

## Initiative « transports publics »

La récolte de signatures pour l'initiative soutenue par le SEV bat son plein.

Page 4



## Qu'est-ce que le mobbing ?

« Angle droit », la rubrique juridique de *contact.sev* aborde le sujet du mobbing. Comment savoir si on est mobbé ? Que faire dans un tel cas ? Réponses dans ce numéro.

Pages 15 et 19



## Accent belge à Bâle

Francis Heivers travaille dans l'aviation depuis toujours. Il a posé ses valises il y a 3 ans à Bâle.

Page 20

Le trafic marchandises pâtit de la crise, sur la route et le rail, mais aussi dans l'air et sur l'eau

# Traverser la crise

Tous ceux qui transportent des marchandises ont quelques mois difficiles derrière eux et encore quelques-uns devant eux. Ce n'est cependant pas une raison pour prendre des mesures précipitées de démantèlement.

La plupart des entreprises ont transporté environ un cinquième de marchandises en moins par rapport à l'année passée. Parfois, la diminution est même plus massive. L'horizon s'éclaircit, mais ça ne suffit pas encore pour s'enthousiasmer. Pour le SEV, il est clair que la suppression de postes de travail est une mauvaise mesure, car les prévisions à long terme sont claires: le transport de marchandises va s'accroître, tout particulièrement sur les rails. Il faut faire preuve de patience et chercher des solutions qui survivront à la crise, notamment en regard des projets de coopération entre CFF Cargo et les Chemins de fer allemands ou français.

pmo/Hes

Dossier Cargo pages 10, 11 et 12



Le SEV estime qu'il faut faire preuve de bon sens en ce qui concerne la vague de grippe H1N1

## Les règles de la CCT restent valables

La Suisse se prépare à une gigantesque vague de grippe, même si personne n'est certain qu'elle viendra vraiment. Les CFF ont amplement informé leur personnel sur les dangers et les mesures, ce que le SEV estime raisonnable. « Il est juste qu'une grande entreprise pense aux conséquences qu'une pandémie de grippe peut entraîner », estime Bar-

bara Spalinger, vice-présidente SEV, dans un interview donné à *contact.sev*. Elle souligne parallèlement que l'ensemble des règles concernant la maladie restent valables, telles qu'elles sont écrites dans la CCT. Il n'est ainsi pas possible de la part de l'employeur de forcer des collaborateurs à la vaccination. « Et il ne peut également pas y avoir de sanctions,

lorsqu'une personne non vaccinée attrape ensuite la grippe! » souligne-t-elle. Toutes mesures de contrainte, qui déclareraient alors sans effet les règles convenues entre entreprise et personnel, doivent être décidées exclusivement par la Confédération.

pmo/Hes

Interview pages 6 et 7

## EDITO

### L'ENGAGEMENT DE CHACUN COMPTE!

Les vacances sont terminées, dans les entreprises, au SEV et aussi chez les politiques. Les mois à venir nous promettent beaucoup de travail. Il est clair que la manifestation du 19 septembre est au centre de tout, mais nous ne devons pas pour autant négliger les autres dossiers. Nous poursuivons notre travail de lobbying en faveur des caisses de pensions. Nous nous employons avec beaucoup d'entreprises de transport concessionnaires (ETC) pour que soit appliqué correctement le « jugement Orange ».

C'est dans un climat difficile que les négociations salariales vont un peu partout bientôt démarrer. La récolte des signatures pour l'initiative des TP se poursuit. Nous organiserons ces prochaines semaines, dans différents endroits, des jours de récolte de signatures. Le renouvellement de la CCT CFF / CFF Cargo prend une place toujours plus importante dans notre travail. Il faut que nous définissions clairement quelles sont les revendications prioritaires des prochaines négociations. Nous sommes également en train de développer les CCT cadres cantonales. Nous sommes aussi sollicités à l'interne. Nous nous préparons à mettre sur pied les nouvelles structures du SEV afin qu'elles soient opérationnelles dès le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Pour conclure, il faut mentionner que tous nos projets suivent leur cours. Je pense particulièrement au projet « Recrutement et formation » qui est très important pour l'avenir du SEV. Je compte sur vous !

Giorgio Tuti, président SEV

## EN VITESSE

## TROP EXPOSÉS AU RISQUE D'ACCIDENT

■ Les personnes affectées à un nouveau poste de travail présentent un risque d'accident supérieur à celui de leurs collègues de travail. Pour les travailleurs temporaires, ce risque est même deux fois plus important que pour la moyenne des assurés de la Suva. La Suva a donc mis sur pied une campagne de prévention, « Travail temporaire dans les entreprises de production », en vue de diminuer de 10 % la fréquence des accidents des travailleurs temporaires.

Le nombre de travailleurs temporaires assurés auprès de la Suva a plus que doublé, ces 10 dernières années. La campagne de la Suva s'articule autour de trois axes fondamentaux: les supérieurs sont responsables de la sécurité des temporaires au même titre que de celle de leur propre personnel; les temporaires, souvent affectés à des tâches qu'ils ne connaissent pas, doivent être mis au courant comme chaque nouveau collaborateur; enfin, des conventions doivent absolument être conclues avec l'entreprise de prêt car la définition des profils d'exigence et des équipements de protection requis constitue un point fondamental pour la sécurité.

Les travaux en hauteur, sur les principaux axes routiers, dans la construction ou en forêt, impliquent un important risque d'accident. En Suisse et dans ces domaines en particulier, il se produit près de 100 accidents mortels chaque année.

Suva

## VERS LE CHANTIER DES NLFA

■ Le 17 octobre, CFF Historic organise un agréable voyage avec la Ce 6/8 14253, l'Ae 8/14 11801, l'Ae 6/6 11402 et la composition historique 1947 vous conduira jusqu'au chantier des NLFA, à Pollegio, par la ligne du Saint-Gothard, où vous pourrez découvrir de plus près le projet AlpTransit. Plus d'infos sous [www.sbbhistoric.ch](http://www.sbbhistoric.ch).

Une étude scientifique montre les effets positifs inattendus suite à l'accompagnement des trains de nuit à la ZVV

# Agents de train: bénéfice

Ce sont les scientifiques qui le disent ! Au départ, un problème: les usagers des trains de nuit de l'Union des transports zurichois (ZVV) ne se sentent plus en sécurité. La solution: des agents de train! Des effets positifs ? Oui, et nombreux !

Les criminologues peuvent rarement constater dans la réalité les effets des mesures qu'ils proposent. Ils sont par conséquent très satisfaits, lorsque des résultats concrets se font sentir sur le terrain. C'est le cas de l'engagement

d'agents de train à la ZVV. L'objectif en introduisant à nouveau des agents de train après 21 heures était de lutter contre le vandalisme et de renforcer le sentiment de sécurité des passagers. En effet, ceux-ci s'étaient déclarés moins sûrs dans le train que dans la rue ! Deux agents accompagnent désormais ces trains de nuit et contrôlent les billets. Depuis 2006, tous les S-Bahn de nuit roulent donc accompagnés.

## Forte diminution des contrevenants

La proportion de passagers sans billet a diminué de 4% à 1%. Et la même diminution a été observée dans les trains



de jour. Comment expliquer ce phénomène? Martin Killias, professeur en criminologie, l'explique dans une étude: 48%

Manifestation nationale SEV du 19 septembre à Berne

# Mobilisons ensemble

Dans 30 jours déjà, à Berne, un signal fort contre l'arnaque des caisses de pension sera donné. Rendons-nous tous à Berne !

C'est clair: le succès de la manifestation et ses effets dépendent du nombre de personnes qui seront présentes à la Schützenmatte à Berne le 19 septembre à 12 h 30. C'est pourquoi il est important de mobiliser dès aujourd'hui avec toute l'énergie possible, au travail, auprès de la famille et des connaissances.

Du côté du SEV, des cartes et flyers sont distribuées depuis des semaines dans les entreprises et lors d'assemblées. En juillet déjà, des collaborateurs CFF de Zurich, Lausanne et Fribourg en ont reçus et plus récemment des chauffeurs de bus de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. « Ceux-ci sont contents de notre visite » raconte Jean-Pierre Etique du secrétariat régional de Lausanne. « A Neuchâtel, quatre ont adhéré directement au SEV. » D'autres actions sont prévues

dans les semaines qui viennent, en collaboration avec les sections. « En Suisse romande, on compte aussi sur la solidarité des collègues qui ne sont affiliés ni à la caisse de pensions CFF ni à l'Ascoop » souligne Jean-Pierre Etique. En vérité, la manifestation du 19 septembre ne vise pas uniquement le financement correct de ces deux caisses, mais également un traitement équivalent pour tous les assurés de la prévoyance professionnelle.

## Réunions d'informations

Puisque la vingtaine de secrétaires syndicaux SEV ne peut pas motiver personnellement chacun des 47 000 membres du syndicat à se rendre à Berne, il incombe aux sections et sous-fédérations de jouer un rôle essentiel dans la mobilisation. C'est pourquoi le secrétariat régional de Zurich a mis sur pied des séances d'informations à Aarau, Lucerne, Zurich et Winterthur, destinées aux responsables de sections. Ceci afin de répondre aux questions organisationnelles et d'informer sur les moyens

mis à disposition par le secrétariat central SEV. Parmi ceux-ci:

- check-list pour les responsables « mobilisation »;
- listes d'inscriptions avec l'heure de rendez-vous, l'heure de départ et le nom du ou des responsables;
- affiches, flyers et autre matériel d'information;
- envois groupés SMS ou e-mail réalisés sur demande par le secrétariat central (après livraison des numéros/adresses et texte);
- cartes journalistiques gratuites disponibles au SEV, pour les personnes qui n'ont pas d'AG.

Il n'y aura pas de trains spéciaux SEV car il a été convenu avec les CFF que ceux-ci mettraient à disposition des capacités suffisantes. C'est pourquoi il est important que les responsables des sections tiennent le SEV au courant chaque semaine quant au nombre de participants et l'heure de départ.

Lors des séances d'information, qui ont obtenu un très beau succès, il a également été discuté du contenu et de l'objectif de la manifes-

tation. Lors des ateliers, des idées pour la mobilisation ont été récoltées. « Le résultat était clair: la plupart des responsables de sections misent sur l'entretien personnel, face à face », raconte Regula Bieri, secrétaire régionale SEV, qui a animé les séances d'information. Une bonne idée tout à fait imitable: la bourse d'échange de tours de service, organisée par la ZPV Zurich. Les collègues qui ont congé le 19 septembre et qui ne souhaitent pas participer à la manifestation reprennent les tours de ceux qui devraient être en service mais qui veulent prendre part à la manifestation. L'échange se fait via des affichettes ou par oral, en concertation avec les répartiteurs.

Des séances d'informations ont également eu lieu à Bâle, à Berne et à Spiez, organisées cette fois-ci par Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV. « Un objectif important de ces réunions était aussi de savoir qui est responsable de la mobilisation dans chaque section » a-t-il expliqué.

Markus Fischer/Hes

(Union des transports zurichoïses)

# pour tous

des contrevenants ont moins de 26 ans, bien que ces derniers représentent seulement 27% des usagers. Pour eux, acheter un abonnement relativement bon marché vaut mieux qu'acheter quantité de billets. En étant contrôlés de nuit, ils optent pour cette option et ne font donc plus partie des contrevenants, également durant la journée.

## Mesures optimales

Avant, les entreprises avaient déjà tenté différentes mesures: contrôle en habits civils, amendes plus élevées, etc., mais sans succès. Il y a en effet un seuil au-delà duquel les contrôles supplémentaires ne servent à rien. Seul un contrôle durant les heures « critiques » pouvait obtenir les résultats escomptés. Les heures de travail attribuées au con-

trôle des billets sont passées de 90 000 (seuls les contrôles sporadiques) à 270 000, dont 180 000 d'accompagnement. Entretemps, le nombre d'heures d'accompagnement a été réduit à 160 000, sans pour autant que la proportion de contrevenants augmente à nouveau.

Le vice-président SEV Manuel Avallone voit dans cette étude une confirmation: « Nous nous sommes toujours engagés pour l'accompagnement des trains, car cela va de soi que la présence d'agents de train élève le seuil de violence et de vandalisme. Maintenant les scientifiques montrent que tous bénéficient du travail des agents de train: les passagers, les employés et les entreprises de transport ».

pan/Hes

## Chiffre record de nouveaux arrivants à login

# Augmentation du nombre d'apprentis

692 apprentis et stagiaires débutent leur formation aux CFF et dans 51 autres entreprises membres de login formation professionnelle.

692, c'est un nombre record dans l'histoire de login ! Ce chiffre représente une hausse de 8% par rapport à 2008. Tous ces jeunes ont commencé début août leur apprentissage reconnu au niveau fédéral ou leur stage de maturité professionnelle à login formation professionnelle. « En raison des nombreux départs à la retraite chez les personnes issues de la génération du babyboom, la demande de relève s'accroît dans le monde des transports », explique Michael Schweizer, chef Formation de base à login. « En outre, même dans cette période difficile, nos membres réfléchissent à long terme et investissent toujours plus dans la formation et la formation conti-

nue. » A l'été 2010, avec 748 places libres à pourvoir, l'offre en places d'apprentissage et de stages aura encore augmenté.

## Plus de Junior Teams

Les apprentissages à login s'articulent autour des « Junior Teams », au sein desquels les apprentis travaillent et apprennent ensemble de manière essentiellement autonome. Les Junior Stations, dans lesquelles des apprentis

## INFO

### OFT : départ de Max Friedli

L'actuel directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) prendra sa retraite en 2010. Max Friedli avait été nommé le 1<sup>er</sup> février 1994 par le Conseil fédéral.

Cette période a été marquée entre autres par la constitution du fonds FTP, par la base de financement des projets d'infrastructure des transports publics, par la réussite des négociations avec l'UE sur l'accord sur les transports terrestres et par la mise en place d'un système moderne de surveillance de la sécurité suite à la réforme des chemins de fer.

Le poste a été mis au concours et le délai de candidature a été fixé au 3 septembre. Des noms pour son remplacement ont déjà été évoqués, dont quelques-uns à l'interne.

Mais « pourquoi pas une candidature romande », se demande « Le Temps » dans son édition du 15 août, « les Latins étant rares aux échelons supérieurs du DETEC? Cette personne pourrait être Philippe Gaudeyron, 54 ans, chef de l'infrastructure et membre de la direction des CFF depuis 2009, un homme qui connaît bien la maison, puisqu'il avait été vice-directeur de l'OFT entre 1990 et 1996 avant de devenir directeur de l'ancien arrondissement I des CFF et de gravir les échelons de l'ex-régie. Ou pourquoi pas une solution carrément politique, en la personne de l'économiste Fabio Pedrina, 54 ans, conseiller national tessinois socialiste ? Polyglotte, le Léventin est aussi président du comité de l'Initiative des Alpes. »

Hes

## EN VITESSE

### APPEL AU TRIBUNAL ARBITRAL

■ Les CFF n'ont pas appliqué les marges de fluctuations des comptes de temps de travail ainsi que l'affichage des tableaux de service dans les délais en ce qui concerne les mécaniciens de locomotive. Le VSLF a alors fait appel au tribunal arbitral. Le SEV a examiné la situation et décidé de se joindre à cette demande, tout en privilégiant tout d'abord la voie du dialogue. C'est pourquoi le syndicat a demandé une discussion entre SEV et CFF à ce propos. Cette réunion aura lieu en septembre. Selon les résultats, le SEV se retirera de la procédure d'appel au tribunal arbitral ou y amènera d'autres points de discorde. L'entrée en procédure arbitrale est à comprendre comme réserve, au cas où les autres possibilités de négociations n'aboutissent pas.

### REVUE « L'ALPE »

■ Revue spéciale « petits trains de montagne ». La magie des petits trains qui grimpent à flanc de montagne, voilà le sujet du numéro 45 de la revue « L'Alpe ». L'invention de la crémaillère, l'équipement des belvédères alpins puis l'irrigation des vallées par de petites lignes ferroviaires émaillées d'époustouffants ouvrages d'art est une aventure, technique et humaine, qui mérite d'être racontée.



Les auteurs soulignent que « la Suisse s'est forgée une belle réputation, en développant un réseau performant et

une tradition de service, tant pour ses habitants que pour les touristes qui en sont, aujourd'hui encore, le moteur. A l'évidence, la Suisse possède une véritable culture ferroviaire. En témoignent l'implantation de gares-chalets sur certaines lignes, notamment en Gruyère. » Plus d'informations sous [www.lalpe.com](http://www.lalpe.com). L'Alpe n°45, été 2009 : « Le petit train dans la montagne ». L'Alpe, 37, Rue Servan, B. P. 177, 38008 Grenoble Cedex. Renseignements et abos: 0033 1 44 84 80 54; courriel: [aboglenat@dipinfo.fr](mailto:aboglenat@dipinfo.fr).



A l'été 2010, 748 places libres seront à pourvoir dans le monde des transports. Déjà un nouveau record en prévision!

SEV

Récolte de signatures dans toute la Suisse

# Prenez le train avec l'initiative TP

La récolte de signatures pour l'initiative « pour les transports publics », lancée ce printemps, bat son plein.

La population mise de plus en plus sur les transports publics pour se déplacer. Mais le revers de médaille de cette bonne nouvelle est le fait que pendant les heures de pointe les trains, les trams et les bus sont bondés et trop d'usagers doivent rester debout.

Avec son initiative, soutenue entre autres par le SEV, l'ATE (Association Transports



A gauche: sans initiative TP. A droite: avec l'initiative!

et Environnement) vise à améliorer la capacité et l'offre en transports publics et à optimiser le confort des voyageurs.

Pour symboliser cet objectif, l'ATE a organisé une action de sensibilisation devant la gare du Hardbrücke à Zurich le jeudi 6 août. D'un côté, un wagon bondé représentait la situation actuelle insatisfaisante et le futur des transports publics sans l'initiative; de l'autre, un wagon confortable avec des places assises en suffisance pour tout le monde évoquait l'avenir avec l'initiative « pour les transports publics ».

N'oubliez pas de signer!

D'autres actions sont prévues ces prochains temps dans toute la Suisse. Pour les Romands, à noter que l'ATE-Neuchâtel sera présent à la Fête de la Terre à Cernier NE, les 22 et 23 août.

Le SEV, quant à lui, fera le plein de signatures le 4 septembre du côté de Berne ainsi que bien sûr lors de la grande manifestation du 19 septembre également dans la capitale.

ATE/Hes

## CHRONIQUE

### Ethique à Saint-Gall

La crise économique est profonde, beaucoup plus que prévu. Les experts disaient que la Suisse allait la subir certes, mais moins que les autres, grâce à nos particularismes. Apparemment, cela ne semble plus être le cas: les chiffres des pertes d'emplois, de la chute des exportations, du nombre des faillites, de la baisse du trafic des marchandises, évoluent mois après mois vers le pire. Et nos particularismes, marchés de luxe, machines de niches, hautes spécialités paraissent maintenant devenir des handicaps plutôt que des avantages. Dans tous les cas, les conséquences pour l'économie nationale, celle qui crée de la richesse concrète, promettent d'être sévères. Et les salariés et les petits patrons sont touchés de plein fouet.

Qu'en est-il des responsabilités?

Cette fois, le cas est clair: la crise économique résulte directement de la crise financière qui l'a précédée. Celle-ci a éclaté aux USA, version Bush, mais elle résulte des jonglages financiers imaginés depuis dix ans par les grandes banques mondiales dans leur folle concurrence vers le profit maximal permanent. L'UBS se vou-

lait la première d'entre elles, entraînant dans son sillage toute la place financière suisse. Ainsi, au côté du drapeau américain, le nôtre flotte tout aussi fièrement sur l'esplanade des responsables de la crise financière, donc de la crise économique.

Aux Etats-Unis précisément, mais aussi en Europe, on commence à tirer les leçons de la crise. En revanche, du côté suisse, la droite économique, ses partis et ses associations, s'accroche à ses dogmes: pour elle, la crise n'est que temporaire, il est urgent de l'oublier et de repartir le plus vite possible dans les mêmes travers: profits maximums immédiats, pas de contrôle de l'Etat, évasion fiscale organisée pour les hauts revenus, irresponsabilité systématique quant aux conséquences; les salariés-contribuables n'ont qu'à payer, et par leurs impôts (voir l'UBS) et par leurs conditions de travail dégradées. Toutefois, une fissure dans ce dogme du libéralisme helvétique est en train de s'élargir. Elle se manifeste à Saint-Gall, haut lieu de l'économie suisse avec l'institut universitaire qui a formé la très grande majorité des dirigeants de nos entreprises. Les professeurs se posent des questions de fond sur la pertinence de l'enseignement diffusé durant ces vingt dernières années et surtout sur ce qu'il

devra être à l'avenir compte tenu des corrections annoncées au niveau mondial («Das Magazin» 22/2009, «Quo vadis, HSG?»). Comment des hommes qui ont enseigné avec conviction la variante helvétique de l'ultralibéralisme destructeur et l'antiétatisme systématique pourront-ils dorénavant enseigner les principes d'une économie moralisée, forcément mieux réglementée par l'Etat, visant le long terme, l'équilibre social et le développement durable? En fait, la question se pose pour tous les instituts universitaires ambitionnant de former des élites économiques: après la faillite évidente de l'économie-casino, que proposer? Et surtout, comment les cadres au pouvoir dans les directions et les conseils d'administration et qui ont conduit à la dégradation sociale actuelle seront-ils recyclés? Jusqu'à présent, un petit nombre sont partis, avec un parachute doré, alors que pour la majorité d'entre eux, rien n'a changé. Ils continuent en faisant le gros dos. Et en rejetant toutes responsabilités. Connaissez-vous un seul dirigeant suisse reconnaissant s'être trompé et prêt à revoir ses convictions? S'il y en a, ils restent très discrets.

Un seul grand patron, à ma connaissance, a toujours été clairvoyant et a su dénoncer les dérives du libéralisme, Nicolas Hayek. C'est lui dont notre pays a urgemment besoin comme professeur d'éthique à St-Gall et non pas d'un ex-conseiller fédéral revancharde enfermé dans les helvétismes les plus rétrogrades.

Michel Béguelin



Les transports publics dans le livre

# Le grand livre du MOB

Trois auteurs très compétents se sont unis pour écrire ce nouvel ouvrage de référence sur le légendaire chemin de fer MOB.

Le grand livre du MOB retrace l'histoire de l'un des plus prestigieux chemins de fer des Alpes suisses, lequel, de Montreux sur les rives du lac Léman, relie Zweisimmen et la Lenk dans l'Oberland bernois, en passant par Château-d'Oex et Gstaad. L'ouvrage relate la mise en projet, la construction ainsi que l'exploitation de ce chemin de fer à écartement métrique, long de 75,3 km, qui, outre sa vocation touristique, assure de précieux services dans le trafic régional. Trois chapitres sont, en outre, consacrés à son matériel roulant, aussi important que varié. Le MOB – placé depuis 2001 sous l'égide des Golden-Pass-Services – fait partie intégrante de la fameuse liaison Golden-Pass Montreux-Interlaken-Lucerne. Sur son propre réseau, il présente la



## INFOS PRATIQUES

Patrick Belloncle, Jürg Ehrbar, Tibert Keller: **Le grand livre du MOB**, ouvrage relié, 400 pages, format 22,8 x 31,0 cm, près de 800 illustrations, en partie en couleurs. ISBN: 3-9522494-2-4, prix 98 francs. Editions Viafer, Case postale 74, 3210 Kerzers, Fax 031 755 84 85. Commande chez l'éditeur (prix y compris frais d'emballage et de port) ou en librairie.

particularité de traverser trois cantons: Vaud, Fribourg et Berne, tout en franchissant la frontière linguistique français-allemand. Le MOB est, par conséquent, une compagnie multiculturelle et bilingue. Il est donc tout à fait naturel que ce livre qui lui est consacré soit publié dans les deux langues. L'auteur principal, Patrick Belloncle, n'est pas un inconnu au sein de la scène ferroviaire helvétique, il a déjà écrit et publié avec succès d'autres ouvrages, entre autres sur le Chemin de fer rhétique (RhB) et le BLS. Il s'est adjoint les services de Jürg Ehrbar, ancien chef du dépôt MOB de Zweisimmen, alors que Tibert Keller, un autre auteur ferroviaire connu, a pris sur lui de traduire soigneusement l'ouvrage en allemand. L'imposant livre – la balance indique une masse de 2,3 kg – nous permet d'entrer dans l'histoire plus que centenaire du MOB et il nous montre, de manière magistrale, que ce chemin de fer a toujours su s'adapter à des conditions du marché en évolution permanente. Le projet des nouveaux bogies à écartement variable est également présenté. Les prototypes seront développés d'ici à 2010. L'histoire continue...

Les nombreuses photos déclenchent des émotions fort différentes: souvenirs des temps passés ou appel à voyager de nouveau sur le MOB, qui reste un chemin de fer hors du commun!

Roland Kallmann

## SEV – INTERNET

L'agenda des sections SEV est sur internet! Et le journal dans son entier également...

Vous pouvez désormais annoncer les manifestations des sections, commissions et autres groupements via notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch). Sous l'agenda, vous avez la possibilité de cliquer sur « Insérer événement ». En notant les informations nécessaires sur le formulaire, vos événements paraîtront à la fois dans le journal et sur le site du SEV. De plus, vous trouvez désormais les pdf des trois journaux sur le site, ce qui permet une recherche facile et rapide.

La rédaction

## Et tout à coup l'handicap...



L'invalidité peut concerner chacun d'entre nous.

Le 27 septembre 2009:

# OUI

à une assurance-invalidité solide!

**SEV** Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Sindacato del personale dei trasporti



Alexandre Egger

« En aucun cas les CFF ne peuvent élaborer de nouvelles directives. S'il devait y en avoir, ce serait de la compétence des autorités fédérales. »

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV et juriste, répond aux questions à propos de la préparation face à la pandémie

# « Je plaide pour un comportement raisonnable en ce qui concerne la grippe »

Le monde entier parle de la grippe porcine et la Suisse prévoit une vague de contaminations. Une partie du personnel des transports publics est dans une situation à risque particulière. Qu'en dit le SEV?

**contact.sev:** Les CFF ont élaboré un plan face à la pandémie et ont informé le personnel sur les dangers et les mesures à prendre. Trouves-tu cela opportun ?

**Barbara Spalinger:** Il y a actuellement tellement de choses qui s'écrivent sur la grippe porcine que ça ne me semble pas stupide qu'une grande entreprise comme les CFF informe son personnel, d'autant plus

que le ton est tout à fait raisonnable. Et c'est un fait que beaucoup de collaborateurs CFF sont exposés à certains dangers: il est donc sensé de s'exprimer à ce propos.

**N'y a-t-il pas de danger de provoquer une angoisse exagérée ?** C'est possible que certaines personnes soient apeurées, mais il est judicieux qu'un employeur pense à une possible vague de grippe.

**Dans ce dernier cas, est-ce que d'autres règles prévautraient entre employeur et personnel ?**

Non, il n'y a pas d'autres règles. En aucun cas les CFF ne peuvent élaborer de nouvelles directives. S'il devait y en avoir, ce serait de la compétence des autorités fédérales.

**Du point de vue du SEV, à quoi faut-il être attentifs dans la situation actuelle ?**

Nous nous attendons à ce que les CFF agissent avec le sens de la mesure. Par exemple, lors de cas de grippe, il ne serait sûrement pas judicieux d'introduire la procédure de réintégration, même si c'est ce qui est demandé sur le papier. La CCT pourrait être mal interprétée, elle qui demande cela dans d'autres cas, des cas qui peu-

vent mener à une perte du poste de travail.

**Tu plaides donc pour un comportement souple dans cette situation ?**

Je plaide pour un comportement raisonnable en ce qui concerne la grippe. Si un cas est suivi de complications, la procédure peut devenir nécessaire, mais lors d'une grippe normale non. Et elle ne serait également pas nécessaire si une vague arrive réellement.

**Les CFF demandent que la personne sentant les premiers symptômes reste à la maison et ne revienne au travail qu'après un jour sans symptôme, en conformité avec ce que dit la Confédération. Nous avons plutôt l'habitude, en temps normal, que l'employeur presse pour que l'employé retrouve le plus rapidement possible son poste. Est-ce qu'un changement général s'est produit ?**

C'est juste, les CFF se conforment aux recommandations de la Confédération. En fait, c'est toujours judicieux de rester à la maison lorsqu'on est malade. D'un autre côté, on ne peut pas empêcher que certaines personnes se rendent malgré tout au travail.

**Si les gens restent de suite et**

**longtemps à la maison, cela pourrait causer des problèmes de personnel aux chefs de team: comment solutionneraient-ils cela ?**

J'imagine que les CFF ont planché sur cette situation. Cela arrive chaque hiver avec la grippe classique. Dans ces cas-là, il y a assez de personnel en réserve.

**Dans une telle situation, quelle est la souplesse des directives liées au temps de travail ?**

Ces directives contiennent déjà des règles d'exception, que les CFF peuvent utiliser, mais ça ne va pas plus

doit pas influencer la situation normale.

**Les gens ne resteront-ils à l'avenir pas plus vite à la maison lors de l'apparition des premiers signes d'une maladie ?**

Il y aura toujours des gens qui resteront chez eux pour une toux mais leur nombre ne changera pas. Et il y a des personnes qui ont vraiment peur de cette vague de grippe annoncée, même s'il n'y a pas de quoi, lorsqu'on ne fait pas partie d'un groupe à risque. C'est énervant de savoir que les CFF conseillent à ce genre

« Les êtres humains deviennent de plus en plus vieux et ont leurs faiblesses, c'est et ça reste une réalité. Nous devons faire attention de ne pas en faire de suite une maladie. »

loin. Justement à ce propos, j'attends de la part des CFF un plan respectant les limites légales.

**Est-ce qu'il y a des changements entre employeur et employé, qui persisteront également par la suite ?**

Une telle chose n'est pas imaginable selon moi. S'il devait vraiment y avoir une vague de grippe, il y aura peut-être des enseignements à en tirer, mais la situation exceptionnelle ne

de personnes de prendre des vacances ou des congés non payés, alors que cela accentue encore le manque de personnel.

**En dehors de la grippe porcine, quels sont les problèmes principaux entre entreprise et personnel en lien avec la maladie ?**

La plupart des problèmes sont en lien avec la réintégration professionnelle; le but fixé est souvent de s'investir sans réserve. Or, nous pensons au contraire

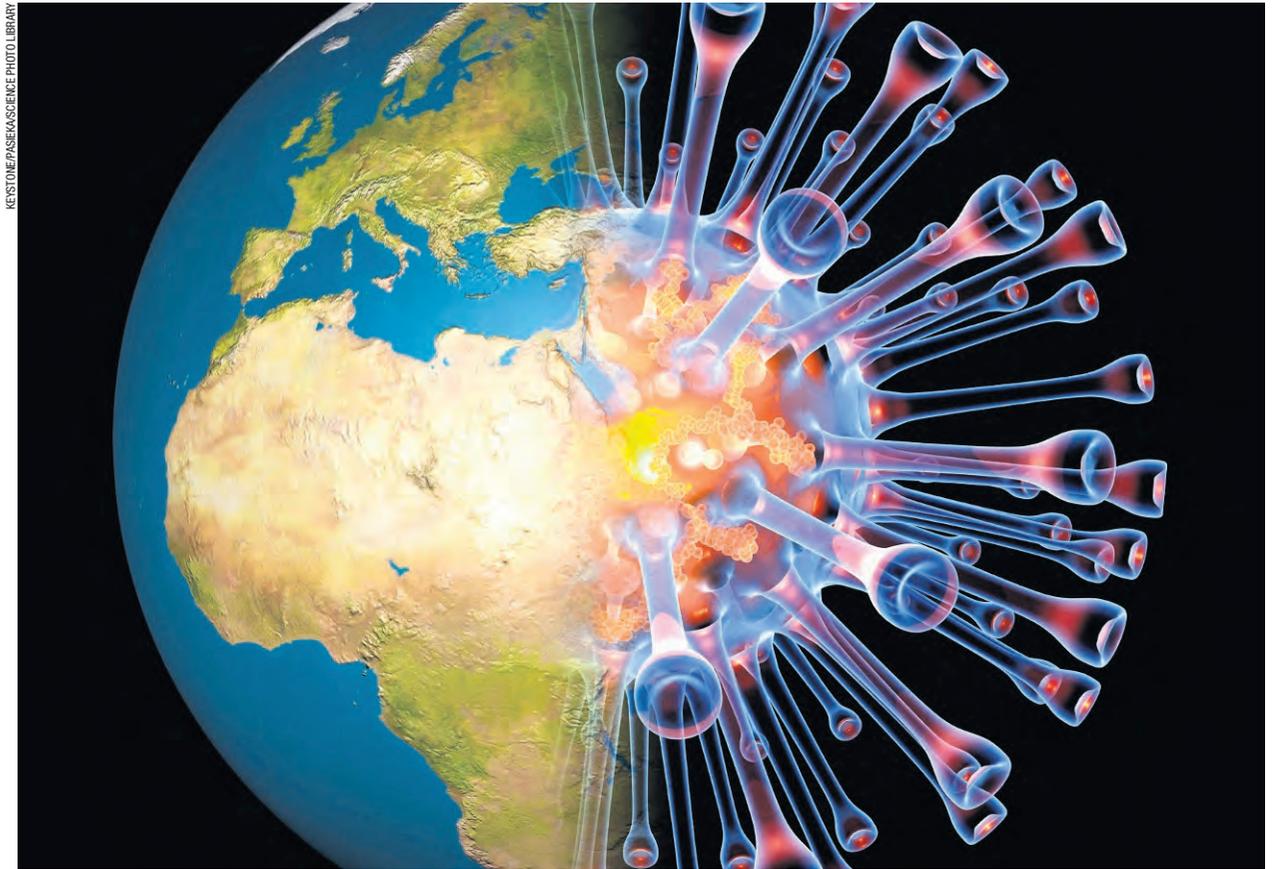
## BIO



Alexandre Egger

**Barbara Spalinger, 49 ans, est juriste de formation et vice-présidente du SEV depuis 2003. Elle dirige la protection juridique professionnelle et s'occupe également, depuis juin, des ETC, qu'elle a repris après l'élection de Giorgio Tuti à la présidence.**

# INTERVIEW



KEystone/PASCALE SCIENCE PHOTO LIBRARY

Le virus de grippe porcine règnera-t-il bientôt sur la Terre ? L'illustration montre, de façon stylisée, les protéines hémagglutinine (H) et neuraminidase (N), qui déterminent le nom H1N1, donné à cette grippe.

que les gens devraient pouvoir conserver leur poste, même s'ils sont quelque peu « restreints » dans leur travail. Il existe une tendance de la société qui veut un monde rempli d'individus jeunes, beaux et en pleine forme. Mais les êtres humains deviennent de plus en plus vieux et ont leurs faiblesses, c'est et ça reste une réalité. Nous devons faire attention de ne pas en faire de suite une maladie.

### A propos du SEV: quelles sont les conséquences d'une vague de grippe sur le syndicat ?

Nous n'avons pas de plan en cas de pandémie mais nous pouvons gérer des absences de personnel. Nous devrions alors enclencher le mode « vacances ». On peut aussi imaginer que les demandes de prestations, en cas de pandémie, diminueraient, et que le syndicat fonctionnerait alors à bas régime. Si les autorités devaient ordonner des mesures qui nous concernent, nous nous y tiendrions, bien sûr.

### Et en ce qui concerne les grandes manifestations réunissant beaucoup de monde et entraînant un risque plus élevé de contagion ?

Tout aura lieu comme prévu ! Le risque de contagion existe partout: si on touche une poignée de porte, si on

paie cash en magasin, si on mange du fastfood... On n'empêchera rien en annulant une manifestation. Nous informerons les sections si la Confédération devait émettre des restrictions. Il existe naturellement un scénario catastro-

phe: si la vague de grippe devait arriver à son pic à mi-septembre et que la Confédération interdise alors les grandes manifestations. Mais nous ne comptons pas avec cette éventualité: la mobilisation pour le 19 septembre conti-

nue tout aussi activement qu'avant. Le problème des caisses de pension nous préoccupera encore lorsque la grippe porcine fera déjà partie de l'histoire !

Interview: Peter Moor/Hes

## GRIPPE H1N1: RÉPONSES AUX QUESTIONS LES PLUS COURANTES DES MEMBRES SEV

### Si je m'annonce malade, dois-je informer mon employeur que j'ai la grippe porcine ?

Non, les règles usuelles restent en vigueur. Tu ne dois donc pas dire de quelle maladie tu souffres. Si par contre les autorités fédérales devaient mettre en place l'obligation d'annonce, les choses seraient différentes.

### Puis-je rester à la maison en raison de la grippe, sans apporter ensuite un certificat médical ?

Ici aussi ce sont les règles habituelles qui prévalent: aux CFF, un certificat médical est

demandé dès le 3<sup>e</sup> jour d'absence.

### Est-ce que les CFF peuvent me contraindre à me faire vacciner ?

Non, c'est une décision qui reste personnelle. Au pire, une obligation de se faire vacciner pourrait être ordonnée par la Confédération, mais elle est serait difficile à faire respecter.

### Que se passe-t-il si je ne me fais pas vacciner et que j'attrape ensuite la grippe porcine ?

La décision de ne pas se faire vacciner (même contre la recommandation de l'employeur)

ne peut pas engendrer des désavantages pour toi. Des sanctions de la part de l'employeur ne seraient pas permises dans un tel cas.

### Je travaille au guichet et j'ai peur d'une contamination. Je trouve négligent de la part des CFF de ne pas entreprendre davantage pour ma protection.

L'employeur a l'obligation d'assistance envers son personnel, mais il n'y a aucune raison de prendre des dispositions particulières au niveau du service à la clientèle pour l'instant. Les personnes qui présentent un risque particulier font exception:

les femmes enceintes ou les personnes ayant une faible immunité devraient déjà maintenant être déchargées du service à la clientèle, lorsqu'elles le souhaitent. Les CFF agissent de manière correcte en se basant sur les recommandations de l'Office fédéral.

### Que puis-je faire si j'ai peur de me faire contaminer mais que je n'appartiens pas à un groupe à risque ?

Les CFF recommandent de demander des vacances ou un congé non payé.. Tu ne peux pas simplement rester à la maison.

pmo/Hes

## Véhicules historiques

## Bon voyage !

Depuis 2004, l'Association Swisstrain a récupéré des véhicules ferroviaires historiques anciens, datant des années 30 à 80, afin de les faire circuler sur le réseau ferré suisse. Les locomotives, de types Ae 4/7 ou Ae 6/8, appartiennent toutes à des séries de locomotives aux CFF et au BLS.

L'idée de l'association est d'offrir plusieurs fois par an des courses publiques à thèmes sur le réseau romand comme, par exemple, les journées du patrimoine le 13 septembre en collaboration avec le Chemin de fer-musée Blonay-Chamby. En octobre, une visite à la plus



La locomotive Ae 6/8 ex BLS de 1943.

grande exposition de Suisse consacrée aux chemins de fer américains est planifiée à Adliswil, dans le canton de Zürich. D'autres dates suivent, comme le weekend du 17 et

18 octobre où un train spécial sera organisé pour le 30<sup>e</sup> anniversaire de Rail Expo à Nyon ou les dégustations de la Saint-Martin, en Ajoie, le 14 novembre. Les réserva-

tions sont disponibles via le système starticket, qui rend le réseau de vente possible relativement grand au travers des points de vente des CFF ou du BLS. Il y a possibilité également de commander les billets via le site internet [www.swisstrain.ch](http://www.swisstrain.ch).

Swisstrain, ce sont de nombreuses heures bénévoles, que ce soit le travail réalisé sur les machines au dépôt ou les activités de conduite ou d'accompagnement. Swisstrain n'emploie que des agents formés et examinés selon les règles en vigueur. Pas moins d'une trentaine d'agents (mécaniciens ou chefs de trains) se sont portés volontaires. L'association possède aussi les voies de raccordement du Locle et de Payerne, ce qui permet de stocker à l'abri une partie des pièces maîtresses de son patrimoine. *Hes*

COURRIER  
DES LECTEURSTOUS A BERNE LE 19  
SEPTEMBRE !

■ A l'appel de mon syndicat j'irai à Berne le 19 septembre prochain, pour manifester ma colère contre la détérioration des conditions de retraites accordées dans notre pays. Ce genre de manifestation est aussi l'occasion pour les directions syndicales de désigner des coupables, qui seront livrés à la vindicte populaire. Ospel, Merz et Couchepin seront bien sûr en tête de liste. Mais l'USS et le PSS se garderont bien entendu de dire que la déréglementation des systèmes économiques nationaux, qui nous a menés dans l'impasse actuelle, a été possible, qu'avec l'assentiment des majorités politiques où l'on trouve de nombreux cadres syndicaux du PS !

Aux cheminotes et aux cheminots des ETC, le SEV nous avait promis un avenir radieux avec l'abandon de la primauté des prestations et l'adoption du principe de la primauté des cotisations pour l'Ascoop. Un système anti-social qui casse la solidarité construite par plusieurs générations de lutte sociale ! Aujourd'hui, comme à l'UBS, l'Ascoop prépare la liquidation de ses passifs, qu'elle estime pourris. Les ETC qui n'auront pas les moyens d'assainir leur caisse et les pensionnés, pour sauvegarder les actifs sains, les ETC qui bénéficient de la sympathie d'économiesuisse ! A Berne, le 19 septembre prochain, n'oublions pas d'ajouter sur la liste, les cadres syndicaux qui s'approprient à liquider les pensionnés de l'Ascoop et les salariés des ETC qui sont menacés par la faillite de leur caisse de pension ! Aux Etats-Unis, Barack Obama a fait accepter aux syndicats américains la liquidation des caisses de pensions de GM et Chrysler, contre l'avis de la base ouvrière de ces entreprises !

Yes we can !

Jean-Claude Cochard  
section VPT/GoldenPass

**thurbo**  
Die Regionalbahn.

Die modernen Gelenkzüge von Thurbo sind in der ganzen Ostschweiz unterwegs und erfüllen eine wichtige Aufgabe im Regionalverkehr. – Für die Standorte Kreuzlingen und Wil SG suchen wir

Mitarbeitende Frequenzerhebung  
20-30%**Ihre Aufgaben**

Sie erheben in den Regionalzügen auf dem Thurbo-Netz die Frequenzen der Reisenden. Diese Tätigkeit beinhaltet unregelmässige Arbeitszeiten und Einsätze vorwiegend an Wochenenden und Feiertagen.

**Ihr Profil**

Sie arbeiten gerne mit Menschen, sprechen fließend Deutsch, sind freundlich und belastbar, denken und handeln kundenorientiert und haben ein gepflegtes Auftreten. Die schweizerischen Fahrausweise kennen Sie bereits. Ein Flair für Zahlen und Bahngeografie-Kenntnisse runden Ihr Profil ab. – Wir bieten Ihnen fortschrittliche Anstellungsbedingungen und eine spannende Aufgabe in einem dynamischen Unternehmen.

**Unser Kontakt**

Rolf Traber, Leiter Frequenzerhebungen, Tel. 051 223 49 73  
Manuela Studer, Personalassistentin, Tel. 051 223 49 85

**Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen.**

Thurbo AG, Personalabteilung, Bahnhofstrasse 31,  
Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

[www.thurbo.ch](http://www.thurbo.ch)

SBB CFF FFS



La voiture 3<sup>e</sup> classe C4ü de 1929.



La même voiture 3<sup>e</sup> classe. vue de l'extérieur.

■ Boutique SEV

# De nouveaux articles SEV à des prix imbattables !



C'est un must pour chaque membre SEV. A la fois élégant et sportif, les polos sont faciles à accorder. Le **t-shirt polo** noir se porte dessus ou dessous, les deux sont possibles ! Il est 100% coton et coûte seulement Fr. 12.-



On peut également être à la mode en achetant le nouveau **t-shirt col V** ! Il est noir, 100% coton et ne coûte que Fr. 12.-



Idéal pour l'automne : la **veste imperméable** légèrement doublée. En nylon, elle a un capuchon camouflable et protège des pluies les plus fortes ainsi que des rafales de vent ! Cette veste de haute qualité peut être achetée au prix de Fr. 120.-



Pratique – utile – fiable. Le nouveau **couteau de poche SEV LED** offre, à côté des outils habituels (lames de différentes grandeurs, tire-bouchon, ouvre-boîte, tournevis, pince à épiler, stylo, ciseaux, etc.) quelque chose de tout à fait exceptionnel : une lampe LED. Vous pourrez donc également faire de petits travaux tout en bénéficiant d'une bonne vision durant la nuit. Cette nouveauté de Victorinox coûte seulement Fr. 50.-

**Attention : tous les prix s'entendent TVA comprise. La commande minimale est de Fr. 20.- (+ les frais de port de Fr. 5.-). Dès Fr. 50.-, les frais de port sont offerts. Un rabais de 10% est accordé si votre commande dépasse les Fr. 200.- !**

**Commander à :**

SEV, Case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 29, courriel : barbara.michel@sev-online.ch ou directement sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

**Je profite de cette offre et commande :**

Article:	Prix	pièce(s):	taille:
<b>T-shirt polo SEV</b> , noir, taille S/M/L/XL/XXL	Fr. 12.-	_____	_____
<b>T-shirt SEV col V</b> , noir. Ces t-shirts taillent petit : taille XS=32/S=34/M=36/L=38/XL=40	Fr. 12.-	_____	_____
<b>Veste imperméable SEV</b> , noire, taille S / M / L / XL / XXL	Fr. 120.-	_____	_____
<b>Couteau de poche avec lampe LED</b>	Fr. 50.-	_____	_____

**Commande minimale de Fr. 20.- (+ frais de port). Dès Fr. 50.-, frais de port offerts ! Les prix s'entendent TVA incluse.**

Adresse de facturation et de livraison :

Nom/prénom \_\_\_\_\_

Rue \_\_\_\_\_

Code postal/Localité \_\_\_\_\_

Section SEV \_\_\_\_\_

**Talon à renvoyer à : SEV, Case postale, 3000 Berne 6.**



» Toutes les réorganisations devraient être suspendues jusqu'à ce que la stratégie future de CFF Cargo soit connue. «

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV

La crise économique touche le secteur du transport de plein fouet: qu'en est-il des employés ?

# « Embaucher, puis flanquer à la porte »: la plus mauvaise solution

*Lorsque la production et la consommation baissent, le volume des marchandises à transporter diminue. Il est alors important que les entreprises de transport réagissent de manière pondérée. Celles qui optent pour des remèdes de cheval ne font que renforcer la crise; de plus, elles rateront le coche lors de la reprise. Une nouvelle approche est de mise pour maintenir l'emploi.*

La crise économique mondiale touche l'économie suisse de manière variable. L'absence d'une grande industrie de l'automobile dans notre pays peut être considérée comme un léger avantage. Mais, les sous-traitants subissent aussi les effets de la crise de l'automobile. Le secteur industriel entier

souffre également, tout particulièrement celui des machines-outils. La baisse de la production engendre partout un recul de la demande, que ce soit dans le domaine des machines d'imprimerie, des

machines textiles ou des machines produisant des appareils sophistiqués. La baisse de la production entraîne un recul de la demande et, partant, des transports de matières premières, tel l'acier. Le

» L'excédent de capacités a avivé la concurrence dans le secteur marchandises. «

secteur des transports en souffre, que ce soit sur l'eau, par la voie aérienne, sur la route ou sur le rail. Les Chemins de fer allemands – DB Schenker Rail AG – ont depuis des mois 35 000 wagons à marchandises sur des voies de garage.

Le trafic voyageurs, un cas à part

Le secteur du tourisme souffre évidemment aussi de la crise. La morosité ambiante pèse sur la consommation. Les vacances sont moins longues ou moins chères. Le secteur touristique suisse bénéficie cependant d'une situation relativement confortable dans la mesure où les

hôtes étrangers qui font défaut sont remplacés par des Suisses qui ont renoncé à faire des vacances dans des pays lointains. Ce qui explique que le recul n'a pas été aussi fort que prévu, tant dans l'hôtellerie et les appartements de vacances que dans le secteur des remontées mécaniques et des déplacements touristiques. CarPostal prévoit même un bénéfice plus élevé au vu du nombre de passagers transportés sur les lignes touristiques.

La situation dans le secteur des transports

L'excédent de capacités qui caractérise actuellement le fret avive la concurrence tant

## RENDICIONS ASTAG: RIEN DE VRAIMENT NOUVEAU

• L'Association suisse des transports routiers Astag veut elle aussi tirer profit de la basse conjoncture. Pour cela, elle fait ressurgir le mythe de l'état fiscal. « De nombreuses entreprises de transport se retrouvent dos au mur. » L'alarme est lancée: tout d'abord, « un effondrement dramatique du trafic international » a eu lieu, pour lequel on note un recul des mandats pouvant atteindre 60%; puis le trafic intérieur a suivi, en particulier pour ce qui concerne la logistique des marchandises. Des « coupes sèches menacent le trafic national », explique Adrian Amstutz, président central de l'Astag. Son vice-président Jean-Daniel Faucherre précise que « la pression de l'étranger s'est renforcée, d'où la nécessité d'immobiliser des véhicules et de réduire le personnel ». Et de conclure qu'ainsi, « l'effondrement conjoncturel présente éga-

lement un volet social ». L'Astag aimerait utiliser la crise pour augmenter ses parts de marché: en particulier, elle demande que le trafic local soit soulagé face au trafic de transit étranger. Ceci avant que le transport routier ne soit mené à la ruine. L'Astag veut prévenir de « la destruction d'un système de transport fonctionnel » qui pourrait survenir au moment de la relance conjoncturelle. Avec son appel à l'aide, l'Astag aimerait voir réduire les « mesures coercitives de l'Etat », c'est-à-dire la RPLP. Dans une lettre adressée au Conseil fédéral, elle demande une baisse des taxes. « L'Astag exige que, dans la situation actuelle, l'Etat ne limite pas son engagement aux grandes banques. Il doit au contraire l'étendre également au transport routier, qui doit être soulagé de manière massive et rapide. » Adrian Amstutz poursuit en

indiquant qu'il « n'exige pas des subventions, mais avant tout des allègements fiscaux et administratifs. » On serait presque tenté de croire l'Astag. Mais quand les chefs de l'association se mettent à critiquer les « illusionnistes du transfert », on se rend compte d'où vient le vent: ils veulent que la politique des transports renonce à appliquer les décisions prises par le peuple et qu'elle augmente la part accordée au transport routier. Et par une baisse des restrictions et des taxes, ils espèrent une augmentation des bénéfices. Car la situation dans la branche n'est pas aussi tragique que l'Astag veut bien nous faire croire: de janvier à mai, 366 nouvelles entreprises de transport routier ont été fondées. Ce chiffre est moins important que l'année précédente, mais il s'agit quand même de 2,5 entreprises par jour.

pmo/Hes



Le transbordement de containers a diminué de façon drastique.

# DOSSIER



La lutte de partage entre route et rail continue.

entre les différents modes de transport qu'au sein même des secteurs. Le volume des transbordements recensés dans les ports de la Basse-Saxe a reculé de 17% au cours du premier semestre 2009. La navigation intérieure souffre aussi. Le trafic des conteneurs ainsi que les transports de marchandises en vrac se sont fortement contractés. C'est ainsi que le transbordement de conteneurs a reculé de 16% au port de Bâle au cours du premier semestre 2009.

Les transports de marchandises de Swiss WorldCargo ont régressé de près d'un cinquième (cf. encadré). Swiss WorldCargo propose désormais aussi des transports réguliers par camion. L'offre a même été étendue récemment. Les transports routiers peuvent réagir rapidement face aux fluctuations de la demande; ils n'ont d'ailleurs pas tardé à en ressentir des effets d'autant plus aigus que l'entreprise est de petite taille. Les petites entreprises de transport et les camionneurs travaillant à leur compte souffrent en effet le plus du manque de com-

mandes. L'Association suisse des transports routiers (Astag) ne cache d'ailleurs pas que la situation est problématique (cf. encadré). Trois cinquièmes des commandes provenant de l'étranger manquent. Le secteur risque de subir une coupe rase.

#### Situation particulière des chemins de fer

Le rail réagit beaucoup plus lentement aux fluctuations de la demande. Le parc de matériel roulant et l'effectif du personnel ne peuvent être adaptés aussi rapidement que dans le secteur routier - ni vers le haut ni vers le bas. C'est ainsi que l'effectif du personnel des chemins de fer n'a pu être que partiellement complété pour faire face à la croissance économique qui a prévalu ces dernières années. Le personnel en place, au bénéfice d'une formation adéquate, s'est vu contraint de faire des heures supplémentaires. Dans la situation conjoncturelle actuelle, la CCT sert de garde-fou, afin que le personnel ne puisse être licencié « pour des raisons économiques ». La différence

par rapport au secteur routier, qui ne bénéficie pas une d'une telle sécurité, est marquante.

Le personnel ne ressent guère d'effets lorsque les trains de marchandises sont plus courts ou moins chargés en raison d'une plus faible demande. Un mécanicien de locomotive continuera à être nécessaire pour piloter par exemple un train Hupac, même si celui-ci n'est pas entièrement chargé. Il faudra un mécanicien de locomotive en moins si un train est supprimé. Ce sont en revanche jusqu'à quatre-vingts chauffeurs de camion qui sont privés de commandes lorsque le même tonnage vient à manquer sur la route.

Les opérateurs ferroviaires doivent néanmoins faire face à des situations difficiles.

Si BLS Cargo a enregistré une forte croissance dans tous les segments l'an dernier, les prestations de transport étaient en recul de 20% au début de cette année. Les transports de conteneurs en provenance des ports de la Mer du Nord et les transports de voitures manquent.

L'objectif à long terme de l'entreprise demeure la croissance. Aussi le directeur Dirk Stahl, qui s'attend à une reprise de la demande en 2010, entend-t-il réagir à la baisse des commandes en prenant un certain nombre de mesures temporaires visant à réduire les charges de 9 millions de francs. Parmi ces mesures figurent un pool de mécaniciens de locomotive et la mise à profit de synergies dans les ateliers et à la direction.

#### En quête de coopérations avec l'étranger

Les CFF justifient la récente fermeture de la gare de triage de Rotkreuz par le recul des commandes. On observe que les suppressions relèvent de la tradition au même titre que les pertes à CFF Cargo. Des points de chargement et des gares de triage ont en effet déjà passé à la trappe.

Dans la situation actuelle, les entreprises cherchent à coopérer avec des partenaires étrangers. A BLS Cargo, les parts du capital-actions ont été modifiées. Si BLS SA demeure majoritaire (52%),

l'entreprise allemande DB Schenker Rail (ex Railion) a augmenté sa part pour la porter à 45%. La société italienne IMT SA participe au capital à hauteur de 3%.

CFF Cargo est également à la recherche de partenaires à l'étranger. La SNCF (France) et la DB Schenker Rail (Allemagne) font figure de partenaire potentiel. Mais les deux entreprises de transport ont, à l'instar de CFF Cargo, du fil à retordre pour maîtriser la situation en raison de la crise. DB Schenker Rail entend économiser plus de 1,2 milliard de francs cette année dans le secteur du fret. 7000 employés sont au chômage partiel. Quant à la filiale Fret SNCF, elle a vu son chiffre d'affaires fondre d'un quart en raison de la crise. Vu l'ampleur de ses déficits, l'entreprise sera appelée à se prononcer sur un plan de sauvetage en septembre. L'avenir montrera s'il lui a paru opportun de s'engager dans une nouvelle participation internationale dans de telles conditions.

Peter Anliker/Hes  
Collaboration: PH, av, bs

## FORT VENT CONTRAIRE

Toutes les entreprises de transport souffrent de la crise économique. Cela se voit aussi au bilan semestriel de Swiss.

La compagnie d'aviation impute cette baisse à la situation conjoncturelle mondiale qui entraîne un recul de la demande dans le transport des passagers et du fret. Le secteur Premium, c'est-à-dire les places chères, est le plus touché. Il a enregistré une baisse de la demande et donc aussi de son rendement.

Swiss a réagi d'une part en supprimant certains vols, mais aussi en mettant sur pied de nouvelles liaisons vers Lyon et Oslo. Ainsi, dès que l'économie reprendra son envol, Swiss se trouvera en position de force.

Le taux d'occupation est remonté à un haut niveau, le recul du nombre de passagers sur les lignes intercontinentales a été largement compensé par l'augmentation des vols européens. Le nombre de vols et l'offre des sièges-kilomètres ont globalement également augmenté. Quant au secteur fret, Swiss WorldCargo affiche aussi au deuxième trimestre un bilan plutôt maussade.

Le fret transporté et le taux de remplissage du secteur ont reculé de presque un cinquième. Sur la nouvelle ligne à destination d'Oslo, Swiss met désormais à disposition pour le fret, sur chaque vol (deux fois par jour), un volume d'une capacité de 500 kg. En février, l'entreprise a organisé un nouveau service de transport par poids lourds entre Copenhague et Billund qui circule six fois par semaine. Le nouveau vol à destination de Lyon renforce aussi la liaison par poids lourds déjà existante avec cette ville. Swiss WorldCargo est présent dans plus de 80 pays.

Malgré cette situation, l'effectif du personnel de Swiss a légèrement augmenté durant le premier semestre. Depuis le 1<sup>er</sup> juin, Swiss WorldCargo a toutefois introduit le chômage technique.

pan/Hes

## CALME PLAT

La crise amène un recul économique mondial et signifie une diminution des mandats pour toutes les entreprises de transport. Panalpina, une entreprise bâloise, a vu son chiffre d'affaires passablement chuter au premier semestre 2009 et a été fortement touchée par la diminution du volume des marchandises destinées aux transports maritime et aérien. Le transport aérien des marchandises a diminué de 28% et le transport maritime de 21%. Les mandats de l'industrie automobile, de la haute technologie et des télécommunications font défaut. Vu que toutes les entreprises souffrent de la basse conjoncture, une lutte sans merci a lieu pour la fixation des prix. Le résultat se situe alors bien en-dessous du prix de revient. On essaie ainsi d'exclure les concurrents du marché.

Comme Panalpina, selon ses dires, n'a pas voulu entrer dans ce jeu, son chiffre d'affaire net lié aux expéditions est descendu de 4,374 milliards de francs dans le premier semestre 2008 à 2,973 milliards dans le premier semestre 2009. Le bénéfice semestriel passe ainsi de 76,7 à 16,9 millions de francs. Mais au moins elle se situe encore dans les chiffres noirs. Le recul des mandats a déjà commencé à la fin 2008. Panalpina a renoncé à une grande partie de ses activités au Nigeria, laissant tomber des mandats très lucratifs de compagnies pétrolières locales, le résultat étant le licenciement de 700 collaborateurs. L'effectif du personnel sur le plan mondial a été réduit de 11%. Il faut tenir compte du fait que l'exercice 2008 était particulièrement bon. Le tonnage du transport maritime a alors augmenté de 14% pour atteindre 1,28 million de containers. Le tonnage du transport aérien a quant à lui augmenté de 8%, alors que le marché dans son ensemble a montré une hausse de seulement 4%. Panalpina est optimiste pour l'avenir, mais reste prudente. Le programme d'économie annoncé en début d'année prévoit des suppressions de postes et devra agir positivement sur le chiffre d'affaire.

pan/Hes



Il faut assurer en tant que service public un trafic par wagon complet de qualité couvrant toute la Suisse.

### Trois questions à Philipp Hadorn

## Récession et erreurs de management

**contact.sev: CFF Cargo a apparemment de grandes difficultés. Quelles en sont les raisons ?**

**Philipp Hadorn :** Naturellement, la récession et la baisse des mandats qui en découle sont les raisons principales de la situation économique particulièrement tendue actuellement à CFF Cargo. Mais cette mauvaise passe est aussi le résultat d'erreurs graves de management commises dans les années écoulées.

**Quelles mesures doivent être prises maintenant afin que l'entreprise soit remise à flot ?**

Des restructurations ou des réorganisations profondes seraient en ce moment vraiment malvenues. Bien sûr, il faut pouvoir travailler avec

des structures appropriées et efficaces et assurer en tant que service public un trafic par wagon complet de qualité couvrant toute la Suisse. En ce moment, CFF Cargo recherche un partenaire en vue d'une coopération. Cela pourrait donner une impulsion positive et offrir à CFF Cargo une possibilité d'assainissement durable. Jusqu'à ce que l'avenir stratégique de CFF Cargo soit défini, toutes les réorganisations devraient être suspendues. Cela a été demandé à l'unanimité par le Congrès SEV. Pour parer aux conséquences de la conjoncture, il faudrait introduire le chômage partiel (tout en respectant bien sûr la CCT). Simultanément, il faut soigner la formation

continue du personnel afin que celui-ci puisse être engagé dans d'autres fonctions à l'avenir, en cas de nécessité.

**Est-ce que CFF Cargo a une chance de s'en sortir ?**

Bien entendu. L'objectif de la politique des transports doit enfin être appliqué: le soutien et la promotion d'un trafic marchandises ferroviaire attractif et performant en Suisse et à travers la Suisse afin de réaliser le mandat de transfert du trafic donné par le peuple tout en offrant de bonnes conditions de travail.

*Philipp Hadorn est le secrétaire syndical responsable entre autres du dossier Cargo au sein du SEV.*

## SEV

**19 septembre**  
Berne  
12h30

■ **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. Rendez-vous à 12h30 à la Schützenmatte. Venez nombreuses et nombreux!

## Sections

**30 août**  
Refuge de Valeyres-sous-Montagny, dès 11 h

■ **VPT Nord vaudois**  
Grillade familiale

Apéritif offert. Viande et boissons en vente sur place. Prenez vos services, salades, pain et desserts... Mise des objets trouvés. Sur demande arrêt du train YSC près du refuge. Cordiales bienvenues à toutes et à tous.

**27 août**  
de 16 h à 20 h

■ **Cave GESTL**  
Ouverture

Nous vous retrouvons avec plaisir lors de notre ouverture et, souhaitant prolonger l'été, nous vous proposons une dernière fois, nos rosés au même prix de 9 francs pour la reprise. En prévision de l'hiver, pour les bons remèdes de grand-mère, nous vous suggérons notre miel nouveau au prix de 9 francs les 500 g. Nous sommes sûrs que d'ores et déjà vous avez réservé la date du 25 septembre pour notre grande ouverture, avec notre raclette à 10 francs et la grande dégustation de vins par Monsieur Cordonier.

**10 septembre**  
Buffet de la Gare de Lausanne, 15 h

■ **ZPV Léman**  
Assemblée d'automne

L'assemblée aura lieu à la salle des Vignerons (accès par le buffet 1<sup>ère</sup> classe). Le vice-président central ZPV sera présent pour répondre à vos questions !  
L'affaire de la caisse de pension CFF, les attaques contre l'AVS ainsi que les futures négociations CCT 2011 nécessitent une forte mobilisation. Nous comptons sur votre participation. Chaque collègue libre et retraité est invité à y participer.  
Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire chez le président au 079 479 17 35 ou sur les listes affichées dans les locaux. L'assemblée sera suivie d'une assiette offerte au Raccard à Lausanne.

## Pensionnés

**26 août**  
Forêt-Noire – Titisee

■ **PV Jura**  
Course annuelle

Programme de la journée: Moutier départ 7 h 15 – Courrendlin, Place de la Poste: 7 h 25. Delémont 7 h 40 départ sur Bâle... Pause café à Afterstag et visite commentée de la soufflerie de verre artisanale, puis col du Feldberg (1493 m) – Titisee. Menu: gigot de poularde farci, sauce à la crème, pommes frites, garniture de salade, glace. L'après-midi: temps libre pour découvrir le site, puis continuation par Schluchsee–Waldshut–Vallée du Rhin–Rheinfelden, arrêt, temps libre–Delémont arrivée environ 19 h. Prix de la course 60 francs à payer dans le car. Ce prix comprend: le car, le repas de midi sans les boissons, ainsi que la visite. Important: ne pas oublier la carte d'identité. Pour des questions d'organisation, vous êtes invités à vous annoncer le plus tôt possible, mais au plus tard le vendredi 21 août, au tél. (032) 422 48 35 à Pierre Ackermann, président, ou au téléphone 032 422 67 76 à Oscar Schaub, secrétaire.

**1<sup>er</sup> septembre**  
Chalet des Gros-Prarays, Monts de Marsens

■ **PV Fribourg**  
Pique-nique

Vous êtes toutes et tous cordialement invités à participer à cette journée de rencontre. Vous pouvez vous y rendre en voiture privée, avec si possible rendez-vous devant la boucherie à 11 h 55 pour y amener les passagers du bus. Avec le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11 h 08, arrivée à Marsens à 11 h 55.  
Des voitures seront à disposition dès l'arrêt du bus pour vous amener au chalet. Le retour de Marsens à 16 h 26 ou 17 h 19, arrivée à Fribourg à 17 h 20, resp. 18 h. Lors de votre inscription, prière d'indiquer votre mode de transport.  
La section a le plaisir de vous offrir la soupe de chalet ainsi que les cafés. Pour le reste, chacun apporte son pique-nique. Les boissons seront servies sur place à des prix raisonnables. Ce pique-nique aura lieu par n'importe quel temps.

**8 septembre**  
Hôtel des Communes, Av. du 1<sup>er</sup> mars, Les Geneveys-sur-Coffrane

■ **PV Neuchâtel**  
Assemblée des membres

Programme de la journée: 11 h 15, apéritif. 12 h 00, dîner organisé en l'honneur de nos visiteuses et visiteurs de malades en remerciements de leur dévouement. Venez nombreux les entourer par votre présence. 14 h 30, assemblée, salle du 1<sup>er</sup> étage. Ordre du jour statutaire. Trois postes sont à repourvoir au comité. Nous comptons sur votre aide pour le compléter. La présence des épouses et des membres-amis est toujours appréciée. Pour le dîner, inscriptions obligatoires jusqu'au jeudi soir 3 septembre, dernier délai, auprès de Daniel Graz, Porcena 12, 2035 Corcelles. Téléphone 032 730 27 20.  
Rappel: les commandes des agendas SEV 2010 doivent parvenir au caissier avant le 31 août. Utiliser le bulletin de versement que vous avez reçu.  
Manifestation du 19 septembre à Berne: vous voulez un financement correct de la caisse de pensions CFF ? Alors le comité vous attend nombreux en gare de Neuchâtel, pour le train de 11 h 33. Des cartes de libre parcours seront distribuées.

## Commission féminine

**29 août**  
Yvoire

■ **Groupe romand**  
Sortie

Sortie à Yvoire, en bateau. Départ de Nyon avec la CGN à 11 h 35. Inscription obligatoire jusqu'au 26 août. Pour l'inscription et tous renseignements, Danièle Dachauer au 079 262 87 71.

### NÉCROLOGIE

## Adieu Tchich



Les membres de la section VPT Lac Léman (CGN) ont le triste devoir de vous faire part du décès de notre estimé ami et collègue Eric Vuilleumier (Tchich) à l'âge de 59 ans.

Electricien et mécanicien diesel à bord de nos bateaux, il travaillait à la CGN depuis le 4 juin 1973. Il était syndiqué depuis le 1<sup>er</sup> avril 1975. Tchich était de caractère fort agréable. C'était toujours un plaisir de travailler à ses côtés. Sa disponibilité et sa générosité vis-à-vis de la CGN ainsi que de ses collègues faisaient de lui un être hors pair.

Tu vas nous manquer Tchich !

*Les collègues de la section VPT Lac Léman*

■ VPT Jura

## Coup de jeune aux CJ

Comme pour marquer leur 125<sup>e</sup> anniversaire, les Chemins de fer du Jura se rajeunissent quelque peu en relookant leur personnel.

Le personnel en contact avec la clientèle – conducteurs de

trains, chauffeurs de bus, agents des gares – vient de toucher un nouvel habit. L'allure est sportive et décontractée. Polo rouge et noir, chemise grise, cravate rouge vif, pantalon anthracite et diverses vestes avec logo CJ bien visible, l'employé rayonne à présent tout beau, tout neuf. Aujourd'hui il



s'agit d'être jeune et moderne. Fini l'uniforme calqué sur la tenue militaire ou d'une quelconque fanfare qui prévalait dans les années 60. Le costume de grand-papa est définitivement relégué dans l'armoire de l'histoire... ancienne. Un véritable saut de pas de géant dans le 21<sup>e</sup>

siècle. Liés depuis toujours à la plus importante manifestation des Franches-Montagnes, les CJ ont précisément saisi l'occasion d'un week-end du Marché-Concours (7 au 9 août dernier) afin de présenter leur nouvelle image. Pari gagné!

jfm

■ PV Vaud

## Caisse de pensions: Halte à l'arnaque

Après la baisse du taux de conversion des rentes des actifs, l'objectif du Conseil fédéral est la baisse de nos rentes. Par la non indexation de nos rentes au renchérissement depuis plusieurs années, nous avons déjà largement contribué à l'assainissement de notre caisse de pensions.

### Le 19 septembre montrons à Hans-Rudolf Merz notre mécontentement.

Nous exigeons:

### Une adaptation annuelle et pas de baisse de nos rentes

Votre comité compte sur une participation massive; notre objectif est d'atteindre 400 participants vaudois. Notre mot d'ordre « **Tous à Berne** », avec votre famille, le 19 septembre.

### Départ de Lausanne à 10 h 45

Tous les participants (y compris les familles) ont droit au transport gratuit. Annoncez-vous par tél. aux numéros 021 807 34 85 ou 021 728 26 60. Les participants au départ de Lausanne recevront leurs titres de transport au quai 1, à la hauteur du Buffet de la gare, dès 10 h 15, les autres participants les recevront par poste, pour autant qu'ils se soient inscrits assez tôt.

Votre comité

## DÉCÈS

**Germaine Bourquin**, veuve d'Emile, Charmoille, décédée le 24 juillet dans sa 99<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Erwin Bratschi**, ouvrier pensionné, Tüscherz-Alfermée, décédé le 24 juillet dans sa 95<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Georges Duriaux**, chef de train pensionné, Neuchâtel, décédé le 28 juillet dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Neuchâtel.

**Peter Esseiva**, chef de train retraité, Fribourg, décédé le 27 juillet dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Fribourg.

**Marthe Jatton**, veuve de Marcel, Vich-Coinsins, décédée le 22 juillet dans sa 97<sup>e</sup> année. Membre SEV-tl.

**Samuel Métraux**, chef de service pensionné, Lausanne, décédé le 30 juillet dans sa 81<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Alfred Nellen**, employé au service marchandises retraité, Delémont, décédé le 26 juillet dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Marguerite Perret**, veuve d'Albert, Lausanne, décédée le 4 juin dans sa 94<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Henri Rayroud**, pensionné, Lausanne, décédé le 25 juillet dans sa 83<sup>e</sup> année. Membre SEV-tl.

**Bluette Salvisberg**, veuve de Martin, Corgémont, décédée le 8 juillet dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre PV Bienne.

**Walter Siegrist**, chef de train pensionné, Vevey, décédé le 29 juillet dans sa 84<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Charles Wirz**, chef électricien retraité, Genève, décédé le 26 juillet dans sa 88<sup>e</sup> année. Membre VPT TPG retraités.



Finis l'uniforme calqué sur la tenue militaire ou habit de fanfare...

## CJ: 125 ANS



### Des débuts à la fusion

A l'origine, la première compagnie d'un chemin de fer à voie métrique dans le Jura fut le Tramelan - Tavannes (TT). Une concession fédérale est accordée le 23 décembre 1881 mais la société ne fut fondée officiellement que le 26 mai 1883 avec un capital de 500 000 francs pour les travaux. Ceux-ci commencèrent en octobre de la même année, la ligne ayant une longueur de 8800 mètres, pour s'achever le 15 août 1884. Le lendemain même, le 16 août 1884, une mémorable fête d'inauguration eut lieu, réunissant population et autorités. Il faudra attendre le 6 décembre 1913 pour l'ouverture d'un nouveau tronçon de 14,303 km pour la ligne du Tramelan - Breuleux - Noirmont (TBN).

Le Saignelégier - La Chaux-de-Fonds circulera dès 1893. La ligne ajoulote Porrentruy - Bonfol (voie normale) est, elle, inaugurée le 14 juillet 1901. Le RSG, Régional-Saignelégier-Glovelier, voit son ouverture le 21 mai 1904.

Un rapprochement entre ces cinq équipages ferroviaires jurassiens intervient en 1944 sous la forme d'une fusion totale qui devient la Compagnie des chemins de fer du Jura.

### Horaire renforcé

Pour l'avenir, une bonne nouvelle, l'offre horaire des CJ sera encore nettement améliorée dès décembre 2009 avec l'introduction de cinq paires de trains supplémentaires entre Saignelégier - Glovelier et aussi un train complémentaire le matin à 7 h 21 pour La Chaux-de-Fonds. Ainsi, la cadence horaire sera quasi assurée entre Glovelier et La Chaux-de-Fonds, sans changement inutile à Saignelégier.

jfm

\* sources, livre : 1884-1984, 100 ans des Chemins de fer du Jura

Angle droit – les 45 critères de mobbing

## « Suis-je mobbé? »

Beaucoup de choses ont été écrites sur le mobbing. C'est un mot à la mode, mais que se cache-t-il là-derrrière ? La plupart du temps, il s'agit de conflits non résolus, d'un endurcissement de la situation et d'abus d'autorité. Avez-vous le sentiment d'être mobbé ? Si oui, informez-vous à ce propos via ce test.

L'équipe de protection juridique reçoit beaucoup de demandes en lien avec le mobbing. Elle se rend compte que chacun entend ce qu'il veut par ce terme. Ce n'est pas parce qu'on se fait réprimander par un chef qu'on subit forcément du mobbing. Ci-après la liste des critères selon Heinz Leymann.

Cochez les critères qui correspondent à votre situation.

1. Ceux en lien avec la possibilité de s'exprimer:

- Le chef refuse à la personne harcelée la possibilité de s'exprimer

- Elle est constamment interrompue
- Les collègues l'empêchent de s'exprimer
- Les collègues hurlent, insultent la personne harcelée
- Critique constante du travail effectué
- Critique constante de la vie privée
- Terreur par téléphone
- Menaces verbales
- Menaces écrites
- Refus de communiquer signifié par des regards et des gestes dépréciatifs
- Refus de communiquer signifié par des allusions mais sans indiquer de raison précise

2. Ceux en lien avec les relations sociales:

- On n'adresse plus la parole à la personne harcelée
- On fait en sorte que la personne harcelée ne puisse

- plus entrer en dialogue
- La personne harcelée se fait assigner un lieu de travail éloigné de celui de ses collègues
- Les collègues de travail ont l'interdiction d'adresser la parole à la personne harcelée
- La personne harcelée est traitée comme si elle n'existait pas

3. Ceux en lien avec la réputation:

- On dit du mal de la personne harcelée dans son dos
- On répand des rumeurs
- On ridiculise la personne harcelée
- On prétend qu'elle est un, une malade mentale
- On essaie de contraindre quelqu'un à aller consulter un psychiatre
- On se moque d'une infirmité

- On imite la démarche, la voix ou les gestes de quelqu'un pour le ridiculiser
  - On s'attaque aux convictions politiques ou religieuses de quelqu'un
  - On se moque de la vie privée de quelqu'un
  - On se moque de la nationalité de quelqu'un
  - On contraint quelqu'un à exécuter un travail qui porte atteinte à sa dignité
  - On note le travail de la personne harcelée de manière inéquitable et en des termes malveillants
  - On met en doute le bien-fondé des décisions prises par la personne harcelée
  - On insulte quelqu'un ou on lui adresse des propos déshonorants
  - Tentatives d'approche sexuelle ou offres verbales de relations sexuelles
4. Ceux en lien avec la qualité du travail:
- La personne harcelée ne se voit plus assigner de travail
  - On lui ôte toute occupation au travail, de telle manière qu'elle ne puisse même plus donner des tâches elle-même
  - On lui donne à faire des

- travaux qui n'ont pas de sens
- On lui fait faire des travaux qui ignorent ses capacités réelles
- On lui donne constamment de nouvelles tâches à exécuter
- On lui fait faire des travaux qui la blessent dans son amour-propre
- On lui fait faire des travaux exigeant des qualifications supérieures aux siennes afin de la discréditer

5. Ceux en lien avec la santé:

- On l'oblige à faire des travaux qui nuisent à sa santé
- Menace de violences physiques
- Actes de violence légère à titre d'avertissement
- Sévices corporels
- On engendre des frais à payer par la personne harcelée pour lui nuire
- On cause des dégâts physiques au domicile ou sur le lieu de travail de la personne harcelée
- Agressions sexuelles.

L'équipe de protection juridique

Résultats en page 19

Déprécier le franc et baisser le prix de l'électricité

## Les baisses de salaire sont un poison pour la conjoncture

Les baisses de salaire imposées par la direction des entreprises Alu Menziken et Rieter sont une gifle pour les salariés concernés.

Alors que ces derniers ont dû assister pendant les années de vaches grasses au spectacle d'actionnaires et de dirigeants empochant les bénéfices réalisés, on leur impose aujourd'hui à eux des sacrifices financiers parce que la situation s'est dégradée !

Les baisses de salaire sont un poison pour la conjoncture. Jusqu'à ce jour, l'économie intérieure n'a été largement épargnée par la récession que parce que les salaires ont augmenté. Si on économise maintenant sur ces derniers, le pouvoir d'achat fera défaut à l'économie suisse en 2010. Conséquence: une récession massive, non seulement du secteur des exportations, mais aussi de l'économie intérieure.

Si les entreprises exportatrices ont des problèmes de coûts, il faut alors diminuer ceux-ci en dépréciant le franc et en abaissant le prix de l'électricité. Les frais de personnel ne représentent, selon la branche, que 18 à 25 pour cent des coûts totaux. Si les



Si on économise maintenant sur les salaires, le pouvoir d'achat fera défaut à l'économie suisse en 2010.

salaires sont abaissés de 10 pour cent, ces coûts ne diminueront donc que de 2 pour cent. L'effet, sur les coûts des entreprises, d'une baisse de 3 petits centimes du franc suisse par rapport à l'euro sera le même. Si la Banque nationale agit ainsi, le prix des produits des entreprises suisses baissera de 2 pour cent à l'étranger. Globalement, ce sera une bonne chose pour la conjoncture. En effet, toutes les entreprises profiteraient d'une dépréciation du franc. Celles qui exportent pourraient proposer leurs produits moins chers et celles qui sont actives sur le marché intérieur augmenter leurs ventes et ce, parce que les marchandises et les services étrangers renchérraient quelque peu.

Pour nombre de grandes entreprises, l'ouverture du marché de l'électricité a provoqué une hausse de 20 pour cent ou plus du prix de cette dernière. Pour beaucoup d'entre elles (industries des métaux et du papier), l'électricité représente 5 pour cent ou plus des coûts totaux. Pour diminuer ces derniers, il faut que le prix de l'électricité retrouve son niveau antérieur, ce qui sera le cas si le Conseil fédéral et les Chambres fédérales renoncent à ouvrir ce marché. Les coûts totaux baisseraient ainsi de 1 à 2 pour cent, soit autant que les effets dus à une baisse de 10 pour cent des salaires.

Daniel Lampart, USS

# Voie de garage?

**L'ATE s'engage  
pour plus de  
transports publics.**

**Devenir membre:  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch)  
tél. 0848 611 613**

Un cadeau de bienvenue  
vous attend!



[www.ate.ch](http://www.ate.ch)

Avec son initiative «Pour les transports publics» l'ATE s'engage en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement.

Association Transports  
et Environnement

**ATE**

Pour une mobilité d'avenir

Rapport annuel sur les violations des droits syndicaux de la Confédération syndicale internationale (CSI)

# Aggravation de la situation

Si le nombre de syndicalistes assassinés dans le monde en 2008 a été inférieur à celui de 2007, les licenciements et les incarcérations pour activité syndicale ont augmenté.

Le rapport annuel de la Confédération syndicale internationale (CSI) s'attend cependant à des « éclaircies », notamment aux Etats-Unis et en Australie. Quant à la Suisse, elle est aussi montrée du doigt, à juste titre.

Selon le rapport annuel de la CSI, 2008 a une nouvelle fois été une année dangereuse pour les syndicalistes. Des violations des droits fondamentaux des travailleurs et travailleuses ont en effet été constatées dans 143 pays.

**Des assassinats trop souvent « ignorés » par les gouvernements !**

Sur toute la planète, 76 syndicalistes ont été assassinés en 2008 (2007: 91) en raison de leurs actions de défense des droits des travailleurs et travailleuses. Pour la seule Colombie, ce nombre est de 49 (2007: 39), ce qui en fait le pays le plus dangereux sur terre pour les syndicalistes. Au Guatemala, neuf syndicalistes ont été assassinés et quatre aux Philippines ainsi qu'au Venezuela, trois au Honduras, deux au Népal et un en Irak, au Nigeria, au Panama, en Tunisie et au Zimbabwe. Dans bien des cas, les gouvernements ont été directement ou indirectement impliqués dans ces assassinats. Cinquante graves menaces de mort ont été recensées en tout dans sept pays, conjointement avec 100 cas d'agressions physiques dans 25 pays.

Les gouvernements d'au moins neuf pays (Birmanie, Burundi, Chine, Cuba, Iran, Corée du Sud, Tunisie, Turquie et Zimbabwe) ont été responsables de l'emprisonnement de syndicalistes en raison de leurs activités légitimes en faveur des travailleurs et travailleuses. Selon Guy Ryder, secrétaire général



Les funérailles du syndicaliste Jacques Bino, assassiné en février dernier en Guadeloupe. Il est mort par balle devant un barrage dressé par de jeunes Guadeloupéens.

de la CSI: « les autorités (...) sont, dans certains cas, complices des assassinats avec des employeurs sans scrupules. »

## Licenciements systématiques

Quelques 7500 cas de licenciements de travailleurs et travailleuses impliqués dans des activités syndicales ont été enregistrés dans 68 pays, dont 20 rien qu'en Afrique. Ces cas ne sont toutefois que la partie visible de l'iceberg dans la mesure où de nombreux autres licenciements ne sont pas rapportés. Le pays qui détient le record a été la Turquie, où plus de 2000 licenciements ont été rapportés et où le gouvernement est resté intolérant à l'égard des activités syndicales en général. En Indonésie (600 cas), au Malawi, au Pakistan, en Tanzanie et en Argentine aussi, des centaines de syndicalistes ont été licenciés pour leurs activités légitimes.

En Birmanie, en Chine, au Laos, en Corée du Nord, au Vietnam, ainsi que dans

d'autres pays, seuls les syndicats officiels contrôlés par l'État sont autorisés, alors qu'en Arabie saoudite, de réelles activités syndicales demeurent pratiquement impossibles. Au Belarus, on observe toujours une intense ingérence du gouvernement dans les affaires syndicales.

## Des menaces spécifiques

La CSI mentionne en outre l'impact de la crise financière mondiale, qui s'est fait sentir fin 2008, exerçant une pression supplémentaire sur la sécurité de l'emploi, les salaires et les conditions de travail. La tendance à bafouer gravement les droits des travailleurs et travailleuses dans les zones franches d'exportation s'est renforcée en 2008, ce qui concerne notamment: l'Albanie, les Bahamas, le Belize, le Costa Rica, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, la Jordanie, le Mexique, le Nicaragua, la Pologne, la République dominicaine, le Salvador et le Sultanat d'Oman. Mais encore:

22 autres pays ont été critiqués en raison de l'exploitation des travailleurs migrants qui, généralement, ne bénéficient même pas des droits les plus fondamentaux pour se défendre.

## Quelques lueurs d'espoir

Et dans les pays industrialisés ? Le rapport de la CSI note une augmentation du recours aux agences de sous-traitance de main-d'œuvre, une pratique qui sape les salaires, les conditions de travail et les droits au travail. Du côté positif, il convient de mentionner que les changements de gouvernement en Australie et aux Etats-Unis font espérer de nouvelles protections pour les travailleurs et travailleuses dans ces deux pays où les niveaux s'étaient avérés extrêmement bas ces dernières années.

Un certain optimisme est de mise concernant le Burkina Faso, le Kenya et le Mozambique, qui reconnaissent et autorisent désormais la syndicalisation, tandis qu'aux

Maldives, la nouvelle constitution du pays garantit la liberté syndicale et le droit de grève.

## Suisse : affligeant

Certes la situation en Suisse ne se caractérise pas par des assassinats ou autres incarcérations de syndicalistes. Le rapport du CSI constate toutefois que tout n'y est pas rose: « Aucun progrès n'a été accompli pour améliorer la protection juridique contre les licenciements antisyndicaux. Plusieurs syndicalistes, dans au moins cinq entreprises, ont perdu leur emploi durant l'année 2008. Les mesures visant à empêcher les lieux de travail sont en hausse. Le géant du commerce de détail Migros s'est une nouvelle fois distingué par ses politiques antisyndicales. »

Ewald Ackermann, USS

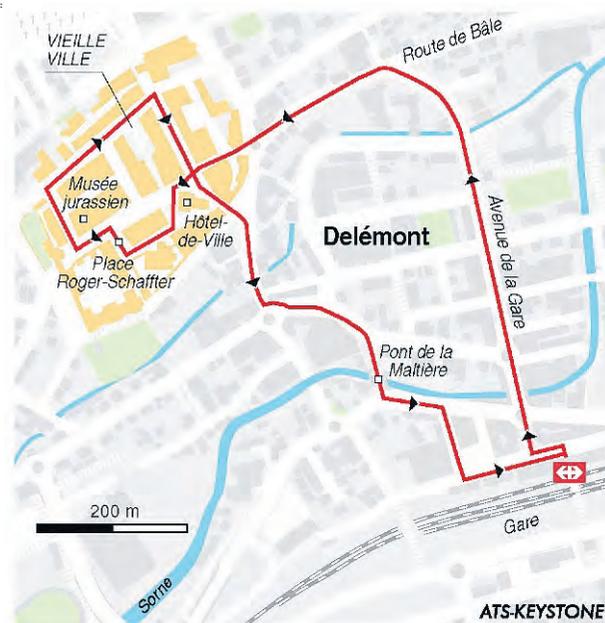


Un membre SEV présente un attrait de sa région

## Delémont et sa Vieille-Ville

C'est au tour de Pierre Ackermann, 67 ans, actuel président de la section PV Jura et ancien adjoint au chef de gare de Delémont, de nous présenter sa région, ou en l'occurrence, sa ville d'adoption.

Installé à Delémont depuis 1966, Pierre Ackermann a grandi dans le canton de Vaud. Hyperactif, il occupe sa retraite avec sa fonction de président PV Jura mais aussi en siégeant au Conseil d'administration de la Traction SA, comme secrétaire de la coopérative de l'ex-personnel fédéral à Delémont et, pour garder la forme, en fréquentant régulièrement le fitness. La promenade qu'il nous propose dure environ une heure, en marchant tranquillement et en prenant le temps de lever les yeux pour admirer les beaux bâtiments historiques delémontains. Il souligne que sa



ville s'est beaucoup développée ces dernières années: des quartiers entiers de villas ont vu le jour mais aussi des zones industrielles et commerciales.

La boucle débute à la gare de Delémont, inaugurée en

1875, qui est le premier centre névralgique de la ville. Sa construction a engendré le développement économique de la ville au début du siècle dernier. Pierre Ackermann souligne que « dans les années 70, les CFF étaient, avec

la coutellerie Wenger et Von Roll, les plus grands employeurs de la ville ».

A la gare, on peut se balader le long de la nouvelle barre commerciale, inaugurée en 2002. La nouvelle zone piétonne, agrémentée de jets d'eau, fait le bonheur notamment des enfants, en période estivale. Alors pourquoi ne pas déjà boire un premier café sur une des terrasses de la Place de la Gare ?

Continuez ensuite votre route le long de l'Avenue de la Gare, principale rue commerciale. Arrivé au bout de la rue, tournez à gauche en direction de la Vieille-Ville. Suivez le parcours selon la carte ou perdez-vous un peu dans les charmantes petites rues (par exemple la rue du Nord, à l'ouest de la Porte au Loup). Voici les curiosités à voir dans le cadre historique delémontain: les 5 fontaines, les façades des restaurants de l'Espagne et du Bœuf (en haut de la rue de la Préfecture), l'Hôtel de Ville, l'Eglise, la Porte au Loup et la Porte de

Porrentruy, le Château, l'Hôtel du Parlement et le Musée jurassien. En visitant ce musée, visite très recommandée pour en savoir plus sur la ville, vous apprendrez notamment que cette partie de la Suisse a été française, de 1780 à 1805. Après les réjouissances culturelles, n'hésitez pas à vous arrêter sur une des terrasses de la rue du 23-Juin ou de la Place Roland-Béguelin. Si vous venez un samedi, vous pourrez rencontrer les Delémontains au marché de la rue de l'Hôpital, qui est l'occasion pour eux non seulement d'acheter des légumes frais, mais aussi de se rencontrer et de faire la causerie. « La ville a 11 000 habitants, mais tout le monde se connaît. C'est un gros village » commente notre membre. Le retour se fera par le Cras du Moulin et par le Pont de la Maltière, désormais piéton, où se situait il y a quelques années encore l'unique feu de circulation fixe du canton!

Hes

### PELLET PIOCHE: LE CISALPINO NOUVEAU EST ARRIVÉ... PUIS REPARTI!



### IL Y A 50 ANS

#### Un million d'abonnés au téléphone !

Ainsi que l'a annoncé dernièrement le directeur général des PTT, le nombre des abonnés au téléphone atteindra bientôt le million, celui des stations téléphoniques 1,5 million et celui des abonnés à la télédiffusion 300 000. Dès cet automne, toutes les centrales téléphoniques seront automatiques, ce qui fait que la Suisse sera le seul pays qui ait un réseau téléphonique entièrement automatique. Si les Suisses téléphonent bien davantage que tous les autres pays de l'Europe continentale, ils restent très en arrière encore des Américains et des Suédois – pays où le système tarifaire en vigueur favorise grandement l'usage du téléphone.

Angle droit – « Suis-je mobbée? »

## Mobbing: résultats du test

Le mobbing ne consiste pas en un acte isolé, mais en un mode de comportement qui se répète sur un plus ou moins long terme. Il se caractérise par des relations de pouvoir inégales.

On parle de mobbing lorsqu'une ou plusieurs des 45 situations ont lieu sur 6 mois ou plus, au moins une fois par semaine. Afin de déterminer s'il s'agit vraiment de mobbing, il faut un examen général neutre de la situation et une vue objective des faits.

Quelques « trucs » pour de meilleures relations de travail:

- aborder à temps les conflits sur la place de travail, clarifier les malentendus de suite;



- en cas de mobbing, remplir un « agenda » avec photos, dates, horaires, lieux, témoins et personnes présentes;
- se plaindre à la bonne personne (supérieur hiérarchique ou employeur);
- ne pas traiter quelqu'un de « mobbeur » trop rapidement, car c'est un terme délicat et très fort. On parle de mobbing seulement lorsque les actes sont répétés régulièrement au long de plusieurs mois.
- ne pas « répondre » soi-même en faisant à son tour du mobbing, cela rendrait encore plus difficile la résolution du conflit;
- ne pas se laisser mettre « au coin », mais prendre plutôt l'initiative;

*L'équipe de protection juridique*

## 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](http://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](mailto:contact@sev-online.ch);  
téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

**Abonnements et changements d'adresse:**  
Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@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](mailto:kontakt.annoncen@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://www.kretzag.ch)

**Pré-press:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

**La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 3 septembre.**

**Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 27 août à 10 h.**

## Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV!  
Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

### Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT), qui réglementent nos conditions de travail;
- et beaucoup plus encore...

### Une chose est sûre:

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort!**  
**Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!**

## Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

### Ou veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai ?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature	

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à [christian.cuenoud@sev-online.ch](mailto:christian.cuenoud@sev-online.ch)).  
Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Francis Heivers, belge flamand, s'est installé à Bâle pour travailler dans l'aviation

## « Je suis un citoyen du monde »

Francis Heivers est membre SEV GATA depuis un peu plus d'une année. Il est arrivé dans notre pays il y a 3 ans, pour travailler à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

**contact.sev: Qu'est-ce qui t'a décidé de venir travailler pour Swiss il y a 3 ans ?**

**Francis Heivers:** Je n'avais plus de travail en Belgique et j'ai appris qu'il y avait possibilité d'avoir un contrat fixe ici. J'ai donc choisi de venir à Bâle, même si cela impliquait un grand changement de vie. Non pas parce que j'allais devoir quitter la Belgique, mais parce que j'allais arrêter de travailler comme intérim dans le monde entier. Un contrat fixe, ça signifiait aussi davantage de sécurité. Avant, je ne savais jamais si j'allais décrocher un contrat à la fin d'un engagement temporaire. En prenant un emploi fixe chez Swiss, j'étais plus serein. Mais je n'en avais pas marre des voyages, pas du tout...

**Où as-tu travaillé auparavant ?**

J'ai toujours travaillé dans le monde de l'aviation. J'ai fait ma formation de technicien avion aux Forces aériennes belges, où je suis resté pendant 13 ans. Ensuite, j'ai obtenu une licence américaine à Dallas, ce qui me permettait de travailler sur les avions américains. A commencé alors une longue période d'intérim dans le monde entier. J'ai fait ça pendant plus de 20 ans, tout en gardant mon domicile en Belgique. J'avais conclu un « contrat moral » avec mon épouse, vu que ma fille était petite: jamais de séjours à l'étranger de plus de 3 mois. En général, je partais plutôt pour 4 ou 5 semaines. Les destinations ? Partout en Europe, à Singapour, à Djakarta, en Lybie et dans bien d'autres lieux.

**Et le travail à la maintenance chez Swiss (devenue Lufthansa Technik en octobre 2008) te convient ?**



« A mon arrivée chez Swiss, j'avais le choix entre aller habiter côté français ou côté suisse. J'ai choisi la Suisse et la ville de Bâle, car je n'avais ainsi pas besoin d'avoir une voiture. »

Oui, j'ai un contrat qui stipule que je travaille 6 jours de suite (de 6h30 à 16h) pour avoir ensuite 4 jours de congé. Cela me convient tout à fait. On s'occupe du grand entretien et les avions restent chez nous plusieurs semaines. On démonte, on inspecte puis on remonte tout. On travaille sur des appareils de Swiss et de Luxair.

**C'est une sacrée responsabilité, non ?**

Oui, bien sûr. Au moindre doute, on demande à un collègue ce qu'il en pense et on recommence s'il faut. A la fin, c'est toujours la compagnie propriétaire qui décide si l'avion est prêt à voler.

**Et le passage de Swiss à Lufthansa Technik, ça s'est bien passé ?**

Oui. Enfin, on pensait avoir davantage de travail et finalement ce n'est pas le cas. Depuis début juillet, les intérimaires partent. Ne restent quasiment que les fixes. Tout un étage de notre bâtiment a été rénové mais il n'y a encore rien dedans. J'espère qu'en septembre, ça va reprendre un peu. Et Lufthansa Technik aimerait nous faire travailler un jour de plus par mois, car avec notre contrat de 6 jours/4 jours, il nous

manque un peu des heures. Environ 20 à 25 personnes sont concernées. Mais nous ne sommes pas d'accord. Il faudrait maintenant qu'on ait au moins une CCT équivalente à celle qu'on avait chez Swiss, et cela dès le 1er octobre.

**Quelles différences vois-tu entre la Suisse et la Belgique au niveau professionnel ?**

En Belgique, environ 50% du salaire part dans les taxes et impôts. En Suisse, c'est moins. Et je fais 41 heures par semaine ici. En Belgique, je crois que c'est 37,5 heures.

**Pourquoi t'être syndiqué ?**

Car dans mon pays, c'est très important d'être syndiqué. C'est une façon de se protéger contre certaines décisions des patrons. Lorsqu'on est syndiqué, on nous laisse davantage « tranquille ». Et, en plus, comme je ne connais pas bien les lois suisses, ça peut m'être utile d'avoir les conseils du syndicat.

**Tu es flamand et tu parles très bien le français et l'allemand, c'est bien ça ?**

En fait, je suis plutôt en train d'apprendre l'allemand. Au travail, on parle toujours anglais. C'est la langue du monde de l'aviation. En Bel-

gique, on est très tôt confrontés à l'anglais. Par exemple, tous les films qui passent à la télévision sont en langue originale.

**Et la Suisse, ça te plaît ?**

Oh, moi je suis bien n'importe où. Je suis un citoyen du monde. Par contre, ce que j'apprécie particulièrement ici, c'est le bon réseau de transports publics. Il y a un tram toutes les 5-6 minutes, pas comme en Belgique. J'ai un abonnement cou-

vrant tout le canton, cela me va très bien. D'ailleurs, à mon arrivée chez Swiss, j'avais le choix entre aller habiter côté français ou côté suisse. J'ai choisi la Suisse et la ville de Bâle, car je n'avais ainsi pas besoin d'avoir une voiture. Depuis l'aéroport, il y a une ligne de bus très pratique et en ville, c'est idéal. Côté France, ce n'est pas du tout la même chose: j'aurais dû acheter une voiture !

*Interview Henriette Schaffter*

BIO



Francis Heivers a 56 ans. De nationalité belge, il est divorcé et a une fille de 27 ans, étudiante en architecture d'intérieur. Elle habite en Belgique. Lui-même reste très proche de son pays d'origine,

puisqu'il retourne très souvent à Louvain, près de Bruxelles. « C'est à 50 minutes en avion depuis Bâle. Et je prends l'avion comme d'autres prennent le tram ou le bus » dit-il, tout sourire, avec son petit accent belge. Qu'est-ce qui l'a motivé à venir en Suisse ? Il avait la possibilité d'obtenir un contrat fixe, après des années d'intérim de par le monde. D'ailleurs, Francis Heivers accorde assez peu d'importance au fait d'habiter dans un autre pays que le sien. Il y est habitué et la distance ne lui fait pas peur. Ses loisirs ? Comme on pouvait s'y attendre, les voyages, bien sûr !