculatives de l'entreprise dans le secteur du matériel roulant. Des provisions ont été nécessaires. Les employés ont produit des recettes, que les 24 gestionnaires des ÖBB ont galvaudées tout en s'octroyant des bonus.

Les 25 ateliers industriels des ÖBB emploient encore 3900 employés. Il a été convenu de ne pas toucher à ces structures jusqu'en 2015. Or, au vu de l'effondrement enregistré dans le secteur Cargo, les ÖBB souhaitent maintenant obtenir des baisses de prix en concluant des accords de joint venture en Slovaquie et en Russie. Les syndicats s'y opposent par tous les moyens, considérant que le travail ne doit pas être cédé à l'est pour des raisons de prix! *Le service média SEV-TS/Hes*

RÉSOLUTION: TRAITER ET RÉSOUDRE SANS TARDER LES PROBLÈMES

Les délégués de la sous-fédération du personnel du service technique (TS) ont décidé lors de leur assemblée tenue le 18 mai à Bern qu'ils ne toléreraient plus de projets interminables touchant le personnel. L'entreprise des CFF est appelée à traiter les thèmes suivants de manière constructive avec les syndicats et à trouver des solutions: la solution au problème du recrutement du personnel sur le marché du travail ne saurait résider dans la seule nouvelle image de marque que les CFF entendent véhiculer. Nous demandons en premier lieu que le fiasco des caisses de pensions soit réglé. Nous sommes persuadés que nous aurons ensuite de meilleures cartes en mains pour engager des collaborateurs jeunes et qualifiés. Un modèle attrayant de temps de travail sur l'ensemble de la carrière peut compenser les inconvénients du travail irrégulier et du dimanche. Avec une planification ciblée des carrières, il est aussi possible de trouver des solutions pour les collaborateurs plus âgés, afin qu'ils puissent travailler de manière productive jusqu'à leur retraite. Avec un effectif du personnel équilibré, il est possible de planifier des tours intéressants et équitables. Ainsi, les tours de nuit qui sont aujourd'hui trop astreignants pourront être répartis sur plusieurs personnes. Dans le domaine de la protection de la santé, il faut également faire plus d'efforts. Cela permettra à nos collaboratrices et collaborateurs d'être efficaces et en bonne santé jusqu'à leur retraite.

Avec une stratégie moderne et ciblée en matière de formation, le personnel pourra rester compétitif sur le marché du travail jusqu'à la retraite. Si les CFF veulent améliorer leur image sur le marché du travail, ils doivent d'abord redevenir un employeur social en rétribuant leur personnel correctement sur la base d'un système salarial compétitif et moderne.

Un personnel satisfait et motivé travaille dans l'intérêt des usagers des chemins de fer et pas pour les managers et leurs bonus!



Alexander Engler

Le président central Werner Schwarzer remercie Beatrice Mühlheim pour toutes les années passées comme secrétaire, de RM puis de TS. Schwarzer a quant à lui fêté ses 20 ans de présidence: il a été propulsé à la tête de l'association des employés des ateliers le 1^{er} juin 1989, association qui est devenue en 2000, suite à la fusion avec d'autres corps de métier, la sous-fédération RM puis, suite à la fusion avec l'APV, la sous-fédération TS.

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel des services centraux

La VPV se trouve devant de gros défis

Les thèmes principaux de l'assemblée ont été la réorganisation aux CFF, les négociations CCT actuelles ainsi que NOA et les contrats soumis au code des obligations. Il a aussi été question de collaboration avec la sous-fédération SBV.

Grâce au travail consciencieux du caissier central Michael Büto, les comptes ainsi que le budget ont été acceptés sans grande discussion. A l'avenir, les comptes montreront de manière encore plus transparente le détail des dépenses pour les activités syndicales concrètes. Le caissier a reçu des applaudissements nourris en remerciement de son travail. Idem pour l'auteur du rapport annuel, accepté sans problème.

Les caisses de section restent décentralisées

René Zedi, président de la section VPV Lucerne, a proposé de centraliser les caisses, afin de soulager les comités de certaines tâches administratives et afin qu'ils puissent consacrer davantage de temps aux membres. Les délégués ont bien compris la proposition. Beaucoup ont cependant mis en doute le fait que la centralisation déchargerait vraiment les comités et ont émis la crainte qu'il y ait ainsi de plus grandes « combines ». La proposition de Zedi a donc été refusée. Tous les participants étaient néanmoins convaincus qu'il faut une solution pour re-



Le nouveau président central Roland Schwager a dirigé sa première assemblée des délégués d'une main de maître.

trouver des membres qui veulent bien accepter des charges au sein du comité.

Les réorganisations déconcertent le personnel

Les CFF sont sans cesse en réorganisation. «FIFA», «Tralech-G», «Redesign I-BF» ou «Projets Infrastructure»: ces noms qui sonnent si inoffensifs sont en fait autant de programmes de restructuration en cours. Le président central, Roland Schwager, ne souhaite pas à tout prix remettre en question dès le départ des réorganisations qui pourraient sembler judicieuses. Mais selon lui, il vaut la peine de regarder les choses de manière critique, surtout lorsque de tels projets à l'ordre du jour n'amènent que davantage de bureaucratie ou sont juste synonymes de pures mesures d'économie

pour le personnel. «De tels projets déconcertent et chargent encore plus le personnel» a mis en garde le président central «la qualité du travail et le plaisir professionnel en souffrent».

Soutenir les collaborateurs insécurisés est une des priorités de Roland Schwager. Son souci est de savoir si de tels «exercices» sont vraiment conduits dans le sens d'une amélioration pour le personnel et pour l'entreprise et pas seulement afin de prendre de pures mesures de démantèlement. Un vrai partenariat social est indispensable.

Ne pas condamner NOA

Barbara Spalinger, vice-présidente, a pris la parole lors du point sur le renouvellement de la CCT. Elle a parlé de la participation de l'entreprise ainsi que du programme CFF

«nouvelle orientation professionnelle» (NOA). Elle a demandé aux délégués de ne pas condamner ce programme de prime abord, mais au contraire de le voir comme une vraie chance pour les personnes concernées. Ainsi les CFF ne pourront plus reprocher au SEV d'être trop négatif vis-à-vis de NOA.

Point « chaud » de la politique des cadres

Daniel Trolliet, secrétaire syndical, a entamé le thème brûlant des contrats de cadres CFF soumis au code des obligations et a mis en garde l'assemblée sur l'augmentation de la part d'employés avec de tels contrats aux CFF, augmentation qui est clairement voulue par l'entreprise.

Le SEV a là un avis assez nuancé, a déclaré Daniel Trolliet: ce qui est surtout important, c'est que ces employés, qui sont également des salariés, se rendent compte de la différence de bases juridiques entre un contrat soumis au code des obligations et des conditions de travail selon la CCT, qui n'est souvent pas claire pour eux. A ce propos il est également déploré que de plus en plus de spécialistes, comme par exemple des informaticiens, soient engagés sous contrat temporaire et cela non volontairement. Les coûts salariaux sont alors

COLLABORATION AVEC LA SBV EN LIGNE DE MIRE

Les délégués se sont montrés assez disposés à collaborer de façon plus étroite avec la sous-fédération SBV. Le président central Roland Schwager a souligné expressément que cette coopération doit être discutée intensément entre les membres VPV et doit être largement soutenue par ceux-ci. Sinon on risque d'avoir de mauvaises surprises. Les délégués étaient d'accord sur le fait que les deux sous-fédérations doivent s'attaquer ensemble à résoudre des problèmes communs.

considérés comme des coûts liés aux projets.

L'assemblée était d'accord pour dire que le SEV doit non seulement laisser entrer au syndicat les collaborateurs ayant des contrats soumis au CO mais qu'il doit également les recruter pour éviter de laisser leur sort aux mains de l'ACTP.

Et qu'il doit intensifier le recrutement chez les cadres inférieurs et moyens des CFF, en particulier chez les collaborateurs qui ont été engagés comme informaticiens, ingénieurs, économistes et juristes dès la fin de leur formation. Une place de spécialiste avec le titre de chef et une adhésion au SEV ne sont pas deux choses qui s'excluent!

Merci à Doris Wyssmann

En conclusion de l'assemblée des délégués, Roland Schwager, président central, a remis un petit cadeau à la présidente du congrès, qui remet également sa fonction de présidente de la section VPV Berne. Il a remercié Doris Wyssmann de son engagement tout au long de ces années pour le SEV et la VPV et lui a souhaité tout du bon pour le futur.

Bilan de fin d'assemblée: de gros défis et beaucoup de travail attendent les membres de la VPV. De nouvelles forces sont plus que bienvenues. Werner Amrein/Hes

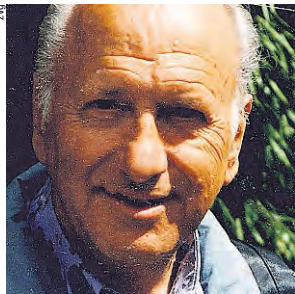


Un membre SEV présente un attrait de sa région

Randonnées impressionnantes en haute montagne, au cœur de la Suisse centrale

La proposition d'excursion nous vient cette fois-ci d'Ernst Beerli, chef de service pensionné du BLS et guide de randonnée expérimenté. Il a passé sa jeunesse et sa scolarité dans cette région et nous emmène le long du « Benediktusweg » et du « Walenpfad » dans les demi-cantons de Nidwald et Obwald.

Ristis, la station du téléphérique Engelberg-Brunni, est le point de départ d'un exceptionnel sentier de haute montagne, qui se nomme « Walenpfad ». Soit on débute la randonnée à Ristis et on monte via Chruterer jusqu'à l'Alp Rosenbold, soit on débute à la cabane du Club



alpin suisse « Brunni », qu'on peut atteindre facilement avec les télésièges depuis le village de Ristis.

La route panoramique traverse, jusqu'à l'Alp Rosenbold, de somptueux alpages avec une flore très variée. Après un dernier regard sur le fascinant domaine montagneux d'Engelberg, on grimpe jusqu'au Walenalp, où on trouve de l'eau et des foyers pour pique-niquer. C'est ici qu'on a la première possibilité de descendre dans la vallée en direction de Grafenort,

via Brunniwald. En revanche, sur le Walenpfad, on commence l'ascension jusqu'au Walegg, qui se trouve environ 300 mètres plus haut et qui est le point le plus élevé de la randonnée, avec ses 1943 mètres. Les lieux exposés sont sécurisés au moyen de cordes. Ensuite, en pleine descente, on passe devant l'Alp Oberfeld, puis on arrive au lac artificiel de Bannalp, en-dessous, et à la maison de montagne Unterstafel, où on peut également passer la nuit. Jusqu'à la station de montage du téléphérique Fell-Chrüzhütte, il n'y a plus qu'un saut de puce. Le temps de parcours est de 3 heures et demie à 4 heures.

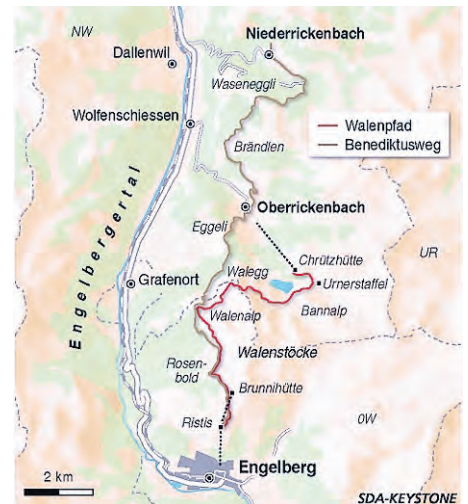
Deuxième parcours

Une promenade moins exigeante physiquement mais non moins intéressante est le Benediktusweg de Walenalp via Eggli jusqu'au village

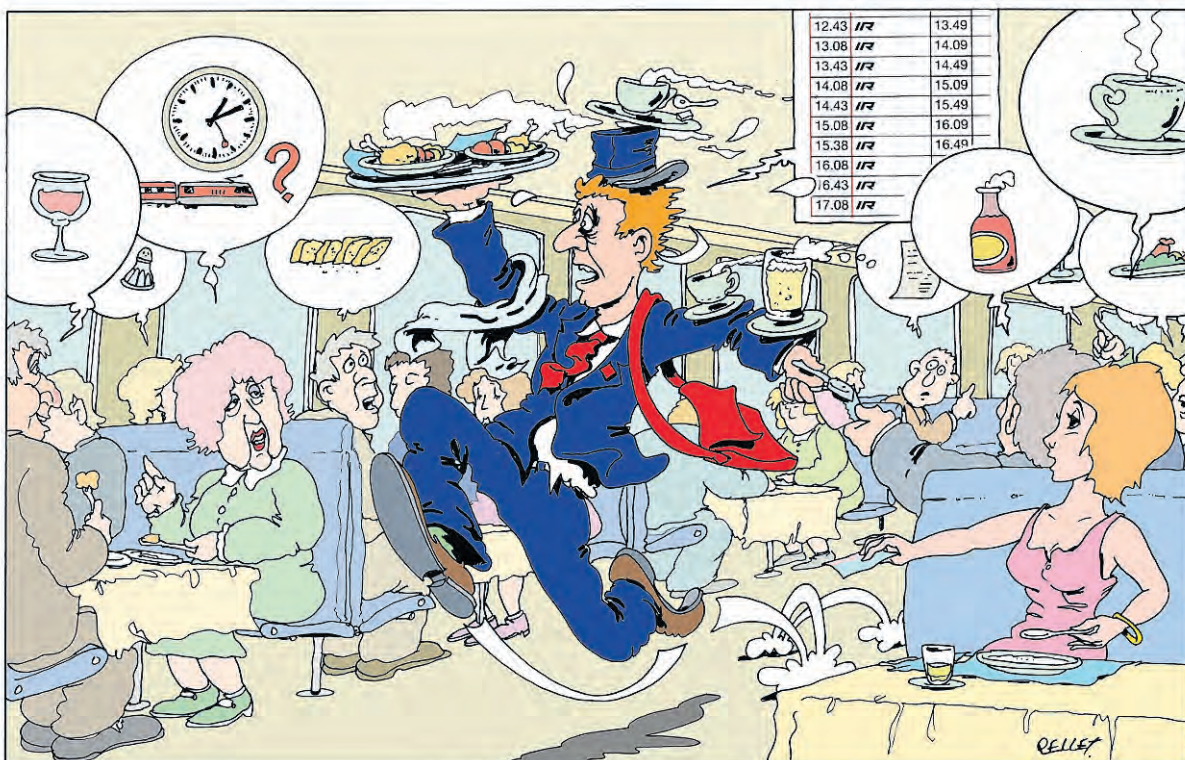
de montagne Oberriickenbach (où il y a un arrêt de cars postaux), situé environ 800 mètres plus bas. Ce chemin, marqué d'un B, tire son nom du fait qu'à son départ se trouve le monastère bénédictin d'Engelberg et à son arrivée le monastère bénédictin de Niederriickenbach. Le temps de parcours est d'environ trois heures. La deuxième partie du chemin des bénédictins nous mène jusqu'à Brändlen puis, à travers des chemins de forêts et des prés, jusqu'au Waseneggli. Là on peut soit descendre directement

jusqu'à la gare de Dallenwil ou monter à travers la forêt jusqu'à l'Alpbodenbrücke, afin de rejoindre l'arrivée à Niederriickenbach (où on prend le téléphérique). Temps de parcours d'environ trois heures.

Ernst Beerli



PELLET PIOCHE – AU TESSIN, LES CFF TESTENT LES CONTRÔLEURS SUPER POLYVALENTS



IL Y A 50 ANS

Joie de vacances inattendue

Huitante familles, tirées au sort parmi des milliers d'inscriptions, viennent de gagner un arrangement de vacances gratuites par les soins de la Caisse suisse de voyage. La joie a été particulièrement grande dans une famille de la Suisse centrale comprenant onze enfants mineurs. Les membres de cette famille, tout comme ceux des autres familles bénéficiaires, n'ont jusqu'ici jamais pu passer des vacances ensemble pour des raisons d'ordre financier. Les heureux gagnants profiteront cet été d'un séjour de deux semaines dans une maison ou un logement de vacances. Ils reçoivent, en plus de l'arrangement, le billet de famille et de l'argent de poche.

Le Cheminot, le 26 juin 1959.

Angle droit

La recherche des coupables

Nous publions ici, parmi la multitude de questions posées à l'équipe en charge de la protection juridique au secrétariat central du SEV à Berne, des réponses susceptibles de susciter un large intérêt.

Travailler dans le secteur ferroviaire cela signifie devoir assumer de lourdes responsabilités, notamment en termes de sécurité.

C'est du reste l'une des raisons pour laquelle beaucoup de cheminots sont de fidèles membres SEV.

Ils savent que, s'ils sont accusés lors d'une procédure pénale liée à un accident de train, ils peuvent compter sur le soutien précieux des professionnels du SEV, qui sont souvent eux-mêmes ou des avocats-conseils expérimentés du SEV.



Les agents de train ont également une grande responsabilité au niveau sécurité, comme le montre l'affaire de l'accident de Zurich-Oerlikon.

Beaucoup d'entre vous se souviennent certainement du tragique accident de Zurich-Oerlikon en octobre 2003. Le Regio-Express Zurich-Constance n'avait alors pas pu s'arrêter à temps en gare de Zurich-Oerlikon et

avait foncé contre le train rapide Schaffhouse – Zurich. Lors de cet accident, on a malheureusement dû déplorer un décès et plusieurs blessés, ainsi que de gros dégâts matériels. Le SEV a fourni une assistance judiciaire à

plusieurs collaborateurs concernés et a mandaté différents avocats-conseil afin de soutenir ces collègues. Au cours de l'enquête pénale, le procureur s'est montré très peu bienveillant envers tous les collègues impliqués, car aucun comportement contraire à leur devoir n'a pu être prouvé. Durant cette phase, les avocats-conseil SEV ont fourni du bon boulot.

Négociation devant le tribunal de district de Zurich

Le ministère public a crû avoir trouvé les coupables : les agents de train. Il a alors posé plainte devant le tribunal de district de Zurich. Lors de l'audience en avril 2008, il est apparu que le procureur se fondait sur le rapport du service d'enquête sur les accidents des transports publics (SEA), qui essayait de prouver que les agents de train auraient eu un comportement contraire à leur devoir, ce qui aurait finalement conduit au tragique accident (les juristes parlent de relation de cause à effet). Les rapports de l'enquête ne mentionnaient qu'en bas de page que le rap-

port du SEA ne servait pas à trouver des coupables mais plutôt à donner des recommandations à l'entreprise en matière de sécurité.

L'avocat mandaté par le SEV a réussi à malmener ce rapport d'enquête lors de l'audience. Il a révélé sans ménagement les contradictions et suppositions qu'il contenait, ainsi que diverses lacunes. Son plaidoyer laissait espérer un acquittement. Lors du jugement, le tribunal de district a établi qu'il y avait bel et bien eu un comportement contraire au devoir, mais qu'il n'avait pas conduit à l'accident. Cet accident n'aurait pas pu être évité, même sans cette erreur. L'agent a donc été acquitté. Les raisons de cet acquittement n'ont pas été très

précises lors de l'exposé oral et une imprécision s'est également glissée dans le jugement écrit. C'est pourquoi, et également partant de l'idée qu'il doit y avoir un coupable, que le procureur a fait recours contre l'acquiescement.

Appel devant la cour suprême

Il y a quelques jours, notre membre accompagné de son avocat, d'un groupe de collègues ainsi que de représentants du SEV, s'est présenté devant la cour suprême du canton de Zurich.

Comme lors de l'audience devant le tribunal de

ce rapport étaient tout simplement fausses voire qu'elles relevaient au mieux du simple soupçon. Les deux juges ont alors suivi l'argumentation de l'avocat SEV. Le président du tribunal a qualifié le rapport de « non scientifique ». La cour suprême a donc confirmé à l'unanimité l'acquiescement.

Cheminot soulagé

Il reste à espérer que le ministère public accepte enfin que la question de la culpabilité reste non éclaircie dans cette affaire et qu'il renonce à faire recours devant le tribunal fédéral. Pour l'agent de train accusé, cette situation pesante s'est finalement bien terminée, après bientôt 6 ans.

René Windlin,
assistance juridique SEV

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, 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; regina.ronca@sev-online.ch. Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Annonces: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, téléphone 044 925 50 60, fax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 9 juillet. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 2 juillet à 10 h.

LE RÔLE DES CFF : L'HORAIRE AVANT LA SÉCURITÉ ?

Le comportement et la responsabilité des CFF ont également été débattus devant le tribunal de district et la cour suprême. Concrètement, le moment où le mécanicien de locomotive doit actionner les essais de freinage.

Dans le train accidenté, les freins étaient bloqués entre la première et la deuxième voiture ce qui a fait que, malgré les essais de freinage effectués lors de la préparation du train, huit des neuf voitures n'ont pas ralenti. Le mécanicien de locomotive l'a remarqué trop tard car, selon le règlement en vigueur en 2003, pour les départs de Zurich, les essais de freinage ne devaient être effectués qu'en dehors de cette zone très fréquentée, soit seulement à l'arrivée à Oerlikon ou Dietikon. Après l'accident, des instructions ont été données pour que les essais de freinage se fassent immédiatement après le départ du train. Il semble qu'entre-temps les CFF aient à nouveau assoupli leur prescription comme l'a écrit le « Tages-Anzeiger » du 5 juin sur la base de déclarations de mécaniciens de locomotive. Devant la cour suprême, l'avocat du SEV a critiqué le fait que les CFF aient accordé plus d'importance à l'horaire au détriment de la sécurité. « Rien appris, tout oublié » a-t-il dit. Le porte-parole des CFF, Daniele Pallecchi, a alors rétorqué que « chez nous, la sécurité est toujours prioritaire » et que « le test de freinage doit se faire peu après le départ du train, mais si possible par sur des aiguillages ».

rw/Fi

INFO

L'équipe de la protection juridique SEV recommande à tous les collègues qui pourraient être impliqués dans une procédure pénale en tant qu'accusé, suite à un accident de train, de:

- présenter une requête à la protection juridique professionnelle
- remettre le rapport du service d'enquête sur les accidents des transports publics sans tarder à l'avocat mandaté par le SEV ou au secrétaire syndical responsable.

district, le procureur s'est basé sur le rapport du service d'enquête sur les accidents des transports publics. A nouveau, l'avocat a pu démontrer les lacunes de ce rapport. Il a dû prouver que certaines constatations

Werner Tschanz part à la retraite après 36 ans sur le lac de Thoune

Mécanicien, machiniste de bateau et sportif

Le jeudi saint, c'était son dernier jour de travail au chantier naval du BLS à Lachen près de Thoune. Il récupère maintenant ses jours de congé, ses vacances et ses heures supplémentaires jusqu'à fin juin, date officielle de son départ à la retraite: Werner Tschanz, mécanicien durant 36 ans sur et autour du lac de Thoune.

Celui qui veut travailler sur le lac de Thoune, que ce soit en tant que capitaine, pilote, machiniste, caissier ou matelot, doit avoir fait un apprentissage: menuisier, peintre, mécanicien, électricien, serrurier ne sont que quelques unes des professions que l'on retrouve parmi les membres de l'équipage. Werner Tschanz, qui a grandi près de Gunten, a débuté sa carrière professionnelle avec un apprentissage de mécanicien sur machines chez Roll à Gerlafingen. Après l'apprentissage, il est revenu près du lac de Thoune. Il a changé plusieurs fois d'emploi pendant les années qui suivirent: il a travaillé entre autres dans l'entreprise de construction Frutiger à Thoune et en tant que chauffeur de camions autour du lac. A 27 ans, il aspirait à une place de travail plus sûre, c'est cela qui l'a poussé à postuler auprès de l'entreprise de navigation du BLS, lorsqu'un poste correspondant à son profil fut mis au concours.

Tout cela, notre Werner Tschanz me l'a raconté lors d'une croisière sur le MS Bubenbergr, bateau sur lequel j'ai moi-même gagné mon premier argent de poche il y a 35 ans en tant qu'aide matelot. Alors que nous voguions en longeant les bords du lac, Werner Tschanz m'a montré la ferme de ses parents sur la rive. « Cela n'a



pas vraiment de sens de vouloir exploiter une ferme sur des pentes aussi raide » dit-il en secouant la tête. Durant les dernières années, on a construit toujours plus, et les paysans ont peu à peu cessé leur activité...

Indépendance sur le lac

Rétrospectivement, Werner Tschanz constate que son emploi sur le bateau était moins stressant que celui de chauffeur poids-lourd. « Sur le bateau, il y avait un ordre du jour et des horaires sur lesquels on pouvait se calquer. » Mais les journées étaient parfois aussi longues sur le bateau, surtout durant la saison d'été, et les horaires irréguliers. Il n'a toutefois pas eu trop de peine à s'habituer à prendre ses repas en dehors des heures, explique-t-il. Il aimait travailler en tant que mécanicien. Il se réjouissait de changer d'emploi entre l'hiver au chantier naval et l'été sur le lac. Ce qu'il aimait par dessus tout, c'était

l'indépendance du travail sur le bateau. La navigation n'a pas beaucoup changé. Les horaires se sont étoffés et le nombre de passagers par bateau a diminué. La machinerie est devenue plus technique, ce qui a simplifié la tâche du mécanicien.

Machines de haute technologie

Avant, on devait rester près des machines, les huiler, les surveiller. Aujourd'hui, les pannes et autres défauts sont signalés sur un écran dans la cabine de pilotage et peuvent être réparés sans chercher trop longtemps. Par contre, le service d'hiver est pénible: « Le travail est non seulement difficile, mais parfois aussi dévalorisant » dit Wer-

ner Tschanz, même si aujourd'hui, les conditions sont bien meilleures.

L'Union sportive syndicale

Werner Tschanz a commencé à travailler au BLS en 1973, onze mois plus tard, il adhéra au SEV, recruté par le caissier du groupe navigation. Il fut un syndicaliste actif et a même siégé au comité. Mais pour lui, le sport au sein de l'Union sportive suisse des transports publics était tout aussi important que la politique syndicale. Il faisait partie des clubs de ski de fond, d'échec et de football. Il y a pris une part active et a bien l'intention d'y rester encore longtemps actif.

Peter Anliker



Le temps d'une pose photo, Werner Tschanz est retourné sur le bateau où il a travaillé.