

Cadeau de Noël

La CCT du GoldenPass MOB est signée. Grand soulagement pour le président Daniel Monod.

Page 3



Assurance-chômage

La majorité bourgeoise du Parlement veut réduire les prestations de l'assurance-chômage qui seraient soit-disant trop attractives. De qui se moque-t-on? Référendum en vue.

Page 8

Fini les trains de nuit

L'hôtesse d'elvetino Seraina Zünd a accompagné le dernier train de nuit Italie-Suisse.

Pages 10-11-12



Le Syndicat du personnel des transports SEV vous souhaite à toutes et tous de bonnes fêtes et une très bonne année 2010 !


Giorgio Tuti
Président


Barbara Spalinger
Vice-présidente


Manuel Avallone
Vice-président

De grandes incertitudes subsistent en ce passage à la nouvelle année

Prolonger la CCT CFF d'une année ?

« Je trouverais judicieux de clarifier tout d'abord les nombreuses questions ouvertes, avant de s'attaquer à la CCT dans son ensemble » déclare Manuel Avallone, vice-président SEV, à la tête de la délégation pour les prochaines négociations CCT. Il y a tellement d'incertitudes actuellement que les conditions-cadres pour la CCT peuvent changer en tout temps. L'insupportable hésita-

tion du Conseil fédéral dans le financement des infrastructures amène encore d'autres incertitudes pour les CFF et son personnel, ainsi que pour les entreprises de transports concessionnaires. En plus, et surtout, on ne sait pas ce qui va être décidé par le Conseil fédéral et le Parlement à propos de l'assainissement des caisses de pension. L'avenir de CFF Cargo est également incertain, après l'échec des

projets de coopération, au niveau de l'infrastructure surgissent d'importants programmes d'économies et les partenaires sociaux planchent actuellement sur un nouveau système salarial. « Vouloir négocier en plus une CCT surchargerait le bateau » estime Manuel Avallone.

pmo

Interview pages 6 et 7

EDITO

AH, LES SOUVENIRS...

Sur la façade d'une maison située à Bâle, on peut lire: « Nous sommes dans une bonne période, dont nous nous souviendrons avec nostalgie dans 10 ans ». Une façon maligne de dire que nous avons pour habitude de voir le passé plus rose qu'il n'était et de peindre l'avenir en noir. Est-ce que les étés de notre enfance n'étaient vraiment qu'une succession de jours ensoleillés? Et tous les hivers enneigés? On se rappelle que les jeunes gens agissaient convenablement et que le prix d'une bière était modéré. Aujourd'hui en revanche, nous sommes tous d'accord là-dessus, tout tourne mal. Il serait peut-être bien de se rappeler les choses un peu plus précisément de temps en temps. Par exemple, que dans ces temps-là, les femmes n'avaient pas le droit de vote, qu'on pouvait se baigner dans les lacs suisses, mais en risquant de tomber malade et qu'il n'y avait que trois semaines de vacances par année. Et avec cette bière bon marché, il n'y avait ni pizza, ni tiramisù vu que les Italiens vivaient dans des baraquements et qu'on les appelait les « Tschingg ». La vision que nous avons du passé est séduisante, mais ne reflète la vérité qu'à moitié. D'où mon vœu pour la nouvelle année: des souvenirs exacts, qui sont les meilleurs outils de pilotage pour l'avenir. Nous en avons besoin pour savoir où nous en sommes, où nous voulons aller et ce que nous ne voulons pas répéter. Et pour rappeler ce qui a été oublié. Par exemple, les engagements de certains. J'espère que vous voyez de quoi je veux parler!

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

EN VITESSE

CORRECTIF

■ La liste d'adresses des parlementaires francophones publiée dans le dernier numéro comporte une erreur: Jacques Bourgeois représente le canton de Fribourg et non pas le canton de Berne. L'adresse était par contre correcte. Avec toutes nos excuses aux Fribourgeois. *La rédaction*

ANNÉE DU RECRUTEMENT

■ La direction du SEV avait décidé qu'un effort particulier devait être effectué au niveau du recrutement en 2009. L'effort a été payant puisque le recul des effectifs a été considérablement freiné. Le mérite en revient certes aux



militants (lire en page 20 l'interview du champion du recrutement Max Hodel) mais aussi aux secrétaires syndicaux SEV. Dimanche 13 décembre, la secrétaire zurichoise Regula Bieri, en compagnie de Karger Lutz de la section VPT Services ferroviaires, est allée en gare de Zurich à la rencontre des employés d'elvetino pour leur souhaiter de bonnes fêtes et, bien entendu, pour leur présenter le SEV.

SYMOVA EST NÉE

■ Dix entreprises et organismes du transport public et du tourisme ont décidé de fonder Symova, qui a pour but d'offrir des prestations de prévoyance professionnelle complètes, attrayantes et transparentes aux entreprises de la branche. Symova devrait débuter ses activités le 1^{er} juillet 2010. Elle assurera d'emblée plus de 5000 actifs. La décision définitive devra être prise par les employés des entreprises lors de votations qui auront lieu au cours du premier trimestre 2010.

Dernière séance du comité directeur SEV

Pas d'argent, pas de partenaire : les CFF font vraiment souci

Deux mauvaises nouvelles en deux jours pour les CFF: cela a donné matière à discussion aux membres du comité directeur.

Le Conseil fédéral a annoncé mercredi sa décision de réduire la convention de prestations avec les CFF et de ne pas accorder l'argent demandé pour les infrastructures. Et jeudi, on apprenait l'échec de la recherche de partenaires pour CFF Cargo. « Ces informations augmentent une fois de plus la pression sur les places de travail et sur les conditions de travail » a déclaré Manuel Avallone, vice-président SEV, devant le comité directeur. Giorgio Tuti, président, a renchéri: « La situation du partenariat social doit être examinée de façon très précise début janvier ».

Ces positions ont été soutenues par les présidents centraux de différentes sous-fédérations. « Nous devons faire un état des lieux et regarder au plus vite où nous en sommes dans les différents dossiers! » ont souligné plusieurs orateurs. Maintenant il manque non seulement l'argent pour la caisse de pensions, mais aussi pour les infrastructures. Et il manque carrément un partenaire pour Cargo.

« Soyons francs : c'est une tempête qui se prépare » a souligné un participant, en parlant de l'année prochaine. Le comité directeur partage l'avis de la présidence, comme quoi mener des négociations CCT dans ces circonstances serait délicat et source de conflits.

L'infrastructure a besoin de cet argent

Giorgio Tuti a répété la demande du SEV, à savoir que la Confédération ne remet pas le financement de l'infrastructure à plus tard, pour les CFF mais aussi pour les chemins de fer privés. « Avec cette façon de se dérober, le Conseil fédéral met tout le



La photo de groupe pour marquer la fin d'une époque: devant: Ruedi Hediger, administrateur des finances, Giorgio Tuti, président, Barbara Spalinger, vice-présidente, Manuel Avallone, vice-président, Ricardo Loretan, président PV; deuxième rangée: Christian Suter, président Travaux, Elisabeth Jacchini, présidente SBV, Werner Schwarzer, président TS, Kurt Nussbaumer, président VPT, Andreas Menet, président ZPV; derrière: Rolf Rubin, secrétaire du comité directeur, Rinaldo Zobebe, président LPV, Hanspeter Eggenberger, président RPV et Roland Schwager, président VPV.

système des transports publics en danger » a-t-il souligné.

A propos de CFF Cargo, le comité directeur s'est posé la question de savoir ce que provoquera cette nouvelle donnée. « Les contacts générés par la recherche de partenaires doivent être utilisés lors des prochaines étapes de développement » estime Manuel Avallone, « les CFF ne peuvent en aucun cas retomber dans leur jeu de la concurrence agressive ! »

La suite? Le comité SEV

Il régnait une ambiance particulière durant ce comité directeur, bien que les sujets graves n'aient pas manqué. Le passage à la nouvelle année est en effet synonyme de quelques changements: l'actuelle présidence formera le comité directeur et les présidents centraux deviendront membres du comité, le nouvel organe de direction stratégique du SEV.

Peter Moor/Hes

INFO

Lors de sa dernière séance, le comité directeur :

- a accepté la signature de six CCT: la CCT cadre des cantons de St-Gall, de Thurgovie et d'Appenzell ainsi que les CCT avec les entreprises SOB, Baselland Transport, Travys, Elvetino et Atupri ;
- a été informé sur l'état des travaux d'assainissement des caisses de pension CFF et Ascoop ;
- a pris connaissance du fait que les représentants du personnel continueront d'avoir six sièges au Conseil de Fondation de la Caisse de pension CFF et que les partenaires sociaux doivent se mettre d'accord sur la répartition de ces sièges ;
- a accepté les adaptations des règlements des sous-fédérations ZPV et VPT ;
- a pris connaissance de la dissolution de la section VPT Sensetalbahn, puisque l'exploitation se fait désormais par des cars postaux. Les membres sont passés au Syndicat de la Communication ;
- a été informé que d'importantes suppressions de postes allaient avoir lieu dans l'aviation et qu'une action serait mise sur pied en janvier par SEV-GATA ;
- a appris avec grande satisfaction qu'on enregistrerait, le jour même de la séance, l'inscription du 1500^{ème} nouveau membre pour cette année. Le recul des membres est désormais freiné de façon significative.

Après une gestation difficile, la CCT a été signée

Première CCT au GoldenPass MOB

Le GoldenPass et le Syndicat du personnel des transports (SEV) ont signé jeudi 17 décembre leur première convention collective de travail qui s'applique aux quelque 300 employés du groupe.

Cette première convention collective de travail s'appuie sur la CCT cadre des transports publics vaudois. Elle permet de tirer un trait sur des règlements d'entreprise devenus obsolètes et offre désormais à la direction de GoldenPass et à son personnel une solide plateforme de partenariat social. La CCT améliore sensiblement les conditions de travail actuellement en vigueur dans l'entreprise et permet d'harmoniser les indemnités ainsi que les questions relatives au temps de travail.



Séance de signature au château d'Aigle. De g. à d.: Daniel Monod, président de la section VPT GoldenPass, Barbara Spalinger, vice-présidente SEV et Richard Kummrow et Walter Jenelten respectivement directeur et responsable administratif du groupe GoldenPass MOB.

Le Conseil d'administration a accepté le résultat des négociations lors de sa séance du 18 novembre 2009. De son côté le SEV a organisé une votation générale de ses membres. La CCT MOB a été acceptée par 97.6% des votants. Le taux de participation s'élève à 72%. Cette convention col-

lective d'entreprise sera valable du 1^{er} janvier 2010 jusqu'au 31 décembre 2013.

Sept séances de négociations ont été nécessaires pour mettre sur pied cette première CCT d'entreprise. La délégation SEV était conduite par le secrétaire syndical Olivier Barraud, entouré par cinq membres du comité

VPT GoldenPass: Daniel Monod, président (lire interview ci-dessous); Jean-Claude Cochard, José Gonzales, Stéphane Jordan et Martin-Hinrich Kunzendorf.

La section VPT GoldenPass compte 284 membres.

AC

SI VOUS AVEZ RATÉ LE DÉBUT

Le conflit entre le SEV et la direction du MOB GoldenPass a éclaté en date du 23 mars 2006, lorsque l'entreprise a décidé de quitter l'UVTP (Union vaudoise des transports publics) pour ne pas devoir appliquer la CCT cadre vaudoise. La direction GoldenPass estimait que les salaires minimaux à l'engagement d'ouvriers professionnels étaient trop élevés. Le 6 septembre 2006, le SEV a déposé plainte auprès du Tribunal de prud'hommes de l'arrondissement de l'Est vaudois à Vevey. Le syndicat accusait le MOB GoldenPass d'avoir quitté abusivement l'association patronale afin de se soustraire à l'application de la CCT cadre vaudoise. Le 10 octobre 2006, le Tribunal de prud'hommes a ordonné au MOB d'appliquer avec effet immédiat la convention collective de travail cadre vaudoise. Le 23 avril 2007, suite à un recours du GoldenPass, le même Tribunal a confirmé les mesures pré-provisionnelles du 10 octobre 2006. Depuis, les relations entre le SEV et la direction de l'entreprise étaient sibiennes. Au printemps de cette année, les deux partenaires sociaux ont remis le métier sur l'ouvrage et ont décidé que la mise sur pied d'une CCT d'entreprise serait dans l'intérêt de tous.

AC

« On a fumé le calumet de la paix »

Daniel Monod préside la section VPT GoldenPass. Il est plus que satisfait de la signature de la première CCT GoldenPass parce qu'elle ancre le partenariat social au sein de l'entreprise et met un terme à trois ans de conflit larvé.

Satisfait de la signature de cette CCT?

Je suis très satisfait et soulagé à la fois. Après trois ans de blocage, nous avons réussi, en neuf mois, à accoucher d'un texte qui ancre le partenariat social au sein du groupe MOB - GoldenPass et apporte des améliorations à l'ensemble du personnel.

Pourquoi ce blocage?

Notre direction avait jugé excessif le montant fixé dans la CCT cadre vaudoise du salaire minimal à l'embauche des ouvriers professionnels. Nous avons trouvé une issue à ce conflit: pour une entreprise qui forme un certain nombre d'apprentis comme la nôtre, ce salaire minimal sera inférieur de 5% de celui prévu par la CCT cadre vaudoise. Mais le rattrapage sera effectué rapidement, en deux ans. De plus, le salaire à l'embauche sera augmenté de 100 francs pour les entreprises formant un faible nombre d'apprentis. Ainsi nous avons pu fumer le calumet de la paix.

Qu'apporte cette CCT au personnel du MOB ?

Cette CCT est un acquis hyper important. Elle ne pourra pas être modifiée sans l'accord du syndicat. Alors que le règlement du personnel que nous avions

pouvait être modifié de manière unilatérale par la direction. Sinon, concrètement, il y aura des améliorations salariales pour certaines catégories professionnelles et un toilettage général du paquet d'indemnités. Par ailleurs, la restauration d'un climat de confiance nous a permis de déjà conclure les négociations salariales 2010 où nous avons décroché une augmentation de la masse salariale de 1,2%.

Alberto Cherubini

BIO

Daniel Monod, 57 ans, vit à Villeneuve. Il travaille depuis 25 ans comme mécanicien au dépôt GoldenPass de Chernex. Dès 1996, il préside la section VPT GoldenPass depuis 1996. Il a été député socialiste au Grand Conseil vaudois et municipal (exécutif) de la commune de Villeneuve.



Daniel Monod, un président de section satisfait.

Attention, belle cohésion à préserver

Le financement du rail a traditionnellement la cote en Suisse. Voilà qui correspond particulièrement bien aux nécessités de ce temps où – planète en danger et mobilité croissante obligent – il faut pouvoir se déplacer en laissant la moindre empreinte écologique dans son sillage.

Malgré la crise qui tend à intimider les investisseurs, les compagnies ferroviaires se montrent non seulement décidées à poursuivre les grands chantiers, NLFA d'abord, mais aussi à en ouvrir de nouveaux, avec l'appui des autorités et le cas échéant l'assentiment des citoyens. C'est ainsi que Conseil fédéral vient de proposer aux Chambres d'autoriser la libération dès 2011 d'une deuxième tranche de 1,51 milliard de francs, à prélever sur le fonds d'infrastructure, doté de 6 milliards destinés au financement des installations de transports dans certaines villes et agglomérations. A cela s'ajoutent les prélèvements annuels sur le fonds pour les grands projets ferroviaires, soit au total plus de 360 millions en 2009, dont près de 220 millions pour le raccordement au réseau européen à grande vitesse. Sans oublier les crédits ZEB, d'un montant total de 5,4 milliards, dont la première moitié vient d'être allouée à une soixantaine de chantiers à ouvrir ou poursuivre dans les principales régions ferroviaires de Suisse (y compris la 4ème ligne Lausanne–Renens). Sans oublier non plus les investissements courants consentis par les CFF et les transporteurs régionaux, ainsi que par les cantons et les villes.

Quand il est directement consulté, le peuple approuve régulièrement le développement des transports collectifs par rail.



Le 29 novembre dernier par exemple, les citoyens genevois ont approuvé un crédit complémentaire de 113 millions pour le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), projet définitivement assuré de réalisation, un siècle après la signature de la convention internationale qui en a consacré l'idée. Le même jour, les citoyens lucernois donnaient un signal important en plébiscitant un crédit de 20 millions à titre de préfinancement de l'avant-projet de nouvelle gare centrale en profondeur. Double confirmation, si nécessaire, de la faveur populaire dont jouissent les infrastructures ferroviaires – on se souvient encore de la belle approbation du métro lausannois M2 par le peuple vaudois en novembre 2002.

Mieux encore, les collectivités s'entraident en matière de financement. Ainsi, le riche canton de Zoug et d'autres voisins faisant partie du « Grand Zurich ferroviaire » se montrent désormais disposés à participer à la couverture des coûts liés à l'aménagement de la ligne souterraine de transit. Geste significatif à l'égard du canton de Zurich qui avait consenti l'an dernier une avance de près d'un demi-milliard à titre de préfinancement de la part fédérale – sans lequel il aurait fallu interrompre les travaux de forage.

Mais cette belle union a aussi ses faiblesses. Car si la densité du réseau ferroviaire suisse, l'organisation de son exploitation et sa fréquentation-voyageurs font exemple et référence à l'échelle internationale,

le rail peine toujours, dans notre pays comme ailleurs, à boucler ses comptes. En réalité, les mêmes Suisses, qui font preuve d'une belle générosité en matière de financement des investissements,

s'avèrent beaucoup moins compréhensifs en tant qu'usagers. Ces derniers, considérant le prix relativement élevé des titres de transports, estiment payer déjà le plein tarif pour un service dont l'afflux inespéré de voyageurs supplémentaires réduit forcément la qualité et la fiabilité. On sait combien cette diminution se fait douloureusement sentir aux heures de pointe et sur les lignes intervalles, utilisées aux limites de leur capacité.

En clair, les demandes tendant à augmenter le prix des billets et abonnements demeurent mal accueillies, tant par le public que par les élus. L'accord se fait pour construire, non pour exploiter ou entretenir. Comme si les investissements avaient un sens par eux-mêmes et ne devaient pas être valorisés par la meilleure utilisation possible des infrastructures et installations financées.

Même s'il est évidemment plus prestigieux de bâtir pour la durée que de dépenser pour le ménage courant, le déséquilibre s'accroît dangereusement, au détriment de l'exploitation. Ennemis déclarés du rail ou pas, les partisans de la route, pour le déplacement des personnes et le transport de marchandises, font leurs calculs et vont donner de plus en plus de la voix. Le chemin de fer, objet d'une belle ferveur, pourrait en souffrir.

Heureusement, l'union se refera sans doute autour de Rail 2030, comme elle a tenu bon pour Rail 2000, bientôt en fin de parcours. La consultation attendue pour l'année prochaine et les débats qui s'annoncent aux Chambres fédérales pour 2012-2013 permettront de vérifier que la Suisse demeure fidèle à l'une de ses plus belles marques de fabrique: le train. Restera à pousser la cohérence jusqu'à en soutenir non seulement le développement à long terme mais aussi l'existence au quotidien.

Yvette Jaggi

Office fédéral des transports (OFT)

Nouveau directeur

Peter Füglistaler dirigera l'OFT dès juin. Le Conseil fédéral a choisi ce membre de la direction des CFF pour succéder à Max Friedli, qui

prendra sa retraite après 17 ans à la tête de l'office. Agé de 50 ans, Peter Füglistaler est depuis 2001 responsable de la division Finances et Droit

de l'infrastructure des CFF. Il fait partie à ce titre de la direction de l'ex-régie. En tant que directeur de l'OFT, Peter Füglistaler devra préparer la

politique suisse des transports ainsi que représenter les intérêts helvétiques en Europe. Principaux chantiers en vue: le financement des infrastructures ferroviaires et la mise en œuvre de la réforme des chemins de fer. Concrètement, l'OFT devra élaborer le projet Rail 2030, la prochaine étape de l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agira notamment de trou-

ver de nouvelles sources pour financer ces travaux. Le gouvernement met en avant la « solide formation scientifique », la « riche et longue expérience professionnelle », la « capacité à penser en termes stratégiques » et les dons pour la négociation du nouveau directeur qui « parvient à imposer son point de vue ».

Renouvellement de la convention collective de travail cadre des transports publics vaudois

Partenariat social renforcé

Augmentation de cent francs des barèmes syndicaux, incitation pour les entreprises formatrices, protection contre les licenciements des délégués syndicaux et congé paternité passant de un à cinq jours. Voilà les quatre points forts de la CCT cadre vaudoise signée le 17 décembre à Aigle par le SEV et l'association patronale UVTP (Union vaudoise des transports publics).



Deux femmes et deux hommes pour la signature de la CCT cadre vaudoise 2010 – 2013. De g. à d.: Richard Zaugg (directeur du NSTCM) et Claude Oreiller (directeur des TPC) pour l'UVTP et Barbara Spalinger (vice-présidente SEV) et Danièle Dachauer (vice-présidente centrale VPT) pour le SEV.

«La convention collective précédente était très bonne. Forcément, en négociant son renouvellement nous n'avons pas pu casser des briques. Malgré tout, nous avons réussi à y apporter des améliorations.» Jeudi 17 dé-

cembre au château d'Aigle, c'est par ces quelques mots que la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger a présenté la nouvelle CCT cadre des transports publics vaudois. Le conseiller d'Etat François Marthaler, les directions des neuf

ETC vaudoises et les responsables des neuf sections SEV VPT du canton étaient rassemblés pour cette cérémonie protocolaire de signature. Avant que les partenaires sociaux paraphent la nouvelle convention collective de

travail cadre, François Marthaler a souligné l'importance d'une bonne collaboration entre partenaires sociaux. «Je suis donc particulièrement heureux que le MOB ait réintégré l'Union vaudoise des transports pu-

blics et résolu le conflit avec le syndicat.» En effet, quelques minutes avant la signature de la CCT cadre vaudoise, SEV et GoldenPass ont signé leur première CCT d'entreprise, enterrant ainsi la hache de guerre. (lire page 3).

Deux présidents de sections donnent leur avis sur la nouvelle CCT cadre vaudoise

Qu'est-ce que la première CCT cadre a apporté au personnel des ETC vaudoises ?

Philippe Chambovey (président de la section VPT Plaine du Rhône). Les grandes avancées sont le congé maladie longue durée, la fixation des jours de congés et congés spéciaux, en particulier pour

les mandats syndicaux et mandats dans des institutions de prévoyance. La fixation d'un règlement salarial avec ses allocations et indemnités. Sans oublier les règles de sécurité dans la protection de la santé sur la place de travail.

André de Giuli (président de la section VPT MBC). La CCT VD a apporté la garantie des salaires et la sauvegarde des concessions dans le canton.

Selon vous, quelle est la principale nouveauté de cette nouvelle CCT cadre ?

André de Giuli. Protection contre le licenciement du personnel qui milite dans un syndicat et le congé paternité.

Philippe Chambovey. Le congé paternité avec une amélioration de certains congés spéciaux. La

protection contre le licenciement pour les membres élus des comités de section. D'autres améliorations devraient voir le jour dans les négociations des CCT d'entreprise.

Etes-vous satisfaits du résultat des négociations ?

Philippe Chambovey. Bien sûr que je suis satisfait du résultat final de cette négociation puisqu'elle nous protégera bien davantage contre les licenciements dans le cadre de notre activité syndicale.

André de Giuli. Je suis partiellement satisfait pour deux raisons: nous n'avons pas obtenu la semaine supplémentaire de vacances, ni pu augmenter de manière satisfaisante tous les barèmes des salaires minimaux.

Comment s'annoncent les négociations de vos CCT d'entreprises ?

André de Giuli. Elles sont terminées: nous avons pas mal d'acquis et elles doivent être signées au début de l'année.

Philippe Chambovey. Il m'est très difficile de répondre à cette question, en

effet nous n'avons pas encore débuté les négociations...

C'est bientôt Noël, rêvons un peu: que souhaiteriez-vous faire figurer dans quatre ans dans la version N° 3 de la CCT cadre vaudoise ?

Philippe Chambovey. La finalisation de la semaine de vacances supplémentaire pour tous et une valorisation de tous les métiers des transports publics en général, traduite par une augmentation salariale conséquente de toutes les fonctions. Il serait peut-être aussi nécessaire de fixer une réglementation contraignante pour le maintien de notre niveau de vie au moment de la retraite.

André de Giuli. La semaine de vacances supplémentaire pour tous!



André de Giuli.



Philippe Chambovey.



» Le contexte est préoccupant et nous sentons parmi le personnel une grande insécurité et une sorte de colère contre l'entreprise. «

Manuel Avallone, vice-président SEV

Le vice-président Manuel Avallone s'exprime sur les gros dossiers que le SEV négocie actuellement avec les CFF

« Le personnel CFF est inquiet »

Echec des négociations salariales, démarrage imminent des négociations de la CCT et, dans le pipeline, d'autres poids-lourds à traiter comme la Caisse de pensions, la réorganisation d'Infrastructure et l'avenir de Cargo : qu'attendre du partenariat social avec les CFF ces prochains temps ?

contact.sev : Il n'a pas été possible de parvenir à un accord avec les CFF dans les négociations salariales. Où en est-on aujourd'hui 23 décembre, avec la perspective de se retrouver devant le tribunal arbitral ?

Manuel Avallone : Nous allons formellement saisir le tribunal arbitral à mi-janvier ; il devra ensuite être constitué. Nous allons désigner nos représentants et faire des propositions pour la présidence. Nous sommes aussi en train de rédiger notre requête et devons encore la soumettre à la Communauté de négociations. Nous nous attendons à ce que des pourparlers soient ensuite engagés. Selon la CCT, la décision doit tomber jusqu'à mi-avril.

Quelle a été ton impression lors des négociations salariales : comment était l'ambiance ?

Pour ma part, j'ai clairement ressenti que les CFF ne voulaient pas accorder une augmentation générale des salaires. Ils n'ont offert qu'une prime unique de 300 francs pour l'année 2009 et la mise à disposition de 0,4 % de la masse salariale pour les augmentations individuelles liées au système. Ils ne se sont pas montrés prêts à accorder une augmentation générale à toutes les collaboratrices et à tous les collaborateurs. La position des CFF est : « Les salaires des employés CFF sont très bons, ils peuvent encore endurer quelque chose. »

Avec la Communauté de négociations, tu es entré en négociations en exigeant le maintien du pouvoir d'achat du personnel. Cela semble ne plus être une revendication réaliste.

La situation est très difficile car il est clair pour les CFF que l'opération Caisse de pensions est lancée : la Confédération paie un tiers (les 1 148 millions de francs que le Conseil fédéral a annoncé), les CFF mettent un tiers, également environ un milliard et le personnel doit contribuer pour le dernier tiers, soit un milliard de plus. Cela prendra la forme d'une cotisation d'assainissement de 2 % dès le début de 2010 ; elle diminuera en-

» J'attends que le tribunal arbitral règle la question du pouvoir d'achat pour éviter que la crise retombe sur le dos du personnel. «

suite dès le milieu de l'année à cause du relèvement de l'âge de calcul des rentes. Les CFF l'admettent, c'est une réalité pour eux. Concrètement, les collaboratrices et collaborateurs perdront du pouvoir d'achat. C'est justement ce que nous voulions éviter parce qu'il est stupide d'affaiblir le pouvoir d'achat des consommateurs en période de crise ; cela provoque une spirale descendante.

Considères-tu comme un échec pour la Communauté de négociations qu'aucun résultat n'ait pu être atteint ?

Quelle aurait été l'alternative ? Ou nous acceptions

la proposition des CFF ou nous aurions dû mettre sur pied une gigantesque mobilisation. Cela nous a semblé des plus problématique dans la situation économique actuelle, de plus juste avant Noël. Gardons nos forces pour les conflits plus importants qui pourraient survenir. En outre le recours au tribunal arbitral est prévu dans la CCT, il n'y a donc rien d'aberrant. Nous croyons aux chances de parvenir à une solution acceptable devant ce tribunal.

Qu'attends-tu concrètement du tribunal arbitral ?

J'attends que le tribunal arbitral règle la question du pouvoir d'achat pour éviter

que la crise retombe sur le dos du personnel.

Parlons des CFF en général. Si on excepte les négociations salariales et la CCT, qu'est-ce qui te préoccupe le plus en ce moment ?

Les CFF se trouvent dans une situation très inconfortable. Il y a toute la thématique de la Caisse de pensions qui va nous préoccuper massivement pendant des années. Les actifs sont touchés car ils voient leur prévoyance vieillesse se détériorer. De plus, les pensionnés attendent une compensation du renchérissement depuis 2004 et ils vont devoir attendre encore longtemps avant de rece-

voir quoi que ce soit. Sauf bien sûr si la Confédération règle enfin sa dette. Cela fait de l'ombre à tout ce que le personnel réclame : les CFF sont maintenant dans une situation de ne pas avoir d'argent et de devoir en quémander, ce qui fait que tout ce que nous demandons est systématiquement refusé avec cet argument.

Il y a beaucoup d'agitation à Infrastructure. Qu'est-ce qui se passe ?

Le nouveau chef Infrastructure a fait effectuer un audit du réseau. Celui-ci montre que ce réseau est encore actuellement en bon état. Il pourrait toutefois se retrouver dans une situation critique là où il est difficile de maintenir le standard habituel sans augmenter massivement l'entretien. Nous parlons d'un milliard supplémentaire que la Confédération aurait dû mettre à disposition. Les CFF n'ont pas obtenu cette somme dans la nouvelle convention de prestations avec la Confédération. Cela amène encore davantage d'incertitude au sein de la Division.

Infrastructure a lancé deux projets : Best Infrastructure Overhead et Infrastructure

suppressions de postes, ce qui correspond à 300 à 350 postes à plein temps. Ceci aussi montre que les mesures d'économies seront à charge du personnel, comme nous l'avons vu dans les négociations salariales.

Qu'attends-tu à l'avenir de CFF Cargo ?

On sait que CFF Cargo aurait besoin d'un partenaire qui soit prêt à investir de l'argent dans l'entreprise. Mais les solutions envisagées avec les chemins de fer allemands et français ont maintenant capoté. On ne sait pas actuellement s'il y a une alternative, il y a donc un grand point d'interrogation.

Voilà pour les gros dossiers ; le contexte est donc préoccupant et nous sentons parmi le personnel une grande insécurité et une sorte de colère contre l'entreprise qui se comporte tout à coup comme une entreprise sans-le-sou.

Les CFF se montrent-ils plus mauvais qu'ils ne sont ?

C'est bien un peu ce qui se passe en ce moment. Les CFF sont cependant, sur le plan mondial, une des meilleures entreprises de transport public. Ils dispo-

» Les CFF profitent du contexte économique pour se lamenter et jouer les nécessiteux auprès de la politique et du grand public. «

2014. Il est question actuellement d'économiser 50 millions de francs par des

sent encore – je souligne : encore – d'un personnel hyper motivé, qui connaît

INTERVIEW



Manuel Avallone dans son bureau, devant l'affichette de la manifestation de Bienne en 2006.

son affaire, qui vit pour son entreprise et s'engage à fond. Les CFF profitent du contexte économique pour se lamenter et jouer les nécessaires auprès de la politique et du grand public. Je suis toutefois convaincu que les CFF sont une bonne entreprise bien dans leur peau. Ils vont aussi démarrer l'année prochaine avec un bénéfice appréciable.

2010 maintenant. Laissons encore la CCT de côté. Quels sont les autres dossiers ?

Ce sont toujours les trois mêmes : le plus important est l'assainissement de la Caisse de pensions qui doit être débattu au Parlement. Nous revendiquons 3,4 milliards, la Caisse de pensions serait ainsi correctement remise à flots. Ce n'est pas quelque chose qu'on négocie entre partenaires sociaux, la décision sera politique ; nous cherchons à

convaincre le Parlement par tous nos moyens. Il y a ensuite la réorganisation de toute la division Infrastructure ; c'est un processus énorme dans lequel nous voulons nous impliquer. Le troisième dossier est celui de Cargo où le Conseil d'administration doit décider l'année prochaine de la suite des opérations.

Les CFF, dans un contexte aussi complexe, veulent encore négocier une nouvelle CCT. Est-ce réaliste ?

Oui, si on veut poser encore plus de mines dans le terrain ... Nous sommes entourés de signes de démantèlement : suppression de places de travail, chômage partiel, chômage. Si on veut négocier maintenant une CCT, les conflits sont programmés. Nous trouvons qu'on ne devrait rien précipiter. On peut continuer à fonctionner avec la CCT actuelle, on peut mettre à

profit l'année qui vient pour examiner les gros morceaux comme le système des salaires avec tout ce qui tourne autour. Il y a aussi des points que nous voudrions voir réglés dans la nouvelle CCT. Toutefois, si nous analysons le con-

« On devrait tout d'abord clarifier les points ouverts avant de s'attaquer à la CCT dans son ensemble. »

texte, ce n'est pas pressant, cela surchargerait le bateau.

On travaille déjà sur le système des salaires. Est-ce que c'est en bonne voie ?

Sur la base du système en tant que tel, cela ne donnera pas un mauvais résultat. C'est en soi une affaire technique qu'on peut résoudre avec un ordinateur. La discussion tournera autour de la valeur du travail ; quelle est la valeur d'un travail donné et combien doit-

on payer pour cela ? Nous n'accepterons pas que la valeur soit répartie de bas en haut. De plus, il est important pour nous que l'évaluation personnelle telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui disparaisse et qu'on introduise un système qui

motive les collaborateurs et collaboratrices et pas qui les frustre, un système qui ouvre aussi des perspectives. L'entretien devra également s'orienter sur le développement personnel et pas sur la rétribution. C'est cela qui compte pour nous. Nous demandons en outre que les négociations salariales portent effet au 1^{er} janvier et plus au mois de mai ; finalement les directives définissant un quota salarial doivent être supprimées. Il

n'est pas admissible que l'on doive conduire des négociations salariales annuelles au sujet d'augmentations auxquelles les collègues ont droit de par le système. L'entreprise est responsable de son bon fonctionnement.

Seulement ça, c'est déjà un gros morceau. Ne serait-ce pas intelligent de clarifier ces points avant d'entamer les négociations de la CCT ?

Il serait judicieux de se prendre le temps de clarifier les points ouverts et de trouver des solutions acceptables pour les deux parties, faute de quoi le conflit est programmé. Nous en avons fait l'expérience avec Salsa. On devrait discuter de tous ces points en détail et clarifier ce qui doit l'être avant de s'attaquer à la CCT dans son ensemble.

Révision de l'assurance-chômage

La majorité bourgeoise s'attaque aux chômeurs et chômeuses

Lors de sa session de décembre, le Conseil national, confondant de manière impressionnante cause et effet, a lancé la chasse aux chômeurs et chômeuses. Sa majorité de droite croit que l'aide fournie à ces derniers leur permet de vivre convenablement et qu'il suffit d'en fermer le robinet pour qu'ils retrouvent immédiatement du travail. Mais sur quelle planète vivent donc ces « Messieurs Dames » de la Coupole ?

La principale cause de l'important chômage actuel et de la situation tendue dans laquelle se trouvent les assurances sociales est la crise économique et financière. Or, alors que les équilibristes de la finance croulent à nouveau sous un flot de bonus, de larges pans de l'économie luttent contre les conséquences de cette crise. Le chômage a explosé. Actuellement, 226 000 demandeurs et demandeuses d'emploi sont enregistrés, quand le nombre d'emplois à repouvoir n'est que de 13 000 environ. Cependant, ignorant les chômeurs et chômeuses d'une manière inimaginable, l'UDC, les radicaux et les démocrates-chrétiens viennent de décider un démantèlement encore inédit en Suisse des prestations de l'assurance-chômage. Une méthode à la hussarde que justifieraient les actuels déficits de cette assurance ; tout cela, sur fond d'une rengaine trop souvent entendue durant ces débats, selon laquelle notre assurance-chômage serait trop attractive, ce qui poserait problème.

Cette polémique menée sur le dos des personnes concernées est injuste et même surréaliste. Le chômage est



synonyme de perte de 20 % du revenu en cas d'obligations familiales, de 30 % dans le cas contraire. En quoi est-ce « attractif » ? Vu l'ampleur du chômage, il n'est pas si simple non plus de trouver rapidement un nouvel emploi. En tant que secrétaire syndical, je suis chaque jour en contact avec des entreprises de l'industrie qui, étant donné la situation économique tendue, décident de geler les embauches, de ne pas remplacer les départs, d'introduire le chômage partiel, voire de licencier. Ce qui rend l'accès du monde au travail nettement plus ardu, spécialement pour les jeunes ayant terminé leur scolarité ou un apprentissage.

Un démantèlement social sans pitié

Mais ces Messieurs Dames du Conseil national n'en ont manifestement cure. S'il n'en allait que selon leurs vœux, le démantèlement des prestations de l'assurance-chômage se présenterait sous la forme du multipack suivant :

1. À l'avenir, une période de

cotisation de 12 mois ne donnera plus droit qu'à 260 indemnités journalières au lieu de 400 comme aujourd'hui.

2. Seules les personnes ayant cotisé durant 18 mois d'affilée auront désormais droit au maximum de 400 indemnités journalières, cette durée étant actuellement de 12 mois ; en outre, ces personnes devront être âgées de plus de 30 ans ou avoir des obligations familiales.

3. Les personnes âgées de moins de 30 ans et n'ayant pas d'obligations familiales n'auront plus droit qu'à un maximum de 260 indemnités journalières, celles de moins de 25 ans à 130 indemnités seulement.

4. Les jeunes chômeurs et chômeuses sans obligations familiales âgés de 30 ans ou moins devront accepter tout emploi, quelle que soient leurs aptitudes ou leur expérience professionnelle.

5. Pour les plus de 55 ans, le droit à 520 indemnités jour-

nières ne naîtra qu'après une période de cotisation de 24 mois, contre 18 à ce jour.

6. Les chômeurs et chômeuses de longue durée seront également punis : par 93 voix contre 88, le Conseil national s'est prononcé pour une réduction de leurs indemnités. Après une période d'indemnisation de 260 jours, le montant de leurs indemnités baissera de 5 %, une nouvelle baisse de 5 % étant prévue après le versement de 330 indemnités.

7. Le droit aux indemnités des « personnes libérées de l'obligation de cotiser » sera réduit à 90 jours. Cela concerne par exemple les jeunes qui ne trouvent pas d'emploi une fois leurs études terminées ou les femmes dont la durée de cotisation est insuffisante, suite à une maternité, ou qui doivent chercher un emploi après le décès de leur conjoint ou une séparation.

Le référendum comme frein de secours

Avec ces décisions, le Conseil national biffe des prestations

de l'assurance-chômage pour un montant de 700 millions de francs, sans pour autant créer le moindre emploi. Les coupes réalisées dans les indemnités journalières auront au contraire pour effet qu'en Suisse, encore plus de personnes dépendront de l'aide sociale. C'est indigne pour les personnes concernées. Il s'agira là aussi d'un énorme transfert de coûts vers les communes. Cette révision, trop unilatérale, punit les chômeurs et chômeuses alors qu'il n'y peuvent mais. Or aujourd'hui, pendant la plus grande crise depuis des décennies, la Suisse a précisément besoin d'une assurance-chômage qui soit forte et serve des prestations de qualité. Pour les personnes concernées, mais aussi pour stabiliser l'activité économique. Si ce projet de révision reste en l'état, un frein de secours devra inévitablement être actionné sous la forme d'un référendum. Ensuite, le peuple pourra mettre le holà à cet injuste démantèlement social !

Max Chopard-Acklin, conseiller national et secrétaire d'Unia/tq



La droguerie pour votre qualité de vie

GRIPPE ET REFROIDISSEMENTS Prévenir et rester en forme

Des virus futés

Les refroidissements (infections grippales) comme la véritable grippe (influenza) sont des maladies infectieuses aiguës essentiellement provoquées par des virus. Si des bactéries interviennent également, on parle alors d'infection secondaire. Il ne faut pas sous-estimer les virus, d'autant qu'ils peuvent facilement muter. Notre système immunitaire a donc de la peine à les arrêter. Autrement dit, ils sont dangereux car ils ont souvent un petit peu d'avance sur la réponse immunitaire – une avance infime mais capitale. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) tente de suivre de très près l'évolution de ces virus mutants et publie régulièrement de nouvelles recommandations concernant l'utilisation de vaccins adaptés, dans la limite du possible, aux virus actifs à ce moment-là.

Pour en savoir plus sur l'action «atout santé», rendez-vous sur la plate-forme vitagate24.ch/atoutsante.aspx

Prendre le temps

Les troubles liés aux refroidissements s'atténuent après trois à sept jours. Ce n'est pas une raison pour ne rien entreprendre en attendant.

Rhinite aiguë: les inhalations de vapeur chaude favorisent le décongestionnement des muqueuses. Si le nez est sensible, utiliser une pommade au dexpanthénol pour le soulager. Les gouttes nasales décongestionnantes peuvent s'utiliser sur une courte période. Alternative plus douce: les gouttes ou rinçages pour le nez contenant une solution saline ou de l'eau de mer.

Maux de gorge: les pastilles à base de sauge ou de mousse d'Islande, par exemple, soulagent les picotements. Il existe aussi des analgésiques qui contiennent des anesthésiques locaux. Les sprays spagyriques constituent une bonne alternative. Les solutions désinfectantes pour gargarismes soulagent également (attention: ne pas utiliser plus de trois jours d'affilée). Enfin, on peut recommander les tisanes contre les refroidissements et les compresses chaudes.

Toux: la toux sèche nécessite un autre traitement qu'une toux chronique ou grasse. Demandez conseil à votre droguiste.

Enrouement: ménagez votre voix, enveloppez chaudement votre cou et sucez des pastilles, par exemple, au sel d'Ems.

Grippe: si vous souffrez d'une grippe, vous devriez consulter un médecin.



Impressum

ASD Association suisse des droguistes,
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Rédacteur en chef: Heinrich Gasser (hrg)
Textes: Katharina Rederer (kr)
Mise en page: Odette Montandon
Traduction: Claudia Spätig



Simplement bien assuré.

L'assurance-maladie online avantageuse CPT soutient l'action «atout santé».



20%

Vifor Pharma

Demogripal C

Demogripal C est pris en boisson chaude pour atténuer la fièvre et la douleur en cas de maladies par refroidissement.

Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.

20% à l'achat d'un Demogripal dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 janvier 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.



20%

Vifor Pharma

Demonatur capsules contre les refroidissements

Médicament à base de plantes médicinales. Les capsules sont utilisées en cas d'affections de genre grippal des voies respiratoires accompagnées de toux ou de catarrhe bronchique, surtout lors d'une évolution persistante ou répétitive.

Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.

20% à l'achat d'un Demonatur capsules dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 janvier 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.



20%

Vifor Pharma

Trioфан rhume sans conservant

Trioфан Rhume sans conservant est un médicament local contre le rhume qui décongestionne la muqueuse nasale, diminue et fluidifie les sécrétions. Les voies respiratoires supérieures sont ainsi libérées. Trioфан Rhume sans conservant est utilisé pour le traitement des états congestifs de la muqueuse nasale pour dégager le nez lors de rhume.

Veillez lire la notice d'emballage ou vous adresser à votre droguiste.

20% à l'achat d'un Trioфан rhume spray dans votre droguerie. Valable jusqu'au 30 janvier 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.



» Grâce à notre fort taux de syndicalisation, aucun steward a été licencié. «

Ferruccio Calogero Noto

Suppression des trains de nuit entre la Suisse et l'Italie

Arrivederci Roma

Les trains de nuit Suisse–Italie ont disparu avec le changement d'horaire du 13 décembre. Jusqu'à cette date, les voitures-couchettes étaient exploitées par la filiale des CFF elvetino. Grâce à la pression du SEV, les 34 stewards et hôtesses ont pu retrouver un nouvel emploi. Malgré tout, ces mêmes stewards et de nombreux usagers sont très fâchés contre la suppression de ces trains de nuit.

1 Au mois de septembre, les médias avaient largement commenté l'annonce faite par les CFF et Trenitalia de liquider Cisalpino. « Mais personne avait relevé à l'époque l'entrefilet du communiqué de presse des deux compagnies nationales qui annonçait la suppression des trains de nuit », fait remarquer Ferruccio Calogero Noto, 44 ans, steward sur les trains de nuit depuis une douzaine d'années et prési-

dent de la section « Services ferroviaires » du SEV.

Aucun licenciement

Ferruccio Calogero Noto et la secrétaire syndicale du SEV Regula Bieri se sont entretenus avec la direction d'elvetino afin que les trente-quatre stewards et hôtesses – tous syndiqués au SEV, sauf un ! – retrouvent un emploi. « Grâce à notre fort taux de syndicalisation, aucun steward a été licen-

cié » commente non sans fiereté Ferruccio Calogero Noto. « La plupart de mes collègues qui travaillent sur les trains de nuit desservis par elvetino sont des frontaliers italiens, travaillant depuis des décennies dans ce secteur ferroviaire très spécifique. S'ils avaient perdu leur emploi, cela aurait été dramatique. »

Président scrupuleux

Ferruccio Calogero Noto détaille comment les trente-

quatre stewards ont été reclassés au sein d'elvetino. Neuf, dont Ferruccio, poursuivront leur activité sur les trains de nuit qui relient quotidiennement Zurich à Budapest ; dix travailleront dans les voitures-restaurants ; huit avec les chariots minibars ; trois à la logistique et deux ont décroché des postes de cadres. « Deux seuls employés des trains de nuit ont refusé un poste chez elvetino et quittent l'entreprise », re-

lève le président de section. Diverses mesures de soutien ont été négociées par le SEV et la direction d'elvetino afin de faciliter ces réorientations professionnelles.

Une prestation négligée

Heureux d'avoir contribué à ce que chaque collaborateur retrouve un emploi, Ferruccio Calogero Noto dénonce cependant le peu de zèle que Trenitalia et les CFF ont manifesté pour dynamiser les



Corina et Seraina Zünd dimanche matin 13 décembre en gare de Zurich. Emues, elles viennent de terminer leur travail sur les voitures couchettes du dernier train Rome - Zurich.

Adieu, fidèle compagnon

Seraina et Corina Zünd sont sœurs jumelles. Depuis plus de dix ans, elles travaillent comme hôtesses dans les trains de nuit. Du 12 au 13 décembre, elles ont accompagné les dernières voitures-couchettes reliant Rome à Zurich. Témoignage à une voix.

« Au début, nous avons travaillé dans les trains de nuit pour payer nos études et pour rester en contact avec l'Italie. Nous avions effectué un séjour scolaire à Rome. Maintenant, c'est un métier que nous exerçons occasionnellement par passion. Nous sommes bien entendu toutes deux membres du SEV. Les

trains de nuit nous ont toujours fait rêver. Cela commence en arrivant dans les gares, lorsque les haut-parleurs annoncent les destinations : Firenze, Roma... c'est magique ! Puis, dans le train, au fil des paysages, nous avons le sentiment d'appréhender les distances. Et bon dieu que c'est beau d'arriver au cœur d'une grande ville. Durant le voyage, il y a une convivialité dans les trains de nuit que l'on trouve nulle part ailleurs. Entre la Suisse et

par cette décision. C'est vraiment absurde d'avoir supprimé cette liaison Zurich – Rome et Genève – Rome. Mais nous avons la chance de pouvoir continuer à travailler sur le train de nuit de Budapest, en attendant que les CFF et Trenitalia reviennent sur leur décision... »

Sur le quai 3 de la gare de Zurich, les agents de la manœuvre emmènent les deux voitures-couchettes. Les deux sœurs Zünd fondent en larmes. Elles tiennent à la

» C'est vraiment absurde d'avoir supprimé cette liaison Zurich – Rome et Genève – Rome. «

Seraina et Corina Zünd

l'Italie, nous avons rencontré des gens en provenance des quatre coins du globe. Des touristes, mais aussi des usagers fidèles, déçus et fâchés

main une affichette avec l'inscription : « Adieu train EuroNight Luna, tu as été un fidèle compagnon de voyage » .

DOSSIER

Vendredi matin 11 décembre. L'EuroNight Genève – Rome arrive en périphérie de la capitale italienne. Ilario Placanica enlève les draps de son dernier train-couchette pour l'Italie. Il est l'un des trente-quatre stewards des trains de nuit qui reliaient la Suisse à l'Italie (lire page 12).



trains de nuit. Il y a eu les successives suppressions des trajets vers Venise, puis vers le sud de l'Italie, de la liaison Bâle - Rome et, enfin, des trajets Zurich – Rome et Genève

– Rome. « Il y a aussi eu passablement d'incurie dans l'entretien des voitures couchettes et un marketing très poussif », a conclu le président des stewards.



Regula Bieri s'est beaucoup battue pour défendre les postes de travail du personnel elvetino touché par la fermeture des trains de nuit reliant la Suisse à l'Italie.

Des usagers très fâchés

Des habitués des trajets nocturnes Suisse – Italie ont lancé une pétition pour demander le maintien des trains de nuit en direction du sud.

A la mi-novembre, lorsque des habitués des trains de nuit pour l'Italie ont appris que ces trains allaient être supprimés, ils ont constitué le comité « Vivaeuronight ». Comité au sein duquel milite la musicologue valaisanne Katia Chevrier. « Nous avons lancé une pétition. (suite en page 12)



Samedi soir 12 décembre le dernier train de nuit pour l'Italie s'arrête en gare de Lausanne. Ferruccio Calogero Noto s'entretient avec des usagers indignés par cette suppression.

(suite de la page 11)

Nous avons déjà récolté plus de 3'000 signatures. Pour relancer les trains de nuit qui vont en Italie, il n'y a pas de barrière de röstis. La pétition marche très fort des deux côtés de la Sarine. » Dans la nuit du 12 au 13 décembre, Ferruccio Calogero Noto a apporté le soutien de la section SEV « Services ferroviaires » au comité « Pour le maintien du train de nuit Suisse – Italie EuroNight Luna ». Ferruccio a effectué le trajet Genève – Domodossola avec quelques membres de

ce comité. Sur le site du comité, les témoignages affluent. On peut y lire celui de Florian : « Le plus scandaleux dans l'affaire a été la manière de communiquer des CFF. Quelques lignes délibérément cachées au bas du communiqué de presse annonçant la suppression de Cisalpino. Quant à l'argument du déficit de la ligne, il paraît suspect. Quelles actions Trenitalia et les CFF ont-ils entrepris pour endiguer la baisse des passagers ? Absolument rien ! » Téléchargez la pétition sur le site www.vivaeuronight.webs.com

Dernier trajet Genève – Rome pour le steward Ilario Placanica

« J'ai le vague à l'âme »

Ilario Placanica, travaille depuis 21 ans comme steward sur les trains de nuit CFF. Jeudi soir 10 décembre, le nœu à la gorge, il a effectué sa dernière nuit sur l'EuroNight Luna reliant Genève à Rome.

clients sont à peine arrivés dans leur compartiment qu'Ilario leur donne des bouteilles d'eau. Des feuilles de signatures de la pétition contre la suppression des trains de nuit circulent d'un compartiment à l'autre. Les discussions entre clients s'enflamment. « Quoi, ils veulent supprimer les trains de nuit ? Ils sont fous ! Mais qu'est-ce qui leur prend aux dirigeants des chemins de fer ? »

de service habituel était Genève. Imaginez les horaires ! Départ de Domodossola dans l'après-midi. Prise de service le soir à Genève. Arrivée le lendemain matin à 9 heures et demie à Rome. Dix heures plus tard départ de Rome destination Genève puis retour à Domodossola. « Désormais, mon nouveau lieu de service sera Zurich. Grâce au travail du SEV dont je suis membre depuis de nombreuses années, j'ai pu conserver mon job de steward chez elvetino, sur la ligne Zurich – Budapest. Les absences de mon domicile seront encore plus longues. Je parle l'italien, le français et l'anglais mais pas l'allemand et encore moins le hongrois. Je me suis mis à l'allemand, j'espère que je m'en sortirai... »

De Rome à Budapest

Très professionnel, Ilario Placanica recueille auprès des clients les titres de transport, les cartes d'identité ou les passeports. Il communique les informations aux chefs de train et douaniers. Dans le couloir, les discussions autour de la suppression des trains de nuit se sont calmées. Les clients se sont levés dans leurs couchettes. Dans sa cabine de service Ilario se

tire un café. « Ce que j'aime dans ce métier c'est la grande indépendance que nous avons. Le plus difficile, ce sont les horaires », commente-t-il sobrement. Comme la plupart de ses collègues qui travaillent sur les trains de nuit des CFF, c'est un frontalier. Il vit à Domodossola avec sa femme et son fils étudiant de 18 ans. Jusqu'à la mi-décembre son lieu

C'est une soirée de décembre inhabituellement douce. Mais pour Ilario Placanica elle a un goût amer. C'est son dernier tour de service sur la ligne Genève – Rome, trajet qu'il a effectué « des centaines et des centaines de fois ». A chaque arrêt entre Genève Aéroport et Brigue, il descend de sa voiture-couchettes pour accueillir avec son sourire affable les clients qu'il coachera jusqu'à Bologne, Florence ou Rome. Les

UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

Les trains de nuit EuroNight Luna partaient de Genève ou Zurich et ne formaient plus qu'une composition à Brigue. Ils étaient composés de voitures couchettes CFF 2^e classe desservies par du personnel elvetino et par des voitures lits Trenitalia 1^{ère} classe desservies par du personnel employé par la compagnie de voyages

Wasteels. Jusqu'au milieu des années 90, les CFF confiaient le service de leurs trains de nuit à la CIWL (Compagnie internationale des wagons lits), puis dès 1995 à EBS (Europäische Bahn-Service). C'est en 2004 que les CFF ont décidé de confier le service des voitures couchettes à leur propre filiale elvetino.

COMMENTAIRE

Réintroduire les trains de nuit pour l'Italie ?

Les CFF justifient la suppression de l'Euronight par la baisse des passagers et la perte d'environ 3 millions de francs par année. Cette situation émane de causes bien précises, dénoncées en son temps par le syndicat, comme par exemple la suppression ces dernières années de plusieurs trains de nuit et la détérioration des horaires de ceux restés en activité, sans parler de la mauvaise qualité du service aux usagers. Il y a aussi eu un marketing inexistant et un système de vente et de réservation qui laissaient à désirer. Problèmes dus à la mauvaise coopération entre les CFF et Trenitalia.

Les trains de nuit entre la Suisse et l'Italie pourraient être viables, pour autant qu'un certain nombre de conditions soient remplies :

- Une seule gestion pour les voitures couchettes et les voitures lits, tant au niveau opérationnel qu'au niveau du service à bord (durant ces dernières années, le service des voitures lits de Trenitalia était confié à Wasteels Italie et celui des couchettes suisses à elvetino) ;
- Optimiser l'accompagnement des trains de nuit (gestion du service à bord en team, coresponsabilité du chef de team pour l'accompagnement du train) ;
- Horaires attractifs (bonnes correspondances à Rome pour l'Italie du sud, arrêt à Florence SMN, etc.)
- Amélioration du service à bord (restauration, coins salons, etc.)
- Garantir le nettoyage et un entretien optimal des voitures lits et voitures couchettes, notamment au niveau de la climatisation ;
- Effectuer un marketing et un système de réservation performant.

C'est certain, une politique ferroviaire pro active est à même de redonner vie de manière rentable aux trains de nuit italo-suisse.

Ferruccio Calogero Noto



Coup de blues pour Ilario Placanica lors de son dernier trajet Genève - Rome.

Paradoxe

Florence est derrière nous. Le jour pointe sur les collines toscanes. « J'ai le vague à l'âme », se confie Ilario en buvant un nouveau espresso. « Ces paysages, Rome, les clients que je revoyais régulièrement, les joyeux voyages de classes, les touristes asiatiques... tout ça, ça va me manquer ! Ces dernières semaines, les clients me disent qu'eux aussi sont déçus qu'on ait décidé de supprimer ce train de nuit. Il était bien pratique pour un tas de monde. En tout cas, en 21 ans de carrière, je n'ai jamais fait un voyage à vide. Ces derniers étés, nous avons eu énormément de touristes coréens. Et quel paradoxe ! Pendant qu'à Copenhague on essaie de trouver des solutions contre le réchauffement climatique, ici les chemins de fer abdiquent en faveur de la voiture ou de l'avion. Quel sens ça a tout ça ? »

Textes et photos:
Alberto Cherubini

SEV

6 et 7
février
10 h
Preda-
Bergün

■ **Jeunes SEV**
Week-end de luge

Samedi : voyage-apéro, départ de Coire en direction de Preda, avec les chemins de fer rhétiques. Puis luge et fondue. Nuitée sur place. Les coûts, peu élevés, seront partagés. Dimanche libre, à la charge du participant: ski, snowboard, luge, randonnée ou simplement passer du temps ensemble... Organisation: Pablo Maissen, commission jeunesse SEV.

Sous-fédérations

5 mai 2010
à 10 h 15
Unia -
Egghölzli
Berne 8

■ **VPT**
Assemblée des délégués

Tous les délégués des sections sont invités. Délai d'inscription : 9 avril 2010. S'annoncer sur www.vpt-online.ch ou à martin.ritschard@vpt-online.ch.

Sections

28
décembre
20 h
Buffet de la
Gare
Lausanne

■ **tl**
Grand loto de la chorale du personnel tl

Salle des Cantons. Ouverture des portes à 18 h 30. Des abonnements à Fr. 50.- seront vendus à l'entrée, jusqu'à épuisement du stock. Contact téléphonique possible, au 076 335 74 86.

Loisirs

9 - 23
janvier
Café « Chez
René »
Les Acacias

■ **USSC - Quilles**
9^e championnat genevois

Organisation: Les Donald's, Genève
Téléphone. Café « Chez René »:
022 301 44 08. Pas d'activité Quilles le samedi 16 janvier.



PRÉAVIS - JOURNÉES DE BRANCHE

Journée de branche Navigation : 27 janvier 2010 à Lucerne

Inscription : www.vpt-online.ch, roger.maurer@vpt-online.ch.

Journée de branche Fer : 16 février 2010 à Olten

Inscription : www.vpt-online.ch, martin.ritschard@vpt-online.ch.

Journée de branche Bus-GATU : 22 février 2010 à Olten

Inscription : www.vpt-online.ch, martin.ritschard@vpt-online.ch.

■ PV Genève

Belle ambiance chez les Genevois

La nouvelle formule de fête de Noël a rencontré un beau succès.

Nous étions 132 convives (salle comble) pour le repas de midi lors de la fête de Noël du 10 décembre. En cuisine, José Costa Vidreiro, responsable de la cafétéria « Les Quatre Saisons » de l'UOG, et son équipe au service,

et « + » ces dames du comité, toutes et tous ont travaillé dans une excellente ambiance. Les glaces André-Balmer garnies de bricelets (confectionnés par de généreux membres) ont été très appréciés. A noter, le joli côté festif, via l'orchestre « Triolets ». De la brève partie officielle, nous retiendrons une mise en phase de nos manifestations avec les dates de

parution du journal (journal le jeudi et nous le mardi qui suit pour nos assemblées et la fête de Noël). Une exception, la sortie de section aura lieu un vendredi (28 mai 2010 aux Diablerets, 1150 m d'altitude). Les « jubilaires SEV » 40, 50 et 60 années de sociétariat et le couple Zweifel (qui rentre dans le rang) sont félicités.

Le secrétaire, Bob



Première journée de branche touristique SEV en 2010

Exigences toujours plus élevées pour les professions des remontées mécaniques

Pour la première fois, le Syndicat du personnel des transports SEV organise une journée pour les collaboratrices et collaborateurs des entreprises de remontées mécaniques. Nous invitons toutes les personnes intéressées actives dans ce domaine (aussi les non-membres) à y participer.

Date : vendredi 15 janvier 2010

Heure : de 11 h 30 à 16 h 15 (repas de midi en commun inclus)

Lieu : Centre de compétences des remontées mécaniques (Seilbahn-Kompetenzzentrum SKZ) Zeughausstrasse 19, Meiringen.

A l'occasion de cette journée, nous présenterons les prestations que nous offrons, comme la protection juridique, le soutien en cas de problème sur la place de travail, les interventions auprès des employeurs, etc. Nous discuterons aussi des exigences toujours plus grandes vis-à-vis du personnel, en particulier de l'augmentation des responsabilités endossées par les employés des entreprises de remontées mécaniques. Nous visiterons en outre le centre de formation des remontées mécaniques (SBS) et aurons une vue d'ensemble des apprentissages du domaine des remontées mécaniques. Nous nous réjouissons de votre participation et vous demandons de bien vouloir vous inscrire jusqu'au vendredi 8 janvier 2010 auprès de : Christina Jäggi (031 357 57 32 ou christina.jaeggi@sev-online.ch).

Hans Bieri, secrétaire syndical SEV Berne, et Peter Peyer, secrétaire syndical SEV Coire.

DÈCÈS

Elsa Casagrande, veuve de Giuseppe, décédée le 12 novembre dans sa 93^e année. Membre PV Valais.

Marguerite Falquet, veuve d'Aimé, Lausanne, décédée le 5 décembre dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

Mathilde Hadorn, veuve de Georges, Nidau, décédée le 28 novembre dans sa 83^e année. Membre PV Bienne.

Jeanne Montavon, veuve d'Henri, Porrentruy, décédée le 28 novembre dans sa 83^e année. Membre PV Jura.

Werner Schwab, chef de halle retraité, Bienne, décédé le 21 novembre dans sa 83^e année. Membre PV Bienne.

Muguette Wittmer, veuve d'Hubert, Court, décédée le 28 novembre dans sa 75^e année. Membre PV Bienne.

Lidia Zesiger, veuve de Walter, Bienne, décédée le 17 octobre dans sa 75^e année. Membre PV Bienne.

■ PV Vaud

Noël : salle pleine à craquer

Le 9 décembre, pour la fête de Noël de notre section, la salle des Cantons du buffet de la gare de Lausanne était pleine à craquer.

Un programme alléchant attendait les membres réunis autour des tables joliment décorées par notre spécialiste Raymond Annen et achantandées de biscuits et mignardises par les dames du comité. Après l'ouverture en musique par la fanfare des Cuivres du Talent, le président, Daniel Tu-

rin, souhaite la bienvenue à chacun et fit part de sa préoccupation concernant le renouvellement du comité. Pour meubler la première partie, les Cuivres du Talent nous ont fait entendre, durant une heure, l'étendue de leur répertoire. Avec des paroles de circonstance enrichies de sujets ferroviaires, notre collègue Pierre-André Combremont apporta le message de Noël, message suivi du Voici-Noël repris par toute l'assemblée. La partie récréative était assurée par un autre collègue de la VPV, René Guignet. Tour à

tour armailli fribourgeois, vigneron vaudois et valaisan pure souche, il nous a gratifié d'un tour de chant humoristique avec notamment une chanson dédiée à l'AI (hi, l'AI, riri, l'AI) digne d'un professionnel; par ses histoires drôles et des déguisements adaptés, il nous a emmenés ensuite dans un tour du monde, de la France à l'Arabie saoudite. En conclusion, après-midi de bonheur et de joie, passée entre collègues qui ont pu l'espace d'un moment oublier les problèmes liés à notre caisse de pension. *Albert Blondel*

■ PV Biel/Bienne

Saint-Nicolas... à la zurichoise !

Fête de la St-Nicolas avec un attrayant programme et un goûter à la zurichoise pour les pensionnés de la région biennoise.

La fête de la St-Nicolas s'est déroulée le 3 décembre au restaurant Romand à Bienne. Une assistance de 119 membres s'est réjouie du programme diversifié de ce bel après-midi, enrichi par les chants du chœur d'hommes des cheminots pensionnés.

Les diplômés de reconnaissances pour 40, 50 et 60 ans de sociétariat SEV ont été remis aux membres concernés présents et le duo Edgar-Charles a tenu la salle en effervescence avec son programme de haute qualité qui a, à maintes fois, fait rire de bon cœur. Le goûter chaud, une assiette de rösti avec de l'émincé zurichois à discrétion, a été très apprécié. Un grand merci au personnel du restaurant Romand pour cet excellent repas et le service impeccable!

Ruedi Flückiger / trad. J.-C. Amiet

■ ZPV Ouest

Assemblée au menu fourni

C'est au Café de la Gare de Grolley que les membres des sections ZPV de la Région Ouest se sont rencontrés le 5 novembre.

Les membres du comité de la section de Fribourg, organisateurs du jour, ont bien fait les choses. A 9 h 50, Pascal Fiscali, coordinateur Ouest, a ouvert l'assemblée. Il a relevé pour exemple parmi d'autres, le travail effectué avec succès, par le président de la section ZPV Léman, Claude Gaille, dans le dossier des agressions. L'année prochaine sera celle du 125^e anniversaire de la ZPV. A nous tous de montrer que notre syndicat continue à jouer le rôle de rassembleur, pour organiser une lutte légitime et surtout unie. C'est au tour de Daniel Mollard, président de la section organisatrice, de souhaiter la bienvenue et une bonne assemblée à tous. Il se plaît à relever la présence de plusieurs retraités, de déclarer que 5 agents de train (dont 2 en activité) résident dans la commune ; ce qui le réjouit. Après l'élection des scrutateurs, Mr Pierre Guignard, conseiller communal, apporte le salut des autorités. En tout bon cheminot, il nous fait un intéressant exposé sur la commune et région, en mettant bien l'accent sur l'importance de l'arrivée du chemin de fer à Grolley. Est-ce un signe ? Lorsque Giorgio Tuti, nouveau président du SEV, a commencé son exposé, les rayons de soleil caressaient encore les rideaux de la salle. Mais, lorsqu'il aborda le sujet de la caisse de pension des CFF, tout s'assombrit car un nuage est passé. Venait-il de Berne ? Drôle de coïncidence en tout cas. Avec conviction, Giorgio a développé trois thèmes importants pour nous, cheminots.

1) Notre caisse de pension, en mauvaise situation financière depuis 1999, est encore dans un état grave de sous-couverture. Une des causes est à chercher dans une mauvaise décision politique prise en 1930. Et nous devons à nouveau compter sur nos élus fédéraux pour améliorer la situation. Avec différents exemples, il nous a informés et prouvés que lors de séances

avec des conseillers nationaux, il a remarqué que plusieurs n'étaient pas ou mal renseignés, ignoraient la situation réelle. Un grand effort d'information doit être et sera fait à l'intention des parlementaires, car eux ont le pouvoir de décision.

2) Un autre sujet important : la CCT. Là, le SEV traite directement avec les CFF. Giorgio estime que la CCT actuelle est correcte mais peut être dénoncée par une des deux parties d'ici au 30 juin 2010. Les CFF voudront certainement renégocier et le SEV devra définir une stratégie. Cela ne sera pas facile et il faudra être prêt.

3) En troisième lieu, ce sont les négociations salariales qui seront également mises sur la table. Pour le SEV, il faudra (entre autres revendications), absolument éviter une perte du pouvoir d'achat pour les cheminots.

Pour terminer, quelques intervenants se font entendre, qui d'une proposition, un avis, une constatation. On remarque chez tous une profonde déception en abordant le sujet de la caisse de pension. A court terme, il faut s'approcher des politiciens, les renseigner, les influencer adroitement car eux peuvent décider de l'issue des négociations. Merci Giorgio pour ton exposé qui a retenu l'attention de tous les participants. Andreas Menet, dans sa première année de fonction comme président central ZPV, sera l'orateur suivant. La sécurité dans les trains, la meilleure manière de régler les conflits, la collaboration avec la Bapo et de nombreux autres sujets occupent les séances. Il insiste sur l'importance de la fonction des délégués aux différentes commissions. Ils représentent la base et doivent avoir un bon contact avec celle-ci. Une nouveauté, avec les nouvelles structures du SEV, les présidents de sections feront partie du comité central. Cela apportera une meilleure approche avec ceux que l'on appelle la base. L'introduction par les CFF, du service Buon appetito a fait beaucoup de bruit cet été au Tessin. Plusieurs collègues ont refusé de fournir cette nouvelle prestation.

Bravo et merci Andreas pour tout le travail effectué.

Au tour de Thomas Sagesser membre de la CoPé, de s'adresser à l'assemblée. Après avoir transmis les salutations de Walter Thomas son président, il nous donne connaissance des problèmes dont la CoPé doit s'occuper, et surtout résoudre à la satisfaction de tous. Le traitement des demandes de congé pose problème ; notamment les délais de traitement imposés par le ZEF, l'obtention des congés pour les agents à temps partiel. La situation actuelle est la cause d'une insatisfaction générale. Le manque chronique de places pour le transport des vélos en période estivale, est connu des CFF mais ceux-ci tardent à y remédier. L'organisation de la formation des apprentis n'est pas satisfaisante car il y a eu plusieurs « couacs ». Un autre sujet épineux est celui de la préparation des trains. Les CFF voudraient diminuer le temps accordé pour cette tâche en se basant sur la composition du train, ainsi qu'une entrée en service différente pour les agents du même train. L'organisation et la répartition des tâches vont être compliquées. Nous apprenons également que le R 174.1 va être réédité. On pourra y remarquer quelques améliorations. Pour terminer, il rappelle à tous que la CoPé a besoin de gens motivés, avec de bonnes connaissances du travail dans les commissions pour représenter les agents de train. Merci Thomas pour ton exposé. Après le moment des questions qui ont toutes reçu une réponse satisfaisante, le président du jour annonce que le taux de participation est estimé à 20 %. Ce fut la dernière assemblée régionale avec un coordinateur comme président. La prochaine assemblée sera organisée par la section de Brigue. Daniel Mollard, président organisateur, ainsi que son équipe, méritent des félicitations et remerciements pour la bonne organisation de cette journée. Il lui reviendra la tâche la plus agréable du moment, en priant tous les membres présents de passer à table et leur souhaiter un bon appétit.

J. M. F / M. A

LA NEIGE EST LÀ – ON ANNONCE D'ORES ET DÉJÀ DES CONDITIONS FANTASTIQUES POUR LES SPORTS D'HIVER !

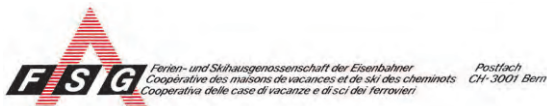
Et nous avons encore des appartements de vacances disponibles à certaines dates (surtout en janvier 2010) :



Bettmeralp

- à Bettmeralp
- à Grindelwald
- à Samedan

N'hésitez pas à nous appeler. Renate Freiburghaus vous renseignera volontiers au 031 911 46 88 (le matin). Vous pouvez aussi aller voir sur notre site internet www.fsg-ferien.ch. Vous y trouverez les disponibilités et les prix de ces locations.



SEV – CONFÉRENCES DE SECTION 2010

2 février
18 h 15 – 20 h

■ **Berne** (en allemand)
Secrétariat central SEV
Steinerstrasse 35
3006 Berne

3 février
17 h – 21 h

■ **Neuchâtel**
« Maison des Associations »
La Fondation de l'Ermitage et
des Rochettes
Rue Louis-Favre 1
2000 Neuchâtel

4 février
18 h – 20 h 30

■ **Lausanne**
Buffet de la gare
Grand Salon
Place de la gare
1001 Lausanne

Transports publics : offre étoffée

Réseau express régional jurassien

L'horaire 2010 voit la naissance d'un RER Jura. Au départ de Delémont, une cadence de trains à la demi-heure est proposée pour Bâle, Bienne et Porrentruy. Les Chemins de fer du Jura ne sont pas en reste.

Les autorités jurassiennes se réjouissent de l'amélioration de l'offre de transports pour le nouvel horaire, qui correspond à une progression de 15 % par rapport à l'ancien. Sous l'impulsion du canton, entre 2004 et 2008, l'offre a progressé de 35 %, entraînant une hausse de 45 % de l'utilisation des trains et bus, avec, au final, une baisse de 13 % du coût par passager pour les pouvoirs publics.

De 4 h 30 le matin à 1 h 15 la nuit 7 jours sur 7,



Fritz « La Vouivre »

quitter le Jura ou y venir avec le train est à présent encore plus aisé. De nouvelles et rapides connexions avec Berne, Zurich, Milan et Paris, mais aussi l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse et Zurich-Aéroport, placent le Jura en meilleure position en termes

d'accessibilité et de mobilité. Déjeuner à Paris à 9 h 30 est possible en quittant la capitale jurassienne pile à 4 h 34. Ce qui ne laisse pas moins de dix heures et cinquante minutes sur place pour le voyageur qui pourra quitter la Ville lumière à 20 h 24. Seul Genève fait un peu mieux que Delémont avec un quart d'heure de plus à disposition. Avec 4 h 11 comme meilleur temps de parcours, Delémont se situe aussi comme 2^e relation romande après Genève. L'offre de relations bus est également considérable, tant pour les CJ qui prolongent le terminus initial de lignes, que pour Car Postal avec ses 27 lignes et 341 km, ainsi que pour l'agglomération de Delémont.

Les CJ entrent dans la danse !

L'objectif d'une cadence



Les CJ en gare de Delle, sans frontières ferroviaires !

ce ferroviaire est quasi systématique entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier avec 5 paires de trains supplémentaires, rendant cet axe plus attractif au départ de Delémont et surtout Bâle. Du côté de l'Ajoie, l'offre s'est déjà amé-

liorée en 2009 entre Porrentruy et Bonfol, seule ligne à voie normale des CJ. Aujourd'hui, une nouvelle rame modernisée est introduite pour plus de confort à la clientèle.

JFM

LE FRITZ EN PARRAIN DES CJ ... ET DU SEV !



Ancien conducteur et dernier témoin des trains à vapeur entre Porrentruy et Bonfol, Fritz Kneuss a travaillé durant 42 ans dans la compagnie. Comme plus ancien collaborateur des CJ, celui-ci a été choisi à 92 ans afin d'être le parrain d'une rame NTN (nouveau train navette), histoire de franchir un pas dans la modernité. Lors d'une récente cérémonie, les CJ ont donc baptisé de l'emblème « La Vouivre » (animal mythique symbole de l'Ajoie) une rame Colibri de 127 places, achetée dernièrement aux CFF et repeinte en rouge et blanc.

La section SEV est fière que son membre d'honneur, syndiqué depuis 1960, soit choisi pour porter les couleurs de la compagnie. En Ajoie, une partie des cheminots CJ et CFF cultivent la désertification syndicale, alors que leur plus ancien camarade, clairvoyant, la tête sur les épaules, déclarait encore lors du centenaire de la section, sous le titre « D'avant... en arrière ! » : « Quand j'ai commencé aux chemins de fer en 1946, nous n'avions rien. Nous étions au fond, au fond du trou. Salaire misérable, pas d'indemnités ni treizième mois et encore moins de vacances. Mon travail journalier, au temps de la vapeur, s'étalait de 3 h du matin à 19 h. Et pas de supplément horaire pour les dépassements. Ensuite j'ai tout vu, tout eu. Salaire, vacances, caisse de pension pour la retraite, etc. C'est incroyable comme la société et le monde du travail ont changé. J'ai toujours suivi mon syndicat et fréquenté les assemblées de sections. Je suis sorti du trou, et les cheminots aussi, avec l'aide du SEV !

Maintenant, quand je vois l'évolution dans l'économie, ça m'inquiète profondément. C'est la dégringolade du social et des conditions de travail. Le travailleur doit de nouveau se mobiliser, les collègues se mettre ensemble, sinon, je n'ose pas imaginer... »

Merci Fritz pour ton témoignage qui reste d'actualité.

Jean-François Milani



Vi auguriamo di cuore
Buon Natale e felice Anno Nuovo
... da laddove non è facile partire !

Von Herzen wünschen wir Ihnen
Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr
... von dort wo der Abschied nicht leicht fällt !

Nous vous souhaitons de coeur
Joueux Noël et une bonne et heureuse Nouvelle Année
... l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !

Parkhotel Brenscino
Brissago
Martin Faes mit
Familie und Team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago,
Tel. 091 786 81 11 / info@brenscino.ch / www.brenscino.ch

Réorganisation à l'Informatique CFF

Doutes et ambiance morose

Le SEV a l'impression que la réorganisation du secteur Informatique (Obl) conduit à davantage de cas Noa qu'il ne serait nécessaire.

Le projet Obl (« Organisationsentwicklung betriebliche Leistungen ») est actuellement en cours dans le secteur Informatique (IT) des services centraux CFF. Son objectif principal est de réorganiser les activités et les interfaces dans les domaines Operations Management (IT-OM) et Architecture et Management (IT-AQ). Depuis début novembre, les nouveaux organigrammes sont en vigueur et quelques collaborateurs d'IT-AQ ont été transférés à IT-OM. A IT-OM, des collaborateurs ont également été déplacés. Environ 21 personnes vont entrer au programme Noa (nouvelle orientation professionnelle) au 1^{er} février 2010.

La direction de l'IT avait informé les partenaires sociaux le 27 août comme quoi, sur les 130 postes plein temps existants, environ 13 seraient supprimés par des adaptations des cahiers des charges et une augmentation de productivité. En voici les détails:

- Les cadres (environ 15 %) se voient attribuer leurs nouvelles fonctions.
- Les postes restants sont mis au concours, d'abord seulement à l'interne (ils ont été mis au concours sur l'intranet dès le 24 septembre, avec un délai de candidature au 16 octobre).
- Il a été recommandé aux collaborateurs de se porter candidat à deux voire trois postes.
- Les cadres choisissent leurs subordonnés et se mettent d'accord lors d'une réunion le 21 octobre, afin d'éviter des débauchages entre unités.
- Les personnes non engagées sont informées entre



Au service Informatique de Worblaufen, 21 personnes ont été écartées dernièrement.

le 22 et le 26 octobre de la suppression de leur poste au 31 janvier et reçoivent un soutien Noa pour une recherche de poste.

- Les collaborateurs qui n'ont pas toutes les qualifications pour un des postes ouverts pourront bénéficier de formation (Skill Alignment).

Des non-engagements bizarres

Malheureusement le SEV a pu constater que les personnes non retenues n'ont pas pu obtenir ce « Skill Alignment », contrairement à ce qui avait été indiqué par la direction IT le 27 août. Par exemple, un poste dans le domaine X a été mis au concours à l'externe le 6 novembre tandis que la personne qui occupait cette fonction, avec quasi le même cahier des charges qu'exigé dans l'annonce, va entrer à NOA. Cette personne, employée aux CFF depuis 35 ans, dont 32 à l'Informatique, n'avait pas imaginé de suppressions d'emplois dans son équipe, puisque celle-ci a toujours eu suffisamment de travail. Lorsque son poste a été mis au concours, cette personne n'a plus rien compris et s'est adressée au SEV. Daniel Trolliet, secrétaire syndical, a demandé des explications à la direction IT. Les responsables n'ont alors pas pu expliquer clairement pourquoi ce collègue n'avait pas été choisi. Il

avait par ailleurs toujours obtenu de bonnes évaluations. La déclaration d'un supérieur comme quoi le chef d'équipe avait été « trop gentil » dans ces qualifications a surpris Daniel Trolliet. Le supérieur aurait dans ce cas dû corriger cela bien avant. Et dans le cas où ce collaborateur avait réellement des déficits de qualifications, il aurait dû pouvoir bénéficier de la formation promise le 27 août (Skill Alignment). Daniel Trolliet estime que la direction IT doit ici offrir une solution dans le cadre-même du secteur IT.

Il y a d'autres collaborateurs de l'IT-OM qui n'ont pas été retenus et dont les postes ont été mis au concours à l'externe, sans qu'il ne soit expliqué pourquoi ils n'étaient plus assez bons pour ces fonctions et pourquoi ils n'avaient pas droit au fameux « Skill Alignment ».

D'innombrables questions

Il y a aussi le cas de deux collègues non retenus dans le domaine Y, dont les postes n'ont pas encore été mis au concours, puisque les tâches ont été incluses dans d'autres cahiers des charges. Ici, on peut se demander si ces tâches vont vraiment être considérées à l'avenir quasi comme des jobs à temps partiel ou si ces postes seront mis au concours lorsque ces deux collaborateurs seront loin...

D'autres questions subsistent, en lien avec la réorganisation:

- Pourquoi des tâches supplémentaires ont été ajoutées à certaines personnes, cela après l'engagement?
- Entre le délai de candidature (16 octobre) et la réunion du 21 octobre, il n'y avait que deux jours ouvrables à disposition pour évaluer les candidatures de 110 collaborateurs. Donc bien trop peu de temps pour

faire cela sérieusement. A moins qu'on ait déjà su à l'avance qui on voulait et qui on ne voulait plus... – Des 21 personnes non retenues, 7 ont plus de 50 ans et 5 tout au plus n'ont pas encore 40 ans. Est-ce que les bas salaires et la malléabilité comptent davantage que l'expérience?

– Pourquoi les personnes non retenues ne reçoivent-elles pas un accusé de réception de leur postulation et aucun refus écrit suite à leurs deux voire trois postulations? Que fait-on du savoir-vivre?

– Bien que ce soit agréable pour les cadres de ne pas avoir dû postuler, il peut paraître dérangeant qu'ils n'aient pas été logés à la même enseigne. On peut se poser également la question de savoir si tous auraient été retenus s'ils avaient subi les mêmes critères que leurs subordonnés. La newsletter n° 1 envoyée aux collaborateurs était intitulée « Concernés – Impliqués ». Beaucoup de personnes concernées n'ont pourtant pas pu être impliqués, au contraire! Le SEV attend avec impatience les réponses de la direction IT à propos de toutes ces questions en suspens.

Fi/Hes

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur : SEV, www.sev-online.ch

Rédaction : Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

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

Abonnements et changements d'adresse :

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; 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, www.kretzag.ch

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 21 janvier 2010.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 14 janvier à 10h.

Angle droit

« Mon poste a été supprimé. Et maintenant ? »

La perte du poste de travail ne pose pas seulement des questions de fond, on se trouve aussi confronté à des questions juridiques. L'équipe de la Protection juridique SEV propose de l'aide.

La fin d'année n'est pas facile pour ceux qui viennent de perdre leur poste de travail. Réorganisation, formule magique pour certains. Ces derniers temps, ce sont avant tout des plaintes sur la manière avec laquelle les suppressions de poste sont annoncées de la part des supérieurs et/ou des services du personnel, qui parviennent au SEV. Et cela ne favorise pas la confiance lorsque, peu après avoir été avisé que son poste est supprimé, l'intéressé trouve dans le bulletin interne – ou même à l'externe – la mise au concours, par la même unité d'organisation, d'un poste quasiment identique. De tels exemples se multiplient pourtant. Les collaborateurs CFF ne perdent pas leur emploi lors d'une réorganisation mais sont pris en charge par NOA. Leur salaire, tant que dure cette réorientation, reste

celui qu'ils avaient avant. Les collaborateurs concernés par une telle suppression doivent en être informés au moins deux mois auparavant. Dès ce moment et jusqu'à leur transfert, ils se trouvent dans la phase de prévention au cours de laquelle devraient avoir lieu les premiers entretiens avec les conseillers NOA. Il est judicieux, dans cette phase, de réfléchir à la suite et d'envoyer de premières postulations vers le marché interne et aussi externe du travail. Le transfert effectif à NOA a lieu au moment de la suppression du poste de travail. Un nouveau contrat de travail de durée illimitée est établi, ce qui offre l'avantage de n'avoir pas à s'annoncer au chômage.

Fixer les priorités

Une fois le transfert accompli, une convention définit dans les six pre-

miers mois ce qui est acceptable. Cette convention formalise la flexibilité personnelle de chaque collaborateur. Autrement dit, il est constaté quelles concessions celui-ci est le plus prêt à faire. Cela concerne le nouveau salaire, la durée du trajet pour se rendre au travail, l'organisation du temps de travail (par ex. le travail par équipe ou de nuit est-il acceptable ?) et la nouvelle activité. Cette convention ne peut pas être imposée, mais doit résulter d'un arrangement réciproque dans lequel la personne concernée peut fixer elle-même ses priorités. On cherche ensuite un nouveau poste de travail. Il va de soi que les responsables NOA peuvent, suivant la situation et le déroulement du processus de réorientation, proposer une adaptation de la convention définissant ce qui est acceptable mais ils ne peu-

vent la décréter unilatéralement.

Développer les chances

Les collaborateurs ont le droit d'être assistés activement par NOA dans leurs recherches d'emploi. Le boulot essentiel, la recherche d'un poste, reste l'affaire des intéressés eux-mêmes. La question se pose souvent des mesures de formation complémentaire qui augmenteraient les chances de trouver du travail. Suivant la situation, elles sont financées entièrement ou partiellement par les CFF. Il est possible que, en pareil cas, les CFF fassent dépendre leur soutien financier de la signature d'une convention de sortie. Dès qu'un nouveau poste de travail est trouvé, le contrat de travail NOA est remplacé par celui de la nouvelle unité. La résiliation du contrat NOA peut toutefois avoir lieu pour d'autres motifs. Si l'intéressé ne se montre pas suffisamment actif, une menace de licenciement ou un licenciement ordinaire peuvent être prononcés. Le refus d'une offre interne CFF jugée acceptable peut aussi conduire à la résiliation du contrat.

Des règles à respecter

Une réorganisation peut

aussi constituer une chance mais il est important que le processus selon CCT chiffre 171ff et annexe 9 soit respecté. Les collaborateurs SEV, lorsqu'ils accompagnent des collègues concernés, veillent à ce que ces règles importantes soient observées. Les intéressés ont aussi le droit de se faire assister lors des entretiens avec NOA et d'exiger des délais de réflexion, afin que le conseil et l'accompagnement par le SEV soit possible.

La réglementation qui vient d'être expliquée découle du Contrat social que les CFF et les syndicats ont convenu ; elle est valable pour tous les collaborateurs qui sont soumis à la CCT CFF ou à la CCT CFF Cargo. Les collègues qui ont conclu un contrat selon CO ne bénéficient pas de cette protection contre les licenciements. Une raison de plus de ne pas signer à la légère un contrat de travail selon CO. Il n'y a malheureusement pas non plus de protection de ce genre contre les licenciements dans les ETC ni pour ceux qui sont engagés par un employeur du secteur privé.

Protection juridique SEV

7^e table ronde sur l'avenir des Ateliers Industriels de Bellinzone

Les Ateliers de Bellinzone sont sur la bonne route

La table ronde sur l'avenir des Ateliers Industriels de Bellinzone continuera en 2010, puisque la prochaine séance est prévue le 28 mars 2010.

La table ronde du 27 novembre aurait pu être la dernière, comme l'a relevé Franz Steinegger, en début de rencontre. Mais les représentants des employés ont refusé la dissolution de la table ronde. Les raisons? Le plan de mesures pour l'amélioration de la productivité des Ateliers Industriels, accepté par la table ronde et devant être mis en œuvre d'ici fin 2010, continue à soulever beaucoup de

questions, même s'il a été mis en place de façon positive jusqu'à présent. De plus, il y a des changements en cours dans les postes de direction, puisque les Ateliers sont passés de CFF Cargo à la Division Trafic Voyageurs. Du point de vue des employés, les aspects structurels pourraient encore être améliorés dans la stratégie à long terme.

Premier succès

Dans son introduction, Franz Steinegger est revenu sur le chemin parcouru et a relevé les différents aspects positifs. Il a notamment rappelé la décision du Conseil d'administration du 6 mars 2008, qui prévoyait la fermeture des Ateliers. L'entretien des

locomotives aurait été transféré ailleurs et l'entretien des wagons réalisé par une entreprise privée, qui a entretemps abandonné l'entretien des wagons. Aujourd'hui, la situation est tout autre, puisque les Ateliers se révèlent être concurrentiels et tout à fait capables d'atteindre les objectifs du programme d'actions 2010. La nouvelle direction des Ateliers et le passage à la Division Trafic Voyageurs engendrent des résultats positifs. Les CFF ont confirmé le rôle de Bellinzone dans leur stratégie à long terme, bien que de façon limitée, comme l'a fait remarquer le comité de grève. Les CFF ont réservé une petite surprise à cette table

ronde, puisqu'ils ont annoncé vouloir développer le secteur vente, en augmentant enfin le nombre de collaborateurs dans ce domaine important, comme prévu dans le plan d'actions. Ces mesures avaient toujours été repoussées à plus tard, bien que le comité de grève ait souvent rappelé cette nécessité. Celui-ci a donc pris note de cette information avec grande satisfaction.

Marge de manoeuvre limitée

La discussion a continué sur les possibilités qu'ont les Ateliers de trouver de nouveaux marchés pour garantir un chiffre d'affaires suffisant. Le comité a fait remarquer que l'appartenance des Ateliers à la Division Trafic Voyageurs,

clairement orientée vers le marché interne, limité les possibilités, surtout en ce qui concerne la flexibilité et la capacité de réaction face aux exigences du marché. Les CFF ont pris acte des doutes émis, tout en assurant que cette Division veut soutenir la diversification et les activités de vente des Ateliers. En résumé, la table ronde a permis de faire le point sur une situation qui évolue positivement. Le secteur vente va être développé et la stratégie à long terme va dans le bon sens. Mais tout ça est ralenti par la crise économique. L'ouverture d'Alptransit augmentera également les efforts nécessaires.

Pietro Gianolli/Hes

Un membre SEV présente un attrait de sa région

Le Rigi a beaucoup à offrir à tous, de 7 à 77 ans

Le jeune pensionné Fritz Loppacher, ancien employé du Chemin de fer du Rigi, nous recommande de monter en hiver avec le train à crémaillère le plus vieux d'Europe sur la montagne qui surplombe les lacs de Zoug et des Quatre-Cantons.



Jusqu'à cet été, Fritz Loppacher a travaillé dans le team du téléphérique Weggis-Rigi Kaltbad et dans les trains à crémaillère nostalgique en tant que contrôleur et freineur. Nous avons pris contact avec lui et le Rigi dans un contexte plutôt triste : la dissolution de la section VPT Rigi à fin 2009 et son intégration dans la section SGV de la VPT. Pour Fritz Loppacher, c'est un retour aux sources puisqu'il a travaillé dans la Compagnie de navigation du Lac des Quatre-Cantons

jusqu'en 1991, avant d'aller au Chemin de fer du Rigi. Ce syndicaliste convaincu est très triste que la section qu'il préside depuis une année soit devenue trop petite pour survivre de manière indépendante. La raison est selon lui le manque d'intérêt des jeunes collaborateurs et la publicité négative faite par quelques anciens.

Lorsque Fritz Loppacher relate l'événement qui a lieu chaque hiver durant le dernier week-end de janvier, on remarque combien « son » chemin de fer du Rigi lui tient à cœur. Les trajets avec le train à vapeur à travers les paysages enneigés sont aussi beaux par temps de neige,

qu'avec le brouillard ou sous le soleil. Il en va de même pour la soirée « fondue » du vendredi, qui débute par un apéritif dans la voiture à traction électrique à crémaillère la plus ancienne au monde et continue autour du caquelon une fois que le train est à l'arrêt à Rigi Kulm. Pour en savoir plus sur cette offre : www.rigi.ch.

Excursions familiales

En hiver, en plus des pistes de ski, il y a aussi trois pistes de luge. « Le domaine skiable est particulièrement adapté aux familles car il n'est pas très étendu » déclare Fritz Loppacher. Les fans de raquettes ne seront pas non plus déçus : « Il y a encore plein d'endroits vierges de toute trace sur le Rigi, on sent vraiment en harmonie avec la nature. » Il n'y a pas de souci à se faire par rapport aux nouveaux bains minéraux qui doivent voir le jour d'ici deux ans à Rigi Kaltbad, car les travaux se font en été. Fritz Loppacher pense que



ces bains auront du succès sur le plan économique car le Chemin de fer du Rigi est le premier chemin de fer de montagne de Suisse à accepter les abonnements généraux et les cartes journalières depuis le 13 décembre.

Fritz Loppacher recommande de prendre le bateau de Lucerne à Vitznau, puis de monter avec le train à crémaillère qui circule depuis 1871. Pour redescendre, on

peut prendre le téléphérique de Rigi Kaltbad à Weggis. Il recommande de procéder dans cet ordre car il est bien plus beau de monter lentement dans la neige et de descendre face au lac que le contraire. Et on évite ainsi de devoir monter jusqu'au téléphérique à Weggis. C'est naturellement aussi magnifique de monter à Rigi Kulm depuis Goldau via Klösterli.

Markus Fischer/Hes

PELLET PIOCHE : JOYEUX NOËL !



Dessin d'Alain Pellet, Olon (VD).

IL Y A 50 ANS

L'Europe qui se crée

Les travailleurs circulent librement en Benelux.

Le secrétaire général du Benelux a fait savoir que le marché du travail commun dans la zone Benelux est devenu une réalité.

Les employés néerlandais qui, jusqu'ici, n'étaient autorisés à chercher du travail que dans les provinces frontalières belges, ont maintenant pleine liberté d'accepter un emploi dans toute la Belgique.

Inversement, les ressortissants belges jouissent du même droit aux Pays-Bas.

Les bureaux du travail dans le Benelux octroient aux employés des trois pays les mêmes facilités.

Cuisinières d'équipe

Vers une solution acceptable ?

Fin mai 2009, le SEV remettait une pétition à Philippe Gauderon, chef de la Division Infra, concernant les cuisinières d'équipe et leur avenir, qui semblait compromis. Le projet « Ensemble vers une solution définitive » voyait alors le jour. Celui-ci vise à trouver une solution définitive, acceptable par le personnel et les CFF. Point de situation à fin 2009.

« Le SEV arrive au bon moment », estimait Philippe Gauderon à fin mai, lorsque le syndicat lui remettait une pétition demandant notamment le maintien de cuisinières d'équipe préparant les repas pour le personnel des chantiers et la mise à disposition d'une infrastructure adaptée aux besoins des travailleurs.

Les CFF déclaraient vouloir être pionniers dans ce domaine. Où en est-on aujourd'hui ? Suite aux informations quelque peu évasives des CFF sur la situation au début décembre, parues dans le dernier *Infra Inside* n°9/2009, le SEV tient à préciser où en est exactement le



Le travail sur les voies se fait dans des conditions souvent pénibles: froid, vent, neige, pluie et également de nuit.

dossier des cuisinières d'équipe.

Trouver des alternatives viables
Les trois groupes de travail se sont réunis entre août et octobre.

Le premier atelier, consacré aux besoins du personnel, a mis en avant la nécessité de sanitaires et d'une infrastructure adaptée : place suffisante, possibilité de sécher les habits et convivialité des locaux. Au niveau des repas, de nuit et de jour, ils doivent être de bonne qualité, frais,

chauds, équilibrés (suivant les recommandations du Seco) et variés.

Le second atelier (santé-ravitaillement) a identifié trois types de ravitaillement : repas principal (chaud), repas intermédiaire (chaud et froid), boissons (chaudes et froides). A ce propos, les CFF ont déclaré vouloir un système unique de ravitaillement pour toute la Suisse.

Le troisième atelier (conditions de travail et logistique) a mis en avant les nécessités d'avoir des WC, de l'eau ainsi qu'une possibilité pour sécher les habits, l'importance d'une bonne nourriture saine et d'une atmosphère conviviale. Le contexte dans lequel est pris le repas est important et contribue à maintenir une bonne productivité des employés. Pour le SEV, le coût d'une cuisinière d'équipe est largement compensé par le maintien de cette productivité. Il s'agit ici de reconnaître le travail effectué par les collaborateurs, dans des conditions météo parfois très pénibles, et de leur permettre d'avoir de vraies pauses. Cela exclut le fait de devoir préparer son repas, faire la vaisselle et ranger les locaux après usage.

Après avoir défini trois variantes (voir encadré), les CFF ont convoqué une séance de plénum qui s'est déroulée le 26 novembre. Auparavant,

qui ne correspondent pas aux attentes du personnel », souligne Jean-Pierre Etique.

Lors du plénum, la position du SEV a donc été clairement présentée. La prochaine étape signifiera le début des négociations. Pour cela, le SEV attend maintenant des nouvelles des CFF. Le système devrait être mis en place pour Pâques 2010, selon le vœu exprimé par Philippe Gauderon en mai dernier. Entre-temps, on peut prévoir que ce planning ne sera vraisemblablement pas tenu, puisqu'il faudra tenir compte des conséquences possibles des restructurations liées à *Infra* 2014. Il faut souligner que la fonction de cuisinière d'équipe subira de toute façon des modifications, quelle que soit la variante choisie au final.

Le SEV souligne le bon travail effectué lors des ateliers, où, à la demande du SEV, toutes les régions étaient représentées. De plus, une modération externe et la traduction simultanée ont été fournies par les CFF, ce qui est un point très positif.

Henriette Schaffter

TROIS VARIANTES

■ La variante la plus simple : un container avec cuisine à thé et micro-ondes. Les collaborateurs apportent chacun leur repas et sont responsables de l'entretien et du nettoyage de la cuisine. L'hygiène serait alors contrôlée de temps en temps par le service médical. **Cette solution n'est pas envisageable pour le SEV.**

■ La variante « cuisines centrales internes CFF » : les CFF installent quelques grandes cuisines centrales et organisent la logistique et le transport par camion vers environ 20 à 50 points de distribution, d'où les repas sont amenés sur les chantiers par les travailleurs eux-mêmes, qui réchauffent les repas préparés et nettoient les containers. **Pour le SEV, cette solution**

pourrait être acceptable à condition que repas et nettoyage soient effectués par les cuisinières. En effet, le service de repas et le nettoyage péjoreraient de façon évidente la productivité du personnel. La pause repas doit être synonyme de repos lorsqu'on travaille dans des conditions aussi pénibles.

■ La variante « cuisines centrales externes » : les repas, qui se conservent 14 jours, sont livrés aux points de distribution des CFF par des cuisines externes puis amenés sur les chantiers par les travailleurs, qui les réchauffent et nettoient ensuite les containers. **Cette solution n'est envisageable non plus pour le SEV.**



L'ambiance conviviale des wagons est importante, notamment pour les jeunes travaillant sur les chantiers.

Max Hodel a déjà recruté 100 membres

« Tout est une question de volonté ! »

Telle est la recette du maître recruteur du SEV, chef de team aux Ateliers industriels (AI) d'Olten et président de la région TS de la Suisse du nord-ouest.

Le recrutement implique bien entendu « de bonnes connaissances du secteur » (SEV, CCT, CFF) et un brin de psychologie, relève Max Hodel. Dans son domaine d'activité aux AI, il aborde la question d'une adhésion au SEV avec chaque nouveau collaborateur. « C'est mon objectif en matière de recrutement ! » Dans les autres secteurs, ce sont principalement les personnes de confiance qui s'en chargent.

Le principal argument avancé par Max Hodel est que le SEV a besoin de nombreux membres pour que les conditions d'embauche et de travail demeurent bonnes. « Si le niveau actuel est bon, c'est essentiellement grâce au SEV. » Max Hodel fait également état de la protection juridique professionnelle: « Conclue auprès d'une assurance, celle-ci coûte au moins 230 à 280 francs; leurs représentants ne se trouvent en outre pas toujours à la place de travail ! » Lorsqu'il a affaire à un collègue plutôt récalcitrant, Max Hodel lui démontre, chiffres à l'appui, qu'il peut récupérer le reste de la cotisation SEV (320 francs actuellement à la sous-fédération TS) en tirant profit des rabais accordés aux membres SEV sur les offres de vacances et sur les articles de certaines entreprises.

Les collègues qui adhèrent au syndicat par pure conviction sont plutôt rares de nos jours, regrette Max Hodel. Nombreux sont ceux qui considèrent le SEV comme une simple assurance. Il arrive même que des collègues non syndiqués croient avoir droit à l'encadrement du syndicat du simple fait qu'ils paient la contribution aux frais d'application CCT. « Il faut alors leur dire qu'ils peuvent s'adresser au président des non adhérents ! » Max Hodel admet qu'il existe aussi des collègues qui ne sont



Max Hodel reçoit du président SEV Giorgio Tuti un bon pour un séjour à l'hôtel Brenscino du SEV.

pas du tout acquis à la cause syndicale et que le SEV ne peut envisager de recruter. Mais Max Hodel peut tout à fait s'en accommoder.

Recruter pour la bonne cause

« Par ton exemple, tu démontres qu'il n'est pas seulement possible de recruter, mais que le recrutement peut procurer du plaisir », lui dit le

président du SEV Giorgio Tuti lors de la remise du bon récompensant le centième recrutement d'un membre, à la cantine des AI. Cela lui fait effectivement très plaisir lorsqu'un collègue « monte à bord », confirme Max Hodel, « car le syndicat est une bonne chose ! »

Le SEV ne peut cependant rien faire lorsque des prescriptions, tels le port obligatoire de lunettes de protection ou l'interdiction de fumer, ne sont pas respectées. Il peut certes être aux côtés de la personne futive lors de l'entretien portant sur l'objectif à convenir, mais il

ne peut guère empêcher qu'un tel entretien ait lieu. Il existe parfois de faux espoirs.

Après le café, Max Hodel et Giorgio Tuti se rendent dans le secteur des voitures non climatisées, où le détenteur du « record en matière de recrutement » assume la fonction de chef de team, pour la photo de la remise du prix. Max Hodel saisit l'occasion de montrer à Giorgio Tuti le bureau où il élabore la planification de « ses » 25 collaborateurs et où il saisit les données de production. Des séances de team ont lieu tous les jours. Le programme de la semaine (ab-

sences incluses) est établi en commun, le lundi. Le cadre CCT permet une certaine souplesse, mais les performances doivent être au rendez-vous. Cette année, le team peut être satisfait, puisque les objectifs, pourtant revus à la hausse à deux reprises, ont été atteints.

Le team révisé et répare les voitures – également après des actes de vandalisme qui hélas stagnent à un niveau élevé et causent des coûts inutiles. Des coûts qui devraient d'ailleurs être reportés sur le prix des billets, estime Max Hodel. S'ajoutent des mandats d'aménagement des véhicules. Actuellement, le team installe le dispositif qui permet de neutraliser le frein d'urgence afin de permettre aux trains de sortir d'un tunnel en dépit d'un frein d'urgence enclenché. Max Hodel espère que les livres de commande restent pleins. L'accroissement de la productivité obtenue grâce à une méthode Kaizen qui a fait ses preuves y contribue. Les CFF d'attribuent pas de commandes à d'autres entreprises lorsque ses ateliers principaux sont compétitifs au niveau des taux horaires. Les ateliers CFF se voient aussi confier des mandats par d'autres entreprises. C'est ainsi que le team de Max Hodel révisé et répare par exemple aussi les wagons de la Poste.

Et Giorgio Tuti de déclarer lors de la brève rencontre qui a suivi avec le chef de Max Hodel, le responsable de l'unité « Véhicules » Roland Lustenberger, « le partenariat social profite aussi à l'entreprise ». Celui-ci abonde dans le sens du président du SEV. Max Hodel recrute d'ailleurs aussi des cadres, dans la mesure du possible. « Car les cadres qui sont chez nous prêtent davantage attention à notre point de vue, ce qui facilite les choses », dit-il. Il n'en demeure pas moins qu'il s'en tient à la devise affichée dans son bureau: « Le nombre de personnes devant lesquelles on se déculotte ne devrait pas dépasser de beaucoup le chiffre 0. »

Markus Fischer/Hes



Max Hodel dans son bureau, avec la montre spéciale « recrutement », bien entendu !

BIO

Max Hodel (53) a grandi à Wynigen BE, puis il a appris le métier de mécanicien ajusteur de 1972 à 1975 aux « ateliers principaux d'Olten », où il est resté dans le secteur des grosses réparations. Au plan syndical, il a adhéré à la FTMH alors qu'il était encore en apprentissage, puis il a rejoint le SEV en 1979. Etant devenu maître artisan remplaçant en 1991, il a passé de la Fédération des employés des ateliers à la Fédération de la surveillance et de la sécurité. Fédération dont il a présidé le groupe local d'Olten à partir de 1995, avant de présider la région nord/Suisse centrale de la Fédération du personnel du matériel roulant (RM), puis la région TS de la Suisse du nord-ouest dès 2009. Max Hodel est chef de team des voitures non climatisées et président de la commission du personnel depuis 2001. Père de deux fils qui volent aujourd'hui de leurs propres ailes, il habite avec sa femme à Bollodigen BE. Il apprécie le vin rouge et la musique, tout particulièrement le blues.