

## Sécurité aux TPG

Les conducteurs SEV TPG ont remis une pétition aux TPG pour être mieux protégés des agressions.

Page 5



## NON au vol des rentes le 7 mars

Qu'on ne nous prenne pas pour des imbéciles, la baisse du taux de conversion diminuera de manière lourde et durable nos rentes et fera faire de belles affaires aux assureurs.

Page 19



## Le spo c'est sport

Peter von Kaenel effectuée à Genève des contrôles sporadiques dans les trains CFF.

Page 20

La réorganisation de la Division Infrastructure CFF se poursuit de plus belle

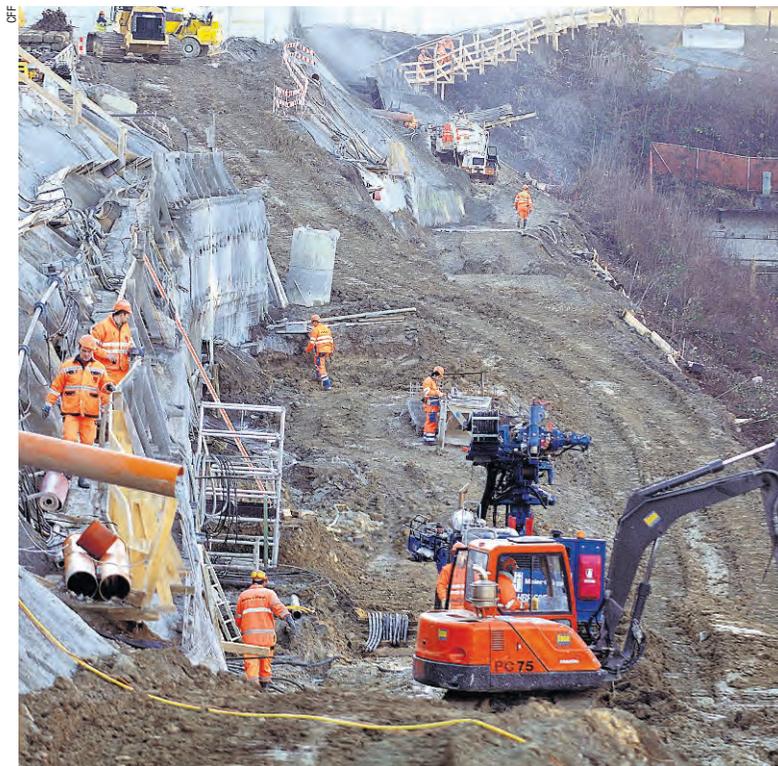
# Reposer des questions

En octobre dernier, le SEV avait tiré la sonnette d'alarme sur la nécessité de remettre en question les projets de restructuration de la Division Infrastructure CFF Overhead et Infra 2014. Aujourd'hui, le SEV retape sur le clou.

Les CFF ont décidé d'économiser 60 millions de francs, principalement au sein de l'administration et la conduite de la Division Infrastructure. Des économies qui vont se faire sur le dos du personnel. Le SEV n'a pas accepté cela. Il a réussi à imposer une réorganisation par étapes permettant au personnel de se spécialiser et de rester au sein de l'entreprise.

Les CFF continuent cependant à parler de 300 à 350 suppressions de postes de travail. Pour le SEV, il est urgent de former ces collègues afin qu'ils soient prêts à assumer de nouvelles tâches au sein de l'ex-régie fédérale.

Dossier pages 10, 11, 12



En ce moment, la Division Infrastructure des CFF ressemble à un immense chantier.

La journée de branche de la navigation SEV-VPT dresse un constat sévère

## Du lac de Constance au Léman, c'est la galère

Le chantier naval de la CGN manque de moyens, ce qui bloque des travaux urgents et importants comme la rénovation du «Vevey». Le site du chantier lui-même doit être rénové car les locaux du personnel sont dans un triste état. A cela s'ajoutent des problèmes de sécurité, comme celui des estacades (photo ci-contre), dépourvues de tout éclairage la nuit alors que des ouvriers y travaillent.

Outre-Sarine, la Compagnie suisse de navigation sur le lac de Constance (SBS) a été saignée à blanc par les investisseurs privés qui l'ont rachetée en 2006. Entre licenciements, démissions et départs à la retraite non remplacés, le nombre d'employés fixes a diminué. Les autres ont été soumis à de fortes pressions.

Pages 3, 8 et 9



EDITO

## ASSUMER SES RESPONSABILITÉS

*Le changement est inhérent à la vie. La situation est toutefois particulière dans le monde du travail, parce que les changements que subissent les individus sont en principe imposés par leurs supérieurs hiérarchiques. Si donc un supérieur décide d'opérer un changement au sein de l'entreprise ou du secteur qu'il dirige, ce changement ne le concerne pas uniquement lui, le chef, mais il implique naturellement tout le personnel qui travaille sous ses ordres. C'est ce que nous vivons en ce moment auprès des trois Divisions CFF : restructuration de l'Infrastructure; centralisation des call-center de la Division Voyageurs et de nouveaux changements se préparent chez Cargo. J'attends des CFF, mais aussi de toutes les autres entreprises des transports publics, qu'elles assument leurs responsabilités. Les changements ne peuvent pas être imposés d'un jour à l'autre. Il est nécessaire de bien discerner les compétences indispensables au bon fonctionnement de l'entreprise de celles qui le sont moins. C'est du ressort des dirigeants d'anticiper, de développer les compétences de leurs collaborateurs avant de se lancer à corps perdu dans des restructurations. En préparant de manière approfondie les changements, on offre des perspectives à son personnel au lieu de le perdre.*

*Cette anticipation n'est pas seulement profitable au personnel. Savoir exploiter ses compétences professionnelles et ses connaissances internes fera épargner à l'entreprise les coûts pour embaucher de nouveaux collaborateurs.*

**Manuel Avallone,**  
vice-président SEV

## NEWS

## MUSÉE SUISSE DES TRANSPORTS

■ En 2009, 50 ans après son ouverture, le Musée Suisse des Transports a enregistré 927 266 entrées. Ce sont 106 761 visiteurs, soit 13 %, de plus que l'année précédente. Les nouveaux bâtiments et les transformations ont apparemment permis de dépasser les attentes. Le « nouveau Musée Suisse des Transports » est et reste le musée indéniablement le plus apprécié de Suisse. Un programme attrayant dont « 100 ans d'aviation en Suisse » attend les visiteurs de 2010. Il est fort possible qu'un jour le Musée Suisse des Transports attire un million de visiteurs par an. AC

## POLICE FERROVIAIRE

■ Le Conseil fédéral soutient la proposition du Parlement en vue d'une nouvelle loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST). La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a élaboré le projet de loi après le rejet par le Parlement de la première proposition du Conseil fédéral. La LOST devrait succéder le 1<sup>er</sup> janvier 2011 à la loi sur la police des chemins de fer datant de 1878. Après le rejet, le 9 mars 2009, du projet de loi du Conseil fédéral, la CTT-N a élaboré une nouvelle proposition. Cette dernière repose sur la version originale du Conseil fédéral, mais modifiée sur certains points: une nette distinction est faite entre une police des transports dotée de fonctions policières et un service de sécurité aux compétences réduites. Alors que la police des transports porte en général l'uniforme et qu'elle peut, p. ex., arrêter provisoirement des suspects, le service de sécurité aura le droit de contrôler des personnes mais pas de procéder à des arrestations. Seules les tâches du service de sécurité pourront être déléguées à des organismes privés, mais pas celles de la police des transports. Alors que les CFF misent sur une police des transports, de petites exploitations de transport pourront se satisfaire d'un service de sécurité. AC

## Première séance de travail du nouveau comité SEV

## Il faut garder la protection sociale au cœur de nos préoccupations

Le thème dominant de la première séance du nouveau comité SEV a été la question du démantèlement social en Suisse. Le comité s'est montré combatif. Il demande que le SEV monte en première ligne dans l'actuelle campagne contre la baisse du taux de conversion du 2<sup>e</sup> pilier.

«Le résultat de la votation du 7 mars déterminera toute l'année sociale 2010!» C'est du moins l'avis de plusieurs

membres du comité directeur SEV. Avis qu'ils ont exprimé haut et fort lors de leur première réunion au secrétariat

central de Berne, le vendredi 29 janvier. Il paraît évident que l'enjeu de la votation dépassera la question isolée du référendum du 7 mars contre la baisse du taux de conversion dans le calcul des rentes du 2<sup>e</sup> pilier (lire page 19). Personne n'ignore que le Parlement fédéral planche en ce moment sur les révisions de l'AVS, de l'assurance chômage, de l'assurance invali-

dité et de l'assurance accidents professionnels. « Sur tous ces dossiers, il est question de vouloir baisser les prestations. Nous ne pouvons pas laisser faire ça! » a souligné le président du SEV Giorgio Tuti. Les membres du comité directeur ont été d'accord pour recommander un NON clair le 7 mars.

pmo/AC

## Le SEV recommande le NON au « vol des rentes »

Lors de sa séance du 29 janvier, le comité directeur a donné, à l'unanimité, son mot d'ordre contre la baisse du taux de conversion. Le comité directeur demande que le SEV s'engage activement dans la dernière ligne droite de cette campagne. La votation aura lieu le 7 mars. Ci-dessous le communiqué publié par notre syndicat.

«Le SEV dit clairement NON à la baisse du taux de conversion appliqué aux rentes des caisses de pension. Le SEV refuse un affaiblissement général des rentes. Il espère en outre qu'un NON le 7 mars marquerait un signal politique fort contre la détérioration des autres institutions sociales telles l'AVS et la Suva. La diminution du taux de conversion n'est nécessaire ni pour des raisons politiques, ni à cause de l'augmentation de l'espérance de vie. Les caisses de pension seront toujours en mesure de trouver les ressources nécessaires à l'application du taux de conversion actuel, qui est déjà réduit. La diminution supplémentaire pour laquelle nous sommes appelés à voter le 7 mars sert uniquement à la branche des assurances qui craint pour ses profits. «Il est inacceptable que la Zurich Assurances promette à ses actionnaires un rendement de

16% et qu'elle ne soit même pas en mesure de réaliser 4% sur les avoirs de sa caisse de pension», s'est exclamé Giorgio Tuti, président SEV, devant le comité du syndicat.

Les caisses de pension sont sous pression, y compris celles qui ne sont pas directement liées au taux de conversion prescrit par la loi parce qu'elles assurent plus que le minimum légal et qu'elles disposent donc d'une marge suffisante. Une diminution du taux légal conduirait à des rentes trop basses pour tout le monde. Ceci est un motif suffisant pour rejeter le projet.

## Eviter toute détérioration

Plus important encore serait le signal envoyé à nos parlementaires en cas de Non: le peuple suisse refuse qu'on touche à ses assurances sociales! Des projets concernant nos institutions sociales et portant atteinte aux salariés sont en discussion au Parlement. Le comité SEV a clairement déclaré qu'il fallait défendre à tout prix les institutions sociales. Un NON à l'abaissement du taux de conversion signifierait qu'une détérioration de l'AVS, de l'assurance chômage et de l'assurance accidents serait tout aussi inacceptable.» pmo/AC

## COMITÉ SEV EXPRESS

En outre, dans sa séance du 29 janvier, le comité SEV a traité des points suivants:

- Le tribunal arbitral qui devra trancher sur le résultat des négociations salariales CFF sera probablement à nouveau dirigé par le conseiller aux Etats saint-gallois Eugen David. Les deux parties le proposent comme président. Le tribunal siègera courant mars.

- Les workshops consacrés au nouveau système salarial CFF «Toco» ont fait apparaître des divergences. D'une manière générale, les procédures d'attribution ont été jugées correctes, par contre, la classification des fonctions s'annonce problématique. Au terme de ces workshops, plusieurs représentants des sous-fédérations ont fait part de leur crainte de voir diminuer les bas salaires et augmenter les salaires supérieurs. Un membre du comité a prévenu: « il faut empêcher ce développement néfaste ».

- Le comité a ratifié la convention collective de travail négociée avec le MOB – GoldenPass. Convention qui normalise le partenariat social entre les deux parties.

- Le convention collective de travail avec les MBC (Transports publics de Morges–Bière–Cossonay) a également été ratifiée.

- Le comité appelle tous les membres du SEV à participer à la manifestation des femmes du 13 mars à Berne (lire page 4).

- Le recrutement de nouveaux membres au sein du SEV sera le thème principal qui sera débattu lors de la prochaine séance du comité qui aura lieu le vendredi 26 février.

pmo/AC



Le comité SEV s'est réjoui de la normalisation du partenariat social avec la compagnie MOB – GoldenPass.

Croire que la navigation intérieure suisse peut remplir ses importantes fonctions en couvrant seule ses coûts est une hérésie

# La navigation a besoin de l'argent public

Divers cantons ne versent plus d'indemnité aux entreprises de navigation. Celles-ci doivent supprimer des prestations, ce qui nuit au tourisme, et économiser tous azimuts. Le personnel est touché de plein fouet, surtout lorsque des investisseurs privés assainissent au rouleau compresseur, comme à la Compagnie suisse de navigation sur le lac de Constance SBS.



29 septembre 2009 : la VPT Léman amène au Parlement vaudois, dans un cercueil, la maquette du «Vevey» menacé.

Plus de vingt collègues de dix entreprises de navigation de tout le pays ont pris part le 27 janvier à la journée de branche de la Sous-fédération SEV-VPT et se sont réunis sur le «M/S Gothard» de la Compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons (SGV). Dix représentant(e)s de la VPT et du SEV les ont rejoints, dont le président

central VPT Kurt Nussbaumer, la vice-présidente SEV Barbara Spalinger et le président SEV Giorgio Tuti.

L'assemblée a élu comme responsables de branche Patrick Clot de la Compagnie générale de navigation sur le Léman CGN (ancien) et Barbara Schraner, capitaine de bateau de la Compagnie de navigation sur le lac de Zurich (ZSG). Elle remplace Roger Maurer de la SGV, qui est membre du comité central comme caissier. Il restera cependant actif dans la branche navigation de la VPT.

## Le casse-tête des pauses

Les modifications de la LDT (Loi sur la durée du travail) et de l'OLDT (Ordonnance relative à la Loi sur la durée du travail) ont été discutées, surtout celles qui concernent les pauses : avec l'accord des collaborateurs ou de leurs représentants, la durée du travail ininterrompue de 5 heures peut être dépassée de 30 minutes au plus. Le capitaine doit alors être relevé, sinon il enfreint la LDT. Si personne ne peut le remplacer, la loi exige l'arrêt du bateau. Cela oblige les entreprises à prévoir l'équipage nécessaire et de le former, ce qui coûte de l'argent... Patrick Schaffner (CGN) et Martin Imfanger (SGV) ont été élus comme représentants de la navigation à la commission SEV sur la durée du travail.

Nos gars de la marine ont suivi avec grande attention les explications du secrétaire SEV Peter Hartmann sur

l'«assainissement» de la Compagnie de navigation sur le lac de Constance SBS. Jusqu'en 1996, celle-ci faisait partie des CFF. Elle a alors été externalisée puis vendue en 2006 à des investisseurs privés. Malgré une légère hausse de fréquentation, la SBS est restée dans les chiffres rouges. C'est pourquoi un «assainisseur» a été mandaté en avril 2009.

## Une entreprise saignée à blanc

L'«assainisseur» licencie une partie de la direction de la SBS, réduit au maximum l'administration et mit à la rue quelques collaborateurs des ports et du personnel navigant âgés ou atteints dans leur santé. Il voulait de plus réduire les coûts en baissant les salaires, en augmentant la durée du travail, en bifant des indemnités et en réduisant massivement les contributions de l'employeur à la caisse de pension et à l'assurance accidents. Comme il ne voulait pas négocier, le personnel fut obligé de rendre le conflit public. Avec le soutien du SEV, il organisa une manifestation et appela le Conseil d'Etat thurgovien à intervenir. Une solution négociée mise sur pied en mai garantissait au personnel le salaire brut existant. Mais en septembre déjà, après des dures négociations, le personnel dut accepter une nouvelle détérioration des conditions d'engagement.

Jusqu'à ce jour, cet «assainisseur» ne négocie avec le SEV que s'il y est contraint.

Il préfère cuisiner les collaboratrices et collaborateurs lors d'entretiens individuels. La pression sur le personnel est énorme.

Après dix mois de cet «assainissement», on comptait une vingtaine d'employés fixes en moins, suite aux licenciements, aux mises à la retraite sans remplacement et aux démissions. Le personnel de port et d'administration a été réduit au minimum, la compagnie ne fait presque plus de marketing et le personnel navigant diminue toujours plus suite aux départs ; le savoir-faire fout le camp. La question se pose peu à peu de savoir si une exploitation de qualité acceptable et conforme à la loi restera possible à l'avenir.

La tragédie de la SBS le montre clairement : «La navigation n'a rien à faire aux mains d'investisseurs qui croient pouvoir faire des bénéfices avec elle», déclare Peter Hartmann. «Faisant partie de l'offre de transports publics, la navigation doit être mieux indemnisée. De surcroît, en tant que composante importante de l'offre touristique, elle a besoin d'une participation financière des pouvoirs publics.»

## La CGN menacée

La CGN a aussi fait les gros titres ces derniers mois à cause d'un audit dévoilé prématurément par la presse dominicale et en partie mal interprété. L'étude recommande de diviser la CGN : d'une part une société d'exploitation

pour le transport public subventionné (avant tout le trafic pendulaire avec la France) et les offres touristiques, d'autre part une 2<sup>e</sup> société pour la conservation des bateaux à roues à aubes de la Belle Epoque.

La section SEV a organisé des manifestations où elle a fait remarquer que la CGN, selon une étude, rapporte 40 millions de francs par année à l'économie touristique vaudoise, genevoise et valaisanne, qu'elle s'autofinance à 80% et que les 9 millions par an environ reçus des cantons sont des paiements pour des prestations commandées et pas des «subventions». La section a aussi réclamé la rénovation rapide du «Vevey» dont on a besoin en 2012.

Le SEV s'oppose au démembrement de la CGN car il conduirait à des interfaces inutiles, à des procédures compliquées et à des conflits d'intérêts entre les futurs propriétaires des bateaux historiques et les responsables de l'exploitation et de l'entretien du reste de la flotte. En 2005 déjà, une étude mandatée par la CGN pour trouver de nouveaux modèles pour financer le coûteux assainissement des bateaux à vapeur avait mis ces éléments en exergue et déconseillé d'externaliser ces bateaux. Cette étude a été présentée par son auteur, Dominique Freymond, à l'occasion de la manifestation. Lors de la discussion, il a déclaré que les compagnies de navigation peuvent surtout gagner de l'argent avec les trajets touristiques et le sponsoring mais que c'est presque impossible avec les courses horaires. *fi/SA*



Le conseiller en entreprises Dominique Freymond met en évidence les désavantages d'un démembrement de la CGN.

## COMMENTAIRE

### Une balle dans le pied

Les entreprises de navigation représentent un atout considérable pour le tourisme helvétique. A cet égard, l'étude de la création de plus-values de la navigation du Dr J. Meister est éloquent : plus de 300 millions de francs sont produits chaque année. Malgré cela, les pouvoirs publics abandonnent les entreprises à leur «triste» sort. Sans soutien public, une spirale négative de suppression des prestations s'instaure. Les conséquences pour le personnel sont abruptes : pressions sur les salaires et diminution des effectifs fixes. Les salariés permanents sont remplacés par des saisonniers ou des auxiliaires, au mépris de la sécurité. Sur l'autel de l'austérité économique, les autorités politiques mettent en danger une carte maîtresse du tourisme et se tirent ainsi une balle dans le pied.

Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV, responsable de la branche navigation

## Infrastructures : patience et longueur de temps

Elles figurent sur les cartes géopolitiques du monde, de chacun des continents et des pays, des régions même. Elles contribuent au développement économique des territoires et au niveau de vie de leurs habitants. Elles représentent des investissements se chiffrant par millions, voire par milliards d'unités monétaires. Elles comptent parmi les plus importantes adjudications sur les marchés publics et les plus grosses commandes de l'économie privée. Elles influent souvent sur les processus de décision qui les concernent, par groupes de pression et lobbyistes interposés.

Elles, ce sont les infrastructures, littéralement les équipements de base. Ces installations fixes permettent la production et la distribution d'énergie (centrales, raffineries, réseaux) ainsi que le transport des personnes et des marchandises (rail, route, ports et aéroports). Par extension, on parle aussi d'infrastructures touristiques (hôtels par ex.), sanitaires (hôpitaux), sportives (stades) ou culturelles (musées).

Vu l'importance des enjeux qu'elles représentent, les infrastructures font régulièrement l'objet de vives controverses, non seulement entre spécialistes mais aussi dans les parlements et les médias. Les débats publics portent en particulier sur la conception technique des équipements en cause, sur leur aménagement, leur exploitation et leur impact sur l'environnement, ainsi que sur leur mode de financement. Dans notre Confédération helvétique attachée à la démocratie semi-directe, les citoyens sont périodiquement invités à se prononcer sur des projets d'installations de base : usines nucléaires, lignes à haute tension, systèmes de traitement



des déchets, transversales alpines, routes nationales, installations aéroportuaires ou sportives.

En tous les cas, les projets d'infrastructures prennent du temps, beaucoup de temps pour passer de l'idée originelle à la mise en œuvre définitive. Il y a bien sûr tout un processus naturel de maturation, alternant réflexions avancées et analyses détaillées, exigences supplémentaires à prendre en compte et simplifications malgré tout recherchées, plans et budgets faits et refaits. Pendant cette préparation à un premier coup de pioche qui survient au mieux cinq à dix ans après les premières séances, les circonstances peuvent évoluer. Entre les aléas de la conjoncture économique et les éventuels changements politiques, le grand projet d'infrastructure vit une vie pleine d'à-coups, ballotté entre les élans momentanés des uns et les réticences récurrentes des autres. Il y a ceux qui préconisent la relance par une politique d'investissements anticyclique, ceux qui craignent le gonflement de la dette publique, ceux qui veulent vérifier la juste allocation des fonds investis, ceux qui souhaitent une pause réflexion, ceux qui privilégient leur seule région, ceux qui pensent à la prochaine échéance électorale. Bref, autant de prétextes auxquels les grands projets ferroviaires n'échappent pas, malgré la faveur dont le train jouit dans notre pays, champion du monde pour le nombre d'usagers en proportion de la population.

En Europe, les infrastructures ferroviaires demeurent parmi les plus anciennes encore en exploitation. Sur les autres continents, elles ont disparu en bien des zones, notamment en Amérique latine. Or, dans le monde entier, la technologie du train à très grande vitesse et la nécessité de développer les réseaux métropolitains provo-

quent un renouveau ou un développement inattendu du rail, pour les grandes distances comme pour les transports urbains. La Chine poursuit son grand programme de nouvelles lignes TGV et la Russie vient d'inaugurer une liaison ultra-rapide entre Moscou et Saint-Petersbourg. Pour le développement du rail dans 31 de leurs 50 Etats, les USA veulent investir 8 milliards de dollars ; soit trois fois moins que le seul émirat du Qatar, décidé à créer de toutes pièces un système de transports ferroviaires.

Mais ce grand mouvement quasi universel connaît lui aussi ses retards et soubresauts. Le « trem-bala » (littéralement le train qui roule à la vitesse d'une balle d'arme à feu), qui devait relier São Paulo à Rio de Janeiro pour la Coupe du monde de football de 2014, est désormais attendu pour les Jeux Olympiques de 2016. Pour cause de difficultés financières, l'Argentine, qui avait signé en avril 2008 un contrat pour la construction d'une liaison rapide de 710 km entre Buenos Aires et Cordoba, a suspendu six mois plus tard ce projet d'une valeur de 4 milliards de dollars. Quant à la France, qui fut pionnière en matière de grande vitesse dès 1980, elle s'attache désormais à « optimiser » son réseau TGV. En clair, la SNCF songe déjà à réduire, voire à supprimer le trafic sur certaines lignes TGV, jugées insuffisamment rentables.

Et voilà comment, alors que l'électrification du réseau national n'est de loin pas achevée dans tous les pays du monde, une puissance ferroviaire traditionnelle telle que la France franchit une nouvelle étape : celle de l'abandon de lignes créées à grands frais il y a tout juste une génération. Subrepticement, les considérations financières l'emportent sur les objectifs de service aux usagers de certaines régions, qui pourraient du coup se trouver privées d'une desserte rapide.

Yvette Jaggi

Appel de la commission féminine SEV pour participer à la grande manifestation des femmes qui aura lieu à Berne le samedi 13 mars

## Mobilisez-vous !

La troisième Marche mondiale des femmes a lieu en 2010. Sur toute la planète, les femmes se mobilisent pour faire avancer l'égalité entre femmes et hommes. Elles revendiquent le droit à un travail rémunéré et à la sécurité sociale, l'accès aux services publics, la paix et la dé militarisation, et qu'il soit mis fin à la violence faite

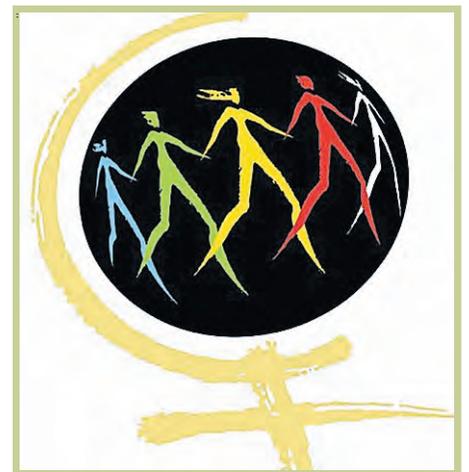
aux femmes. En Suisse, cette action atteindra son point culminant le 13 mars 2010, lors d'une manifestation impressionnante et originale qui se tiendra à Berne.

Pour cette occasion, les femmes du SEV veulent donner un signe fort et clair :

- Les femmes ne paieront pas la crise !
- L'égalité entre femmes et hommes est un programme valable en tout temps !
- Les salaires des femmes doivent enfin augmenter !
- NON au relèvement de l'âge de la retraite des femmes !
- NON au vol des rentes !

Rassemblement samedi 13 mars à 13 h 30 sur la Schützenmatte. La manifestation se terminera sur la Place fédérale. Une grande fête aura lieu le soir à la Reithalle.

AC



Genève : remise d'une pétition syndicale pour demander la fermeture du poste de conduite des véhicules des TPG

# Les conducteurs des TPG veulent se protéger contre les agressions

Une pétition munie de quelque 400 signatures a été remise le mercredi 27 janvier par une délégation syndicale SEV à la direction des TPG. Cette pétition demande la fermeture du poste de conduite des véhicules TPG.

« C'est à partir du constat très amer que le nombre des agressions physiques et verbales sont en augmentation que nous avons décidé à la fin de l'année passée de lancer cette pétition », a commenté le conducteur Fernando Luis David à l'issue de l'entretien que la délégation syndicale a eu avec le directeur des ressources humaines Martin Waefler.

## Groupe de travail

« Le directeur des RH a pris acte de notre demande et il nous a promis la constitution d'un groupe de travail pour rechercher des solutions à ce problème », a déclaré Fernando Luis David. Information confirmée par les TPG qui ont publié un communiqué suite à la remise de cette pétition. « La

requête du SEV demandant la fermeture intégrale du poste de conduite, à l'instar des cabines de tram, exige une étude approfondie. La baisse du taux d'incivilités est la conséquence d'une politique globale de sécurité. Toute action ou dispositif doivent être réfléchis comme faisant partie d'un concept global. »

## Mesures dissuasives

Les TPG, au travers de leur communiqué, ont rappelé ce qu'ils ont déjà mis en œuvre, en collaboration avec le SEV, pour diminuer le nombre d'agressions verbales et physiques à l'encontre des conducteurs : caméras de vidéosurveillance; renfort de la présence humaine sur le réseau; accompagnement des contrôleurs par des agents de sécurité privés; formation de modérateurs sur certaines cour-

ses scolaires; possibilité de suivre des cours de gestion de conflits; soutien aux collaborateurs victimes d'agression en se constituant partie civile dans les actions menées en justice; constitution d'un groupe paritaire « agressions et violence ».

## Agressions + stress

Malgré toutes ces mesures dissuasives, les TPG annoncent que l'année passée, il y a eu 18 agressions physiques à l'encontre de leurs conducteurs. Les membres du groupe « exploitation » de la

section SEV TPG font état d'agressions verbales et d'incivilités quasi journalières. A relever qu'en plus de toute cette agressivité, les conducteurs sont minés par le stress provoqué par le trafic et les horaires à tenir.

A. Cherubini



La remise de la pétition le mercredi 27 janvier par le président de la section SEV TPG Vincent Leggiero au directeur des ressources humaines Martin Waefler.



La délégation SEV qui a remis la pétition à la direction des TPG, demandant la fermeture du poste de conduite des véhicules. De gauche à droite: Christian Abbas (président du groupe exploitation), Michel Viret (président du groupe technique), Vincent Leggiero (président de section), Fernando Luis David (rédacteur du journal de la section), Christian Fankhauser (secrétaire syndical) et Jacky Leitao (délégué syndical).

## Call-center de la division Voyageurs des CFF

# Genève perd des postes de travail, mais il n'y a pas de licenciement

Les CFF ont décidé de centraliser à Brigue les postes de travail pour les consultations téléphoniques et la vente. Environ 50 personnes à Lugano, Genève et Zurich sont concernées. Le SEV a appris avec satisfaction que des solutions ont été offertes à ces personnes, mais il espère que les CFF tiendront compte des besoins spécifiques de ces gens. Le complet rassemblement du Rail Service à Brigue avantage une région périphé-

rique aux dépens des autres régions. La création de postes de travail dans le Haut-Valais est certes positive, mais les suppressions qui en découlent au Tessin et à Genève sont problématiques. Il faudra faire des efforts particuliers pour offrir aux personnes touchées de bonnes solutions. Par contre, à Zurich, l'offre d'emplois interne des CFF devrait suffire à compenser les postes supprimés. Le SEV a reçu confirmation

des personnes responsables à la division Voyageurs des CFF que toutes les personnes touchées pourront avoir un poste de travail équivalent dans leur région. Ceci est une nouvelle réjouissante qui répond à une revendication du SEV. Mais le SEV demande aussi que des solutions individuelles soient envisagées. Notre syndicat suivra d'un œil attentif la procédure de regroupement des postes à Brigue.

SEV



## CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

Du 1<sup>er</sup> octobre 2009 jusqu'au 30 septembre 2010, la VPT organise une campagne de recrutement!

- Pour le recrutement de **4 membres** pendant une année = une nuit pour une personne à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de **7 membres** pendant une année = une nuit en chambre double pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.
- Pour le recrutement de **10 membres** pendant une année = deux nuits pour deux personnes à l'hôtel Brenscino à Brissago.

Si souhaité, les bons pour l'hôtel peuvent être échangés contre des chèques Reka.

Si vous avez des questions concernant cette campagne de recrutement, veuillez vous adresser au responsable du recrutement de la VPT, e-mail: martin.ritschard@vpt-online.ch / téléphone 079 782 09 77.



« Le travail à temps partiel doit être mieux réglé dans la CCT car lorsque les règles manquent de clarté, l'employeur prend souvent des décisions unilatérales à son avantage. »

Andreas Menet, président central de la ZPV

Andreas Menet prend position sur les anciens et les nouveaux défis du personnel des trains

## « La violence reste un problème »

Lors de sa 1<sup>ère</sup> année à la présidence centrale de la sous-fédération SEV du personnel des trains (ZPV), Andreas Menet a été confronté à la fois au problème bien connu de la violence dans les trains et au grand projet « développement du personnel des trains ».

**contact.sev: Quel est l'objectif atteint par la ZPV en 2009 durant sa première année en tant que président central ?**

Andreas Menet: Depuis six ans, c'est la première fois que nous avons à nouveau dépassé la barre des 1800 membres. C'est surtout dû aux efforts de recrutement de la nouvelle section ZPV trafic régional Est. Début 2009, nous avons pu négocier pour les chefs de train RER et les agents de train du trafic régional un échelon de fonction supplémentaire. Nous espérons obtenir cette année le même résultat pour les collaborateurs des services des trains (qui relèvent les fréquences). Les CFF se sont soumis au « Jugement Orange ». Ils ont payé rétro-

activement pour ces cinq dernières années les indemnités pour le travail de nuit et du dimanche durant les vacances. La ZPV n'est pas étrangère à ce succès du SEV. Mais notre plus grande réussite est d'avoir persuadé les CFF de mettre au moins deux agents de train dans tous les trains longue distance jusqu'au changement d'horaire en 2013. Pour ce faire, ils vont créer 125 nouveaux postes. Jusqu'à présent, ce n'était prévu que pour les trains transportant au moins 400 passagers.

**La ZPV revendiquait le double accompagnement sur les trajets traversant des tunnels de plus de 1000 mètres. Es-tu satisfait ?**

Oui, les CFF donnent ainsi suite à notre pétition sur les tunnels. Nous avons en outre obtenu dès le mois d'août que certains trains du week-end dits à risque, qui circulent tard le soir ou tôt le matin, soient accompagnés par une double patrouille de la police ferroviaire ou de Securitas lorsqu'ils ont à leur bord un seul agent de train CFF. Cela fonctionne bien, même si des agressions à l'encontre du personnel des trains ont malgré tout eu lieu dans ces trains à problèmes. La violence reste un problème majeur, même si les CFF essaient aussi d'y remédier.

**Que pense la ZPV de la décision des CFF de transformer certains trains interregionaux en RegioExpress non accompagnés comme ils viennent de le faire entre Genève et Lausanne ?**

Nous luttons pour que les CFF reviennent sur leur décision car on rogne ainsi sur le service à la clientèle et on laisse la place aux actes de vandalisme, comme on l'a constaté dans le canton de

raient toujours être accompagnés le soir et tôt le matin durant les week-ends, comme c'est le cas dans les RER

zurichois. Le modèle zurichois du double accompagnement durant les heures creuses devrait aussi être étendu à d'autres lignes RER et régionales. Les cantons, en tant que commanditaires de prestations de TP, devraient aussi prendre position.

**Quelle est l'ambiance en ce moment parmi le personnel des trains CFF ?**

Un peu tendue car nous avons vécu ces cinq dernières années d'incroyables changements au niveau du profil professionnel et des réorganisations. Certaines n'ont pas du tout été efficaces, ce qui est frustrant.

**Qu'y a-t-il de pire qu'avant ?**

Par exemple la centralisation à Zurich et Lausanne de la répartition des services introduite en 2006, surtout en ce qui concerne les jours libres. Le projet « Développement du personnel des

Le profil professionnel. Ces dernières années, nous avons passé du contrôleur classique à l'agent qui encadre la clientèle. Cet encadrement gagne en importance, par exemple en cas de perturbations. Il s'ajoute au contrôle des titres de transport et de la présence comme gage de sécurité. Les CFF envisagent aussi d'offrir un service de ravitaillement personnalisé à la clientèle, qui serait effectué par le personnel des trains. Un essai pilote « Buon Appetito au Gothard » a été lancé en août. Nous nous y sommes opposés car, à notre avis, c'est elvetino, la filiale de la gastronomie ferroviaire, qui devrait être responsable du ravitaillement. Nous avons au moins obtenu que ce projet soit abandonné sur d'autres lignes. Un autre projet prévoit une organisation pour le trafic longue distance, avec des équipes qui devraient répartir elles-mêmes la durée du travail. Nous y voyons un problème quant au respect des prescriptions sur la durée du travail. Lors de contrôles sporadiques dans le trafic régional, qui s'effectue déjà en équipes, c'est moins problématique car les trains régionaux peuvent aussi rouler sans accompagnement.

**Quels sont les autres soucis du personnel des trains ?**

Le trafic longue distance est actuellement en sous-effectif (env. 40 collaborateurs). Les CFF pensent remédier à cette situation

### BIO

**Andreas Menet** (46 ans) a grandi à St-Gall. Il a suivi l'apprentissage de mécano sur deux ans, une nouveauté à l'époque, ce qui l'a obligé à renoncer au handball. A ses débuts, il conduisait des trains de marchandises en plus des trains trafic grandes lignes et des trains régionaux. Aujourd'hui, comme chef de train du dépôt de Coire, il est uniquement dans le trafic grandes lignes. Il a adhéré au SEV durant son apprentissage déjà. En 1986 il devient actif au comité directeur de sa section et est élu au comité central de la sous-fédération ZPV en 1988. Là, il est d'abord responsable du recrutement,

puis coordinateur pour la Suisse orientale. Il devient vice-président du ZPV en 2007, avant d'y être élu à la présidence en 2009, où il succède à Jürg Humi après avoir assuré l'intérim. Il est aussi vice-président de la commission du personnel des CFF depuis sa fondation avec la première CCT en 2001, Surface personnel des trains.

Andreas Menet habite à Sargans. Il est marié et a trois filles âgées de 12 à 18 ans. Ses loisirs sont la lecture, la marche et le sport (toujours moins par manque de temps) ainsi que les voyages, avec une préférence pour les excursions improvisées. Fi/hk

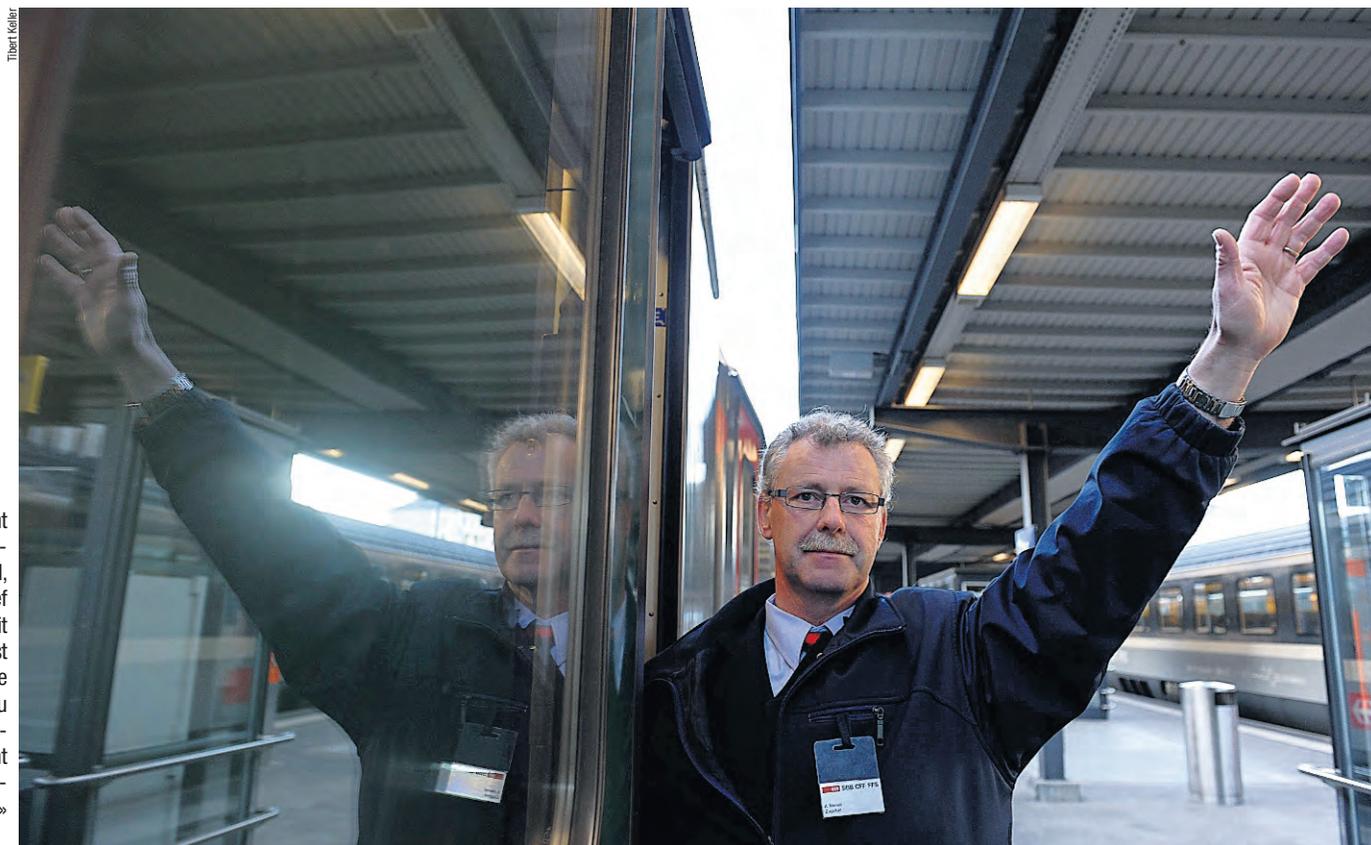
« Le modèle zurichois du double accompagnement pendant les heures creuses devrait être étendu aux autres trains régionaux. »

Glaris. De plus, le nombre de resquilleurs a augmenté et pour garantir la sécurité durant les heures creuses, il a fallu faire appel à des patrouilles de Securitas ou de la police ferroviaire, en plus des caméras. Ces trains dev-

trains » provoque un sentiment d'insécurité. Il prévoit de nombreux changements en un temps record.

**Quels changements souhaitent les CFF ?**

# INTERVIEW



Thibert Keller

Outre son engagement au SEV et dans la commission du personnel, Andreas Menet est chef de train sept à huit jours par mois. « C'est important car je reste ainsi au courant et au besoin, je peux argumenter en me basant sur mes propres expériences. »

d'ici au mois de juin mais cela dépend de la fluctuation du personnel. L'an passé, le report des plages de vacances des mois de juin à octobre sur l'année suivante a causé des inquiétudes. Le but était de contrer le sous-effectif chronique de l'été. Les collègues qui ne peuvent pas prendre en été le nombre de jours de vacances souhaités sont bien sûr fâchés. La ZPV et la commission du personnel mènent une enquête pour vérifier si les dires des CFF sont exacts, à savoir que le fait de déplacer les vacances de l'été fait au moins diminuer les jours libres des collaborateurs. Ces derniers étés, à cause du manque de personnel, les demandes dans ce sens ont presque toutes été refusées.

### Il semble qu'il y aurait aussi des problèmes avec les tours de repos ?

Nous avons négocié avec les CFF dans le cadre des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) pour que les tours de repos

durent au moins 11 heures car les CFF devront créer 80 places de travail. Et pour les agents de trains, c'est une nouvelle dimension de l'accompagnement des trains qui s'annonce. Quant aux conditions de travail et d'engagement, on sait que les difficultés résident dans les détails. Jusqu'à ce jour, le personnel des trains CFF accompagnait les TGV au

### « Le recrutement pour Lyria de 90 agents de train supplémentaires et de 125 agents pour le double accompagnement est un défi pour les CFF. »

maximum jusqu'à Strasbourg et rentrait le même jour. Désormais les agents de trains CFF devraient passer la nuit en France. Une nouvelle réglementation est donc nécessaire et elle doit s'étendre à toute l'Europe. Lors des négociations, nous devons être très prudents. Il faudra aussi éclaircir les questions juridiques et de formation. Le recrutement de 90 agents de train supplémentaires pour Lyria et de 125

pour le double accompagnement est un défi pour les CFF, car la fluctuation du personnel rendra inévitable l'engagement de dizaines de personnes. Les standards de formation ne devront toutefois pas en pâtir.

### En tant que président central, resteras-tu vice-président de la commission du personnel (CoPe) du personnel des trains ?

Oui, car je reçois ainsi des informations importantes dans les meilleurs délais et peux glisser les idées de la ZPV dans les nouveaux projets, dès leur lancement, et aussi dans les groupes de travail de la CoPe. Une étroite collaboration entre le SEV et la CoPe est très importante. Nous ne devons pas laisser les CFF et la CoPe régler de façon unilatérale des questions qui seraient de la compétence des syndicats.

### Comment ont évolué les CFF ces dernières années en tant qu'employeur ?

La CCT est une bonne convention, surtout si l'on pense à la protection contre les licenciements pour des raisons économiques et au droit au salaire en cas de maladie. Dans certains domaines, des détériorations sont toutefois à déplorer – j'ai déjà évoqué le service de nuit 2. A mon mariage, j'avais reçu cinq jours de congé en plus du jour pour la cérémonie. Aujourd'hui, on ne reçoit plus que trois jours en tout. A cause de l'augmentation de la productivité, nos prestations se sont intensifiées. Nous faisons plus de kilomètres, nous déplaçons toujours plus loin et plus vite et la transition entre les tours de service est souvent très courte, ce qui a des répercussions négatives sur notre vie privée.

### Les CFF sont-ils devenus un employeur qui n'aime pas avoir affaire avec les syndicats ?

De nombreux cadres sont

bien conscients que le partenariat social avec un syndicat professionnel profite aussi à l'entreprise, mais ils veulent le limiter à un minimum. Ce partenariat n'est plus aussi étroit qu'avant car aujourd'hui on négocie beaucoup avec les CoPe et plus autant avec les partenaires sociaux. Il y a actuellement plus de cadres arrogants à notre égard. Auparavant, le SEV comptait davantage de cadres. Chez nous par exemple, au trafic longue distance, sept chefs du personnel des trains ont démissionné l'année dernière du SEV, dont trois à cause de notre opposition à « Buon Appetito au Gothard ». Ces supérieurs des chefs de train nous tournent toujours plus le dos, peut-être aussi parce qu'ils sont maintenant davantage intégrés dans l'appareil administratif.

Interview: Markus Fischer/Jo

Compagnie Générale de Navigation

# Un chantier à rénover d'urgence

Les conditions de travail aux chantiers navals de la CGN laissent sérieusement à désirer. Les locaux sont vétustes, avec entre autres des douches en triste état, des vestiaires inadaptés et un système de chauffage au bout du rouleau.

On a jusqu'ici beaucoup évoqué la nécessité de rénover certains bateaux de la CGN, mais beaucoup moins celle de rénover les locaux du personnel. Leur lieu de travail, les chantiers navals de la CGN, à Ouchy, nécessite pourtant lui aussi de sérieux travaux.

Les bâtiments ont été construits à la va-vite, à l'occasion de l'Expo Nationale de 1964. Une partie d'entre eux n'a jamais connu la moindre rénovation depuis et certains locaux sont délabrés. « Des collègues qui sont dans d'autres entreprises ont été choqués de voir dans quelles conditions je travaille », explique Patrick Schaffner, président de la section VPT Lac Léman.

## Une cantine trop petite

Les vestiaires sont franchement inadaptés, avec un seul casier par personne. Résultat, les habits de ville se retrouvent mélangés à des vêtements de travail imprégnés de cambouis, de pétrole et autres substances salissantes. La cantine juste à côté peut accueillir 25 personnes, ce qui est nettement insuffisant. Le jour de la visite de contact.sev par exemple, une quarantaine d'ouvriers ont mangé là, sur la centaine que compte le chantier naval. « C'était les chaises musicales. A peine quelqu'un se levait qu'un autre le remplaçait », commente Patrick Schaffner, qui travaille comme charpentier sur le chantier lorsqu'il ne navigue pas comme capitaine. Le fait d'avoir seulement quatre fours à micro-ondes implique aussi d'attendre avant de pouvoir réchauffer son repas.



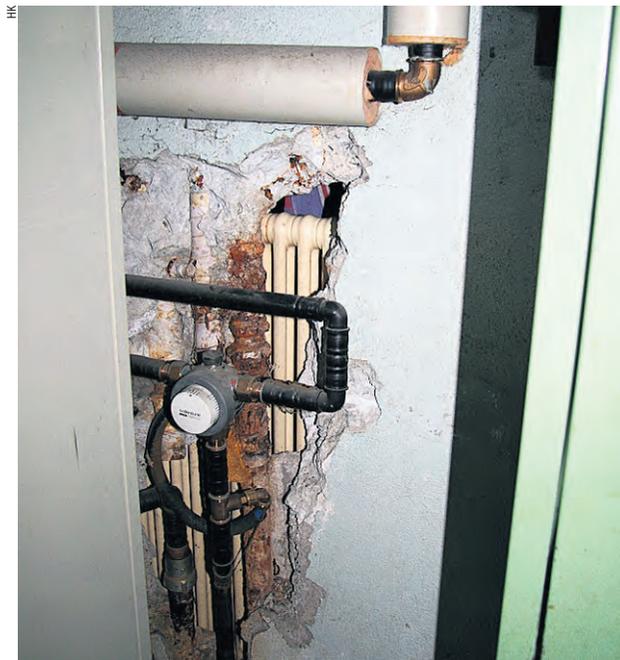
Les douches datent de 1964 et n'ont jamais été modernisées.

Quatre femmes travaillent sur le chantier et depuis 2007, la possibilité pour elles de se doucher sur leur lieu de travail n'est plus qu'un souvenir. Leur douche est hors d'usage. Elles doivent aussi se changer l'une après l'autre car le minuscule réduit qui tient lieu de vestiaire ne peut accueillir qu'une personne à la fois.

Les WC sont vieillots et ne correspondent plus aux normes actuelles. Il n'existe ainsi pas de toilettes pour personnes à mobilité réduite.

Chez les hommes, les douches sont totalement vétustes et les premiers doivent attendre 5 minutes avant d'avoir de l'eau chaude, avec en prime un énorme trou dans le mur qui donne sur un des vestiaires. Le chauffe-eau et la chaudière à mazout sont également obsolètes et peuvent rendre l'âme d'un jour à l'autre.

Certains ateliers sont de toute façon inchauffables, tant ils sont mal isolés. C'est le cas de la halle de charpenterie, qui sert également à



Le mur, dans un des vestiaires.

certaines travaux de peinture, pour les bancs des bateaux. Outre l'inconfort, cela complique le travail dans la mesure où la peinture sèche beaucoup plus lentement à basse température. Dans l'idéal, il faudrait 15 à 20°C. Dans un autre atelier, une chaufferette dévoreuse d'énergie sert de chauffage de fortune. « C'est un énorme gaspillage d'énergie », résume Patrick Schaffner. L'isolation défectueuse des bâtiments se chiffre en dizaines de milliers de litres de mazout supplémentaires chaque année, avec à la clé une lourde facture, à la fois sur le plan écologique et économique.

A cela s'ajoutent encore des problèmes de sécurité. A la menuiserie, le système

d'évacuation des sciures ne répond plus aux normes ECA, d'où un danger d'incendie. A la serrurerie, le système d'aération amène de l'air de l'extérieur. Par contre, cet atelier est dépourvu d'extracteur d'air, alors qu'il en faudrait un pour évacuer les gaz dégagés par les travaux de soudure.

Les estacades installées le long des bateaux sont dépourvues d'éclairage, alors que des bateaux partent et arrivent au chantier naval de 4 h du matin à minuit, et même 24 heures sur 24 en été. Le goudron est constellé de trous, avec les risques de chute que cela implique.

## Les bureaux aussi

« Le plus urgent est de refaire les douches, les vestiaires, le réfectoire et l'isolation des bâtiments », souligne Patrick Schaffner. Viennent ensuite divers problèmes plus ponctuels comme le manque d'établissements dans certains ateliers. Le bâtiment administratif demande aussi de gros travaux d'isolation. A cela s'ajoute encore une perte de place au 2<sup>e</sup> étage, qui a nécessité d'installer quelques bureaux dans des Portakabin.

## « CES CRÉDITS SONT DES PRÊTS, PAS DES DONS »

Le budget nécessaire à la rénovation des chantiers navals de la CGN fait partie d'un paquet de crédits cantonaux, appelés EMPD (Exposé des motifs et projets de décrets). La plus grande partie de ces crédits est destinée à la rénovation de deux des bateaux de la CGN, pour 16,5 millions de francs environ, dont 12,5 millions pour le « Vevey », un des navires de la flotte historique. La rénovation des chantiers eux-mêmes est devisée à 4,5 millions. « Ces EMPD sont des prêts que la CGN rembourse ensuite. Pas des dons comme le croit souvent le public », précise Luc-Antoine Baehni, directeur

général de la CGN. Le sort de ces crédits dépend avant tout du vote du Grand Conseil vaudois, étant donné que les activités de la CGN se déroulent à 70 % dans les eaux vaudoises. Pour le chantier lui-même, l'acceptation de l'EMPD permettrait entre autres d'adapter les bâtiments aux normes écologiques actuelles en matière d'isolation et d'économies d'énergie. « Ces normes Minergie sont édictées par l'Etat », rappelle Luc-Antoine Baehni, qui évoque aussi la possibilité d'installer des panneaux solaires sur les toits.

hk

Compagnie Générale de Navigation

# « Personne n'a été engagé à la CGN l'année passée »

Les chantiers de la CGN sont confrontés à plusieurs difficultés : diminution des effectifs, recours massif à des entreprises extérieures dans certains ateliers, sans compter les importants travaux qui restent en attente faute de crédits.

Il y a encore une année, les fauteuils endommagés des bateaux de la CGN étaient réparés à l'atelier de tapisserie des chantiers navals. C'est terminé : l'un des deux ouvriers qui restaient est parti à la retraite, tandis que l'autre travaille désormais à la peinture. Et impossible pour lui de revenir à son ancien métier, même de manière ponctuelle. « Le matériel de tapisserie a été bradé et fichu loin », explique Patrick Schaffner, président de la section VPT Lac Léman.

## Le contremaître bientôt à la retraite

À l'électricité, seul le chef d'atelier et deux ouvriers sont encore employés par la CGN. Les autres électriciens proviennent tous d'entreprises extérieures. « Le contremaître va partir à la retraite et il faudrait le remplacer », relève Patrick Schaffner.

Il y a aussi toujours davantage d'électronique, y compris sur les bateaux à vapeur de la flotte historique comme « La Suisse ». Mais le chantier naval n'a pas suivi. « Rien ne s'est développé pour l'électronique et la CGN n'a engagé personne l'année passée », résume Patrick Schaffner.

Enfin, d'importants travaux sont gelés, faute de crédits (voir p. 8), à commencer par la rénovation du « Vevey ». Aucune date n'est encore agendée pour le vote des crédits nécessaires, mais aux chantiers de la CGN, on attend avec impatience que le



Un ouvrier visse des éléments décoratifs sur la coque pour les faire tenir correctement.

Grand Conseil vaudois se prononce.

En attendant, la période hivernale actuelle est utilisée pour faire quelques travaux sur les machines du Simplon et de la maintenance légère sur de plus petits bateaux. Mais dans l'idéal, il aurait fallu entamer la rénovation du « Vevey » il y a une année déjà. Et cela d'autant plus que les opérations ordinaires de maintenance et d'entretien absorbent déjà la plus grande partie du temps de travail à disposition.

L'automne passé, la VPT Léman a d'ailleurs manifesté son inquiétude à ce sujet dans les rues de Lausanne (voir aussi p. 3).

Hélène Koch

## LES PREMIÈRES LIGNES RÉGULIÈRES DE BATEAUX ONT 175 ANS

- En 1823, le premier bateau à roues à aube de Suisse, le « Guillaume Tell », est lancé sur les eaux du Léman. La CGN naît une cinquantaine d'années plus tard, de la fusion des trois sociétés qui se partageaient alors les services de navigation sur le Léman. La compagnie connaît un essor exceptionnel à la Belle Epoque (1896-1914). Actuellement, la CGN compte huit bateaux « Belle Epoque », ce qui en fait la plus grande flotte au monde de ce type (en capacité de passagers). A lui seul, le « Simplon » peut transporter 1000 passagers. Construits entre 1904 et 1927,

ces navires sont toutefois menacés par l'usure du temps. Deux des bateaux de la flotte historique, l'« Helvétie » et l'« Italie », sont ainsi actuellement hors service.

- Les premières lignes régulières voient quant à elles le jour sur les lacs de Zurich et de Thoune. Le « Minerva » relie Zurich à Rapperswil le 19 juillet 1835. Quelques jours plus tard, un service de ligne régulier se met en place sur le lac de Zurich. Le navire, construit en Angleterre, peut transporter 800 passagers ainsi que des marchandises. Vu sa taille, ce bateau ne peut

pas accoster directement, si bien qu'il faut amener les passagers et les cargaisons par petites unités jusqu'au bateau à vapeur, et cela par tous les temps. Ce n'est que plus tard, grâce à un débarcadère plus long, que l'on pourra abandonner ces transbordements.

Deux semaines plus tard à peine, le 31 juillet 1835, une autre ligne régulière est inaugurée sur le lac de Thoune, avec un autre bateau à vapeur, le « Bellevue », construit en France.

litra/cgn



» Les CFF risquent des pertes massives en savoir-faire spécialisé si la Division Infrastructure se débarrasse de manière précipitée de certaines personnes au lieu de les qualifier pour les tâches qui les attendent. «

Manuel Avallone, vice-président SEV

Infrastructure CFF face à de grands changements

# Le frein à main a été tiré au bon moment

*Le projet « Best Infrastructure Overhead » doit être examiné et traité pas à pas avec le SEV. Notre syndicat s'est opposé avec succès à une adoption globale du paquet. Le travail effectif va pouvoir commencer.*

« Où va CFF Infrastructure? » se demandait contact.sev en octobre en publiant les intentions du chef de cette unité Philippe Gauderon. Celui-ci avait lancé une réorganisation totale de la division en deux projets – Best Infrastructure Overhead (Best IO) et Infrastructure 2014. Le SEV demandait alors un moratoire sur les deux projets afin de com-

prendre le rapport qu'il y a entre eux et exigeait d'être intégré correctement dans cette réorganisation.

## Pas à pas

« Nous avons tiré le frein à main au bon moment », constate Urs Huber, responsable au SEV pour la Division Infrastructure. « Au cours de plusieurs séances, nous avons obtenu de pouvoir avancer

pas à pas et de pouvoir exiger la mise en œuvre du processus de consultation à chacune de ces étapes. »

## Poser les bonnes questions

Ce faisant, nous n'avons encore sauvé aucun poste mais cela permet au SEV de faire appel aux représentantes et représentants des unités concernées, de veiller à ce que les plans soient examinés avec

l'œil des spécialistes et que les bonnes questions soient posées. Le SEV est ainsi en mesure de présenter ses propres propositions.

« Nous savons qu'il y a des raisons d'améliorer l'organisation d'Infrastructure dans certains domaines »: Huber est également clair là-dessus. Mais il fait remarquer simultanément que « ces gens ont vécu réorganisation sur réor-

ganisation ces dernières années – une phase de stabilité est absolument nécessaire maintenant afin de permettre aux gens de travailler de manière productive sans perdre leur temps à des restructurations et sans devoir craindre en permanence pour leur poste. »

## Une lutte au sujet de la démarche

Les esprits se sont pas mal échauffés entre les CFF et le SEV jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé sur la démarche peu avant Noël. Le premier domaine partiel a été abordé en janvier, un test pour les deux parties qui doit montrer si la démarche qui a été convenue est appropriée. Urs Huber est satisfait bien qu'il reste sceptique: « La documentation que la direction de projet nous a présentée pour le domaine Achats, <Supply Chain> et production était nettement plus détaillée que ce nous nous étions imaginé. » Les CFF ont pu montrer précisément quelles solutions sont prévues pour les collaborateurs concernés. Huber exprime toutefois ses doutes: « Nous nous demandons avec scepticisme si les CFF seront aussi bien préparés lorsqu'il s'agira de domaines plus difficiles. »

## Le scepticisme demeure

Roland Schwager, président central de la sous-fédération

## PRENDRE PAS À PAS CHAQUE DOMAINE SOUS LA LOUPE

Les CFF et les partenaires sociaux ont conclu l'automne dernier un accord définissant leur collaboration lors de réorganisations. La réforme de la Division Infrastructure constitue l'épreuve du feu pour ce guide pratique. Le déroulement de telles opérations y est clairement fixé: cela commence par une information des CFF qui doivent renseigner les syndicats concer-

nés sur la restructuration qu'ils prévoient. Les syndicats – dans le cas de Best IO: le SEV, transfair et l'Association des cadres des transports publics ACTP – doivent rapidement décider s'ils ont suffisamment d'informations et si les mesures elles-mêmes sont cohérentes. Si tel n'est pas le cas, ils demandent une phase de consultation au cours de laquelle ils peuvent

poser des questions et soumettre des propositions. Ils déposent une prise de position dans laquelle ils déclarent s'ils sont d'accord avec les réponses et les adaptations. Si ce n'est pas le cas, il faut s'adresser à un échelon hiérarchique supérieur qui prend la décision définitive. L'essentiel, dans cette procédure, c'est que la mise en œuvre des mesures ne peut intervenir

que lorsque le processus de consultation est achevé. Pour le projet Best Infrastructure Overhead, cinq blocs temporels ont été convenus dont chacun doit commencer par l'information des CFF. L'agenda de mise en œuvre des CFF sous-entend un accord après la phase de consultation, ce qui ne correspond pas au point de vue du SEV. *pma/SA*

Janvier Février Mars Avril Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre Novembre Décembre

Achat/Supply Chain/Prod., Informatique, Finance

Energie, télécom, installations électriques/RSQ

Installations et technologie/projets

Entretien

Horaire et design du réseau

Exploitation

# DOSSIER



Jusqu'où iront les réformes de CFF Infrastructure? Beaucoup de questions restent encore sans réponse.

du personnel de l'administration VPV, lourdement touchée, ne veut pas non plus baisser la garde après ce premier projet partiel: «Je ne peux pas encore dire si les CFF ont compris ce qui est important pour nous!» Schwager confirme qu'il était capital d'actionner à fond le frein en automne. « Nous voyons maintenant de claires améliorations; il faut toutefois encore faire la preuve que nous sommes sur le bon chemin. »

La fusion des projets Best IO et Infrastructure 2014, demandée par le SEV, n'est pas encore réalisée formellement. Toutefois le traitement pas à pas, approfondi, rend la comparaison entre les deux projets plus simple; les deux

processus sont aussi mieux harmonisés dans le temps. Huber insiste: «Tout ce qui vient sur nous sous Infra

**» Je ne peux pas encore dire si les CFF ont compris ce qui est important pour nous ! «**  
Roland Schwager, président central VPV

2014 est encore entièrement ouvert. » Jusqu'ici, ce projet n'a conduit qu'à des modifications dans les structures d'organisation et dans l'occupation des postes, sans effet sur les effectifs du personnel. Toutefois il y a encore beaucoup de choses qui bougent et la prudence domine au SEV – les souvenirs de Wespa, de Fifa et de tant d'autres projets sont encore très présents.

Il n'y a pas que les suppressions  
Hors contexte des deux grands projets, Philippe Gau-

deron, chef Infrastructure, a également présenté aux syndicats les domaines supplémentaires qu'il veut examiner et pour lesquels il faut prévoir des changements. Les CFF veulent analyser de plus près les cuisines d'équipes, les sites de conduite de l'exploitation et le degré d'intégration de la production en propre. « Il ne s'agit pas partout de supprimer des postes », a souligné Philippe

Gauderon face aux délégations syndicales.

**Pas de procédure de consultation**

Le domaine Achats, Supply Chain et production va maintenant être implémenté sans que les syndicats demandent ce qu'on nomme la procédure de consultation, car il a été répondu aux questions lors de la présentation. Les parties qui arrivent ensuite sont d'une taille nettement plus importante et aussi plus délicates à mettre en œuvre. Il est clair pour le SEV que les personnes concernées doivent en tout temps être au premier plan de nos préoccupations: « Nous nous engageons pour que des perspectives à long

terme soient offertes aux personnes dont le poste sera supprimé », précise Huber.

**Le savoir-faire spécialisé en danger**

Le vice-président SEV Manuel Avallone ajoute: « Les CFF risquent des pertes massives en savoir-faire spécialisé si la Division Infrastructure se débarrasse de manière précipitée de certaines personnes au lieu de les qualifier pour les tâches qui les attendent. »

Il y a une chose qui est claire pour tout le monde: à moyen terme, CFF Infrastructure n'a pas trop de personnel mais massivement trop peu. Lorsque la Confédération aura enfin accordé

Suite en page 12

Suite de la page 11

l'argent nécessaire pour rattraper le retard en matière d'entretien du réseau, il faudra du personnel à tous les niveaux. Philippe Gauderon voit dans le projet Best IO un pas sur le bon chemin : en optimisant la conduite de toute la division, il libère une somme de 60 millions en chiffres ronds. Comme il a tenté de l'expliquer aux syndicats, cet argent doit être affecté d'urgence à d'autres tâches.

**Quand la politique comprendra-t-elle ?**

Ernst Küng, coprésident de la sous-fédération du personnel des travaux BAU jusqu'à fin 2009, attire l'attention depuis des années sur les très grands problèmes qui déferlent sur Infrastructure : « Dans la mesure où la politique ne s'occupe que de faire construire de nouveaux tronçons sans se soucier de leur entretien, l'affaire coûte toujours plus cher ! » Les heures d'exploitation du trafic voyageurs devenant toujours plus étendues, il ne reste pratiquement que les week-ends pour travailler sur le réseau.

**Assurer le financement de l'entretien**

« Notre réseau a 150 ans ! », poursuit Küng. Il attend de la politique que le financement de l'entretien soit résolu jusqu'à la mise en service de la ligne de base du Gothard – « pas comme Rail 2000 ! »

Peter Moor/SA

Le secrétaire syndical Urs Huber conduit les négociations sur Best Infrastructure Overhead

## « Ce n'était pas acceptable »

**Pour le secrétaire SEV Urs Huber, la pause a amené quelques améliorations – mais le scepticisme demeure.**

**contact.sev :** En octobre, tu étais très fâché sur la manière avec laquelle CFF Infrastructure voulait traiter les projets Best IO et Infra 2014. Pourquoi ?

**Urs Huber :** En octobre, les CFF voulaient se contenter de nous informer sur la suppression de 330 postes et passer à l'action. Des justifications insuffisantes, des chiffres qui se contredisaient continuellement, c'était inacceptable.

**Qu'est-ce qui a changé entre-temps ?**

Nous avons obtenu que la grande « boîte » Best IO et les nombreuses suppressions de postes qui lui sont liées soient traitées et négociées en plus petits secteurs.

**Quels sont les avantages de procéder pas à pas, comme le SEV a réussi à l'imposer ?**

CFF Infrastructure est une organisation très complexe avec des tâches et des domaines très divers. En procédant unité par unité, nous avons la possibilité

d'approfondir autant que nécessaire.

Même si quelque chose paraît logique au premier coup d'œil, il arrive souvent que les conséquences sur l'exploitation et sur le personnel ne deviennent claires qu'en y regardant de plus près.

**Quels sont les risques ?**

Au début, on nous a présenté une « Black box », un paquet ficelé. Le danger est maintenant que nous soyons mis devant des faits accomplis qui nous enlèveraient toute marge de manœuvre.

**Un premier projet partiel est maintenant lancé ; les attentes et les craintes se sont-elles concrétisées ?**

Pour le premier domaine abordé (Achats, etc.), nous avons pu constater que le niveau des informations et des réponses s'est massivement amélioré. Il reste à prouver que ce sera aussi le cas pour des domaines plus complexes et avec d'autres



Urs Huber

responsables. Il faut aussi mentionner que le domaine des ateliers de la Surface n'a pas encore été présenté ni convenu.

**La réforme de CFF Infrastructure n'est pas terminée avec Best IO. Avec quoi comptez-vous ensuite ?**

Le problème est que nous n'avons pas seulement Best IO mais aussi et encore Infra 2014. Ce projet n'intervient pas seulement après Best IO mais il est déjà d'actualité, il chevauche le tout et il motive notre attitude critique envers tout le processus.

**A moyen terme, l'entretien doit être massivement augmenté. Ce que font les CFF est-il compatible avec cette évolution ?**

Non ! Je suis persuadé qu'il y a bien assez de travail pour toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs actuels. Les CFF doivent seulement vouloir garder tout le monde – c'est notre exigence – car c'est dans leur propre intérêt.

S'ils devaient engager plus tard de nouveaux collaborateurs venus d'ailleurs, ils ne seraient ni productifs ni intégrés dès le premier jour.

**300 à 350 personnes sont concernées par Best IO. Le SEV est-il en mesure d'assurer le soutien dû à ses membres ?**

Lors de restructurations aussi considérables que Best IO et Infra 2014, le soutien dans les cas individuels atteint par la force des choses certaines limites. Cependant les points importants pour de tels cas sont réglés dans la CCT. Il n'est pas imaginable que nous ayons à discuter lors de chaque suppression de postes des délais de résiliation ou d'autres points.

**Quelle est la tâche principale pour les cas individuels ?**

Nous nous donnons naturellement au maximum pour garantir des conseils et, cas échéant, de l'assistance juridique aux personnes touchées. Les commissions du personnel ont aussi une tâche importante dans de telles situations car, lors de la mise en œuvre, elles doivent contrôler dans le détail que ce qui a été convenu est appliqué.

pmo/SA



Ces prochaines années, l'entretien du réseau aura un important retard à combler – les conditions de travail de nos collègues d'Infrastructure devront être adaptées en conséquence.

## Sous-fédération VPT

**Mercredi  
5 mai**  
10 h 15  
Berne  
Unia-  
Egghölzli

■ **Sous-fédération VPT**  
Assemblée des délégués

Sont invités à participer à cette assemblée les délégués des sections VPT. Inscriptions jusqu'au 9 avril auprès de martin.ritschard@vpt-online.ch

## Sections

**Jeu  
25 février**  
19 h 45  
Château-  
d'Ex  
Buffet de  
la Gare

■ **VPT GoldenPass**  
Assemblée générale  
de printemps

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Informations sur votre caisse de pension. Votre comité se réjouit de vous voir très nombreux(es).

## Retraités

**Mardi  
9 février**  
Les  
Geneveys-  
sur-Coffrane  
Hôtel des  
Communes

■ **PV Neuchâtel**  
Assemblée générale

Programme:  
*11 h 15 apéritif facultatif;*  
*12 h dîner*, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade mêlée, rôti de porc, rôti de bœuf, sauce champignons, gratin dauphinois, carottes glacées; dessert. Prix 30 fr. sans les boissons;  
*14 h 30 assemblée*, salle du 1<sup>er</sup> étage. Ordre du jour statutaire, puis rapports annuels du président, du caissier et de la commission de gestion. Nomination de deux membres au comité et d'un visiteur des malades. Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus.  
Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, tél. 032 753 53 70 jusqu'au jeudi soir 4 février, dernier délai.  
*Le comité*

**Mercredi  
27 février**  
14 h  
Lausanne  
Salle des  
Cantons

■ **PV Vaud**  
Assemblée générale

Ordre du jour statutaire (comptes, rapports du président et du vice-président, hommage aux disparus, etc.). En deuxième partie d'assemblée, nous aurons le plaisir d'accueillir le président central PV Ricardo Loretan. Une large place sera réservée à la discussion.  
*Le comité*

**Mercredi  
17 mars**  
14 h  
Glovelier  
Café de la  
Poste

■ **PV Jura**  
Assemblée des membres

Bienne départ: 13 h 52, Prêles arrivée: 14 h 10.  
Veuillez vous annoncer à Marc Gilomen, tél. 032 751 15 21, jusqu'au samedi 23 mai. Ordre du jour statutaire. Orateur: Ricardo Loretan, nouveau président central PV, qui nous entretiendra sur les actualités syndicales et répondra à vos questions. Une collation clôturera cette assemblée. Le comité vous attend nombreux pour accueillir le collègue Ricardo.  
*Le secrétaire: Oscar Schaub*

## Loisirs

**20 février  
au 7 mars**  
Restaurant  
Löwen  
Kerzers

■ **USSC - Quilles**  
27<sup>e</sup> championnat fribourgeois

Sauf le mercredi. Organisation: KK Schinechrüz, Kerzers. Tél. restaurant Löwen: 031 755 51 17.

## DÉCÈS

**Addor Paul**, fonctionnaire d'exploitation retraité, Treykovagnes, décédé le 20 janvier 2010 dans sa 83<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Belet Jean-Pierre**, décédé le 21 janvier dans sa 88<sup>e</sup> année, membre de la section VPT TN depuis 50 ans.

**Blank Andrée**, veuve de Paul, Lausanne, décédée le 26 janvier dans sa 88<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Chenau Marcel**, aiguilleur de pavillon retraité, Saint-Prex, décédé le 14 janvier dans sa 97<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Duby Paulette**, veuve de Jean-Jacques, Renens, décédée le 12 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Joliat Jean-Louis**, employé d'exploitation retraité, Glovelier, décédé le 20 janvier 2010 dans sa 74<sup>e</sup> année. Membre PV Jura.

**Kocher Charles**, chef de manœuvre retraité, Bienne, décédé le 9 janvier 2010 dans sa 89<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Läng Paul**, chef de groupe retraité, Gerolfingen, décédé le 12 janvier 2010 dans sa 78<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Lehmann Johanna**, veuve d'Emil, Lengnau, décédée le 5 janvier dans sa 92<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Paccaud Jean-Pierre**, assistant technique retraité, Oron-le-Châtel, décédé le 25 janvier dans sa 67<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Pache Roland**, décédé le 28 décembre dans sa 75<sup>e</sup> année, membre de la section VPT TN depuis 44 ans.

**Pulfer Willy**, employé des ateliers retraité, Bienne, décédé le 11 décembre dans sa 70<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Sahli Erwin**, ouvrier spécialisé retraité, Pieterlen, décédé le 16 janvier dans sa 87<sup>e</sup> année. Membre PV Biel-Bienne.

**Vernez Lydia**, veuve de Roger, Gossens, décédée le 24 janvier dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.



Filiale de Lausanne  
Rue St-Martin 36  
1005 LAUSANNE  
021 321 42 42

## Déclarations d'impôt – période fiscale 2009

### Permanence Fribourg

Fribourg : les 12, 19 et 26 février et 5 et 12 mars 2010

Bulle : les 10 et 17 février 2010

Châtel-St-Denis : le 16 février 2010

Romont : le 11 février 2010

☎ 021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement

### Permanence Jura et Jura Bernois

☎ 079 603 72 25 sur rendez-vous uniquement

### Permanence Valais

☎ 079680 76 68 sur rendez-vous uniquement

### Permanence Genève

Les 15 et 18 février 2010

Les 9, 16 et 23 mars 2010

☎ 079680 76 68 sur rendez-vous uniquement

### Permanence Lausanne

Déclarations VD et tous les cantons

Du 1<sup>er</sup> mars au 12 mai 2010

☎ 021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement

# La Rioja et le train «El Transcantabrico»

**Quelques places sont encore disponibles!**

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

Prix forfaitaire: CHF 3930.–

Explorez en train la région de Rioja et les merveilles de la verte Espagne! TGV pour Paris, puis San Sebastian. Dégustations de vin en Rioja. Voyage en train historique «El Transcantabrico»

le long de la côte nord-ouest de l'Espagne. Ce convoi nostalgique fait fonction d'hôtel itinérant. Des hauts-lieux historiques et gastronomiques vous attendent!

## P R O G R A M M E

### 1<sup>er</sup> jour: Schweiz – San Sebastian

Voyage en TGV dès Bâle ou Lausanne via Paris à Hendaye. Transfert à l'hôtel à San Sebastian.

### 2<sup>e</sup> jour: San Sebastian – Logroño

Vous visiterez San Sebastian située dans la célèbre baie de La Concha. Voyage en car jusqu'à Logroño. Visite d'une cave et dégustation. Dîner dans un restaurant typique.

### 3<sup>e</sup> jour: La Rioja

Excursion à Briones. Visite du musée du vin et de son cave avec dégustation. Retour à Logroño, capitale de la Rioja, et visite de la vieille ville.

### 4<sup>e</sup> jour:

### Logroño – Santiago de Compostela

Voyage en car jusqu'à Burgos. Brève visite de la vieille ville et de la cathédrale. Voyage en

train pour traverser le haut plateau espagnol. Arrivée à Santiago dans la soirée et transfert à l'hôtel.

### 5<sup>e</sup> jour: Santiago - Ribadeo

Vers midi, début du programme «Transcantabrico» avec visite de la ville et de la cathédrale. Voyage en car pour El Ferrol. C'est à cet endroit que votre hôtel itinérant vous attend. Le train vous conduira de long des Rias Altas à Ribadeo.

### 6<sup>e</sup> jour: Ribadeo - Gijon

Votre train-hôtel vous conduit à Luarca, village de pêcheur. Après la visite, poursuite du voyage à destination de Oviedo. Visite de l'imposante vieille ville. Le train poursuit son parcours pour rejoindre Gijon.

### 7<sup>e</sup> jour: Gijon - Santander

Le train vous mène à Cabezon. Vous visiterez la petite ville historique de Santillana et le musée de Altamira. Poursuite du voyage pour Santander et visite de la ville.

### 8<sup>e</sup> jour: Santander - Bilbao

Le «Transcantabrico» vous conduit à Bilbao. Visite de la vieille ville et du musée Guggenheim.

### 9<sup>e</sup> jour: Bilbao - Schweiz

Transfert en car à Hendaye. Voyage en trains TGV jusqu'à Bâle ou Lausanne via Paris.



GARANTIE DE VOYAGE

### Inscription La Rioja et le train «El Transcantabrico»

22 au 30 avril 2010 (9 jours)

- Chambre individuelle à l'hôtel désirée, supplément CHF 290.–
- Suite individuelle au Transcantabrico désirée, supplément CHF 590.–
- Voyage en TGV 1<sup>ère</sup> classe désiré, supplément CHF 160.–
- Voyage avec carte de réduction FIP, rabais CHF 170.–
- Je suis membre du SEV
- Je suis /  nous sommes membre(s) de l'ATCS, section .....
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone P

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables.

Envoyer à: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)  
Renseignements: SERV RAIL, Téléphone 031 311 89 51

**Compris:** Croisière ferroviaire «Transcantabrico» (4 jours / 3 nuits) dans des suites avec un lit français - Tous les repas durant le voyage «Transcantabrico» dans la voiture-restaurant ou dans des restaurants, vin, café et liqueurs sont compris • Guide du train «Transcantabrico» parlant français • Voyage en train Bâle ou Lausanne – Hendaye et retour ainsi que Burgos – Santiago • 5 nuitées dans des chambres à deux lits, avec petit déjeuner, dans des hôtels\*\*\*\* • 5 repas principaux dans des restaurants ou dans le train • Toutes les excursions, visites, entrées et transferts • Guides locaux lors des visites • Accompagnement SERV RAIL

**Non compris:** Supplément voyage en TGV 1<sup>ère</sup> classe: CHF 160.– • Supplément chambre individuelle à l'hôtel: CHF 290.– • Supplément suite individuelle dans le «Transcantabrico»: CHF 590.– • Assurance annulation et SOS (assurance annuelle): CHF 99.– pour une personne, CHF 169.– pour un couple  
Réduction: avec carte de réduction FIP CHF 170.–

■ VPT Jura

## Acceptons d'entrer dans Symova

Selon l'accord passé entre la direction CJ, la délégation syndicale et la commission paritaire, l'augmentation des salaires de 1% au 1<sup>er</sup> janvier 2010 est due à la seule condition que les employés acceptent de financer l'augmentation de leur cotisation d'assainissement de 1% et l'adhésion à la nouvelle fondation collective de prévoyance Symova. Tous les détails figurent encore dans la lettre d'information jointe aux feuilles de salaires de janvier. Nous nous tenons à votre disposition.

Nous vous recommandons d'accepter l'entrée dans Symova ainsi que le plan d'assainissement par la remise de votre bulletin jusqu'au 15 février 2010.

### NON à la baisse des rentes

Il faut clairement dire NON, le 7 mars prochain, à une baisse des rentes du 2<sup>e</sup> pilier. La modification de la loi sur

la prévoyance professionnelle (LPP) va diminuer votre future retraite (plus de 11% par rapport à 2005) si celle-ci est acceptée. Selon le plan du Conseil fédéral, le taux de conversion (rente par rapport au capital) passe déjà de 7,2% en 2005 à 6,8% en 2014. Pas question de le descendre à 6,4%, nous disons «ça suffit!». Beaucoup d'associations (sociales et de consommateurs) sont aux côtés des syndicats dans cette lutte. Chaque voix compte. Certains illusionnistes accentuent leur propagande en vantant un 2<sup>e</sup> pilier solide et des rentes justes, mais ceux-ci ont d'autres moyens que le petit salarié.

### Mobilisation des membres

Le SEV est à la tête du combat pour que les pouvoirs publics, cantons et Confédération, prennent leurs responsabilités concernant l'assainissement des caisses

de pensions du personnel des sociétés de transports: ETC et CFF. La Confédération est d'accord pour aider – en partie – la Caisse de pensions des CFF. Le SEV exige l'égalité de traitement en faveur de l'Ascoop (ou Symova).

Nous remercions tous les collègues qui se sont déjà mobilisés à nos côtés, manif de Berne, cartes postales aux parlementaires fédéraux. D'autres épisodes nécessiteront encore l'engagement de chacun. Se réveiller le jour de la retraite sera trop tard. Unis, nous sommes plus forts.

**Les représentants des salariés de la commission paritaire de la caisse de prévoyance CJ: Urs Hoehn: 079 271 16 24, Eric Christen: 079 393 59 49, Jean-François Milani: 079 328 53 47.**

Comité de section VPT Jura

■ LPV Vaud-Bas-Valais

## Présence du président SEV

La deuxième assemblée annuelle des membres de la section LPV Vaud et Bas-Valais s'est tenue à Lausanne le 17 novembre dernier avec un invité de marque, Giorgio Tuti, président du SEV. Afin de permettre à toutes les mécaniciennes et tous les mécaniciens de participer au débat, la séance était ouverte également aux non-membres.

Durant la première partie, le président de section Marc-André Pilloud a donné des informations concernant les activités du comité et les dossiers en cours:

- la pétition Voyageurs du dépôt de Lausanne, transmise en mai à Monsieur Andreas Meyer, suite à laquelle le président de section a été convié à une séance de discussion qui lui a permis d'exposer les arguments de la section. Des retraites ont ensuite été agendées mais les

présidents syndicaux ont été avisés deux jours avant la première retraite que leur présence n'y était pas souhaitée. Une seconde lettre a été adressée à Monsieur Meyer en juin concernant les «indemnités étranger» qui sont catastrophiques.

- les mécaniciens RCP de Renens: plusieurs d'entre eux vont passer des tests psychotechniques afin de suivre une formation de mécanicien Cat. D.

- CoPe: un poste étant à repouvoir, la section a présenté la candidature d'Eric Perroud et compte sur le soutien massif de ses membres lors des prochaines élections.

- Comité central: suite à la démission de son représentant, Hans-Werner Stauffer, pour le printemps 2010, la section est toujours à la recherche d'un(e) candidat(e) pour ce poste.

### RER fribourgeois

La seconde partie de la séance fut consacrée au débat avec Giorgio Tuti. Durant plus de trois heures, les participants eurent l'occasion de discuter des thèmes suivants:

la caisse de pension, les négociations salariales, le renouvellement de la CCT en 2010 ainsi que le recrutement.

Avant de clore l'assemblée, Marc-André Pilloud fit part de l'action menée dans le dossier RER fribourgeois. Le projet initial prévoyait en effet la création d'une société fille des CFF, ce qui aurait engendré une perte importante de places de travail. La publication d'un billet d'humeur ainsi qu'un courrier des lecteurs rédigés par Jean-François Péclat, a suscité bon nombre de réactions au sein du public mais également des autorités. Des contacts avec des personnalités politiques ont par ailleurs permis d'exposer les arguments de la section au sujet de ce projet. Le président de section a également rappelé l'absence de représentant APK pour le dépôt de Lausanne Voyageurs. Il invita les participants à lui faire part des cas particuliers qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur fonction, mais surtout à faire respecter la CCT et les BAR.

S. Daadoucha Perroud,  
secrétaire ad interim

■ USSC Badminton

## Tournoi dans les Grisons

C'est une occasion pour tous ceux qui jouent volontiers au badminton. La commission technique USSC du Sportart Badminton organise à Domat-Ems le tournoi avec le soutien des cheminots du RhB pour les petits et les grands, les minces et les jeunes et ceux qui le sont restés d'esprit, ainsi que les sportives et sportifs qui veulent le rester. C'est une occasion de faire quelque chose de bien pour ta forme, physique et mentale. Une évasion par rapport à la routine quotidienne. Le 15 mai 2010, tous se rencontrent (des débutants aux pros) dans la Sport-halle Vial pour pratiquer le sport et aussi cultiver la camaraderie. Le tournoi dure de 10h15 à 16h. Tu apportes une participation de 15 francs (membres USSC), ou 20 francs (non-membres), pour ce que nous espérons être une formidable journée de badminton. Par ailleurs, les enfants peuvent participer gratuitement jusqu'à 12 ans. C'est peut-être aussi pour toi la première occasion de te mesurer à d'autres sportifs et sportives des transports publics. Le délai limite d'inscription est le 5 mai 2010. Si tu veux en être, alors imprime l'inscription que tu trouveras sur la homepage [www.ussc.ch](http://www.ussc.ch) sous badmin-

ton ou annonce-toi auprès de Beat Gansner, gare Domat/Ems, [b.ganer@rhb.ch](mailto:b.ganer@rhb.ch).

Pour l'USSC Badminton:  
Alberto Petrillo,  
responsable de la CT

### CONTACT.SEV PARUTION 2010

N° 3	18 février
N° 4	4 mars
N° 5	18 mars
N° 6	1er avril
N° 7	15 avril
N° 8	29 avril
N° 9	14 mai
N° 10	27 mai
N° 11	11 juin
N° 12	24 juin
N° 13	8 juillet
N° 14	22 juillet
N° 15	5 août
N° 16	19 août
N° 17	2 septembre
N° 18	16 septembre
N° 19	30 septembre
N° 20	14 octobre
N° 21	28 octobre
N° 22	11 novembre
N° 23	25 novembre
N° 24	9 décembre
N° 25	23 décembre

Les textes doivent parvenir à la rédaction une semaine avant la parution, soit le jeudi matin 10 h

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

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

### Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch).  
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Annonces: Kretz AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt.annoncen@kretzag.ch](mailto:kontakt.annoncen@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://www.kretzag.ch)

Préresse: AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le jeudi 18 février.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 11 février à 10 h.

## atout santé



La droguerie pour votre qualité de vie

### Un réflexe indispensable

Chez les espèces primitives de vertébrés, un seul organe se charge de la déglutition, des renvois et de la respiration. Chez les mammifères en revanche, il est indispensable que des canaux spécifiques assurent ces différentes fonctions – lesquelles doivent également être protégées et dirigées par des réflexes. Ainsi, la toux est un réflexe important pour «nettoyer» nos voies respiratoires. Dès qu'un corps étranger pénètre dans les voies respiratoires, les muqueuses sonnent immédiatement l'alarme. Il ne faut donc pas refouler la toux. Car chaque tousotement accélère l'évacuation vers le haut des particules de fumée, des agents pathogènes, des poussières et d'autres substances indésirables.

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

## conseil santé de votre droguerie

# TOUX ET MAUX DE GORGE

## Prévenir et traiter correctement

### Verrouiller les portes d'entrée – Réagir sans attendre!

La toux et les maux de gorge durent en général trois à sept jours et tous les symptômes disparaissent normalement après deux semaines. Ce qui est bien long dans le monde actuel du travail. Heureusement, il est possible d'agir de manière préventive.

- Utilisez un grattoir pour éliminer les agents pathogènes qui se trouvent sur la langue (surtout dans la partie arrière).
- Pratiquez beaucoup d'activités au grand air. Les douches alternées et les séances de sauna préviennent également les infections.
- Buvez assez (humidifiées, les muqueuses résistent mieux). Une alimentation riche en vitamines renforce aussi les défenses naturelles de l'organisme.
- Demandez dans votre droguerie des produits qui permettent d'augmenter la résistance de l'organisme.
- La toux: elle se manifeste d'abord par des quintes sèches sans expectoration de glaires. Cette toux sèche est très pénible pendant la nuit. Les antitussifs bloquent le centre de la toux dans le cerveau. Comme alternatives végétales, on peut utiliser notamment des préparations à base de lierre et de drosera.
- Après trois jours, la toux sèche se transforme en toux grasse. C'est le dernier moment pour arrêter de prendre des produits qui bloquent la toux, car ils empêchent l'expectoration du mucus bronchique.



#### 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».



Vifor Pharma

20% à l'achat d'un DemoPectol sirop bronchique dans votre droguerie. Valable jusqu'au 27 février 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

# 20%

### DemoPectol sirop bronchique

Contient des extraits de feuilles de thym et de lierre et de racines de primevère. Selon la tradition, les propriétés suivantes sont attribuées à ces plantes: elles favorisent l'expectoration des mucosités des voies respiratoires et peuvent décontracter les crampes de la musculature bronchique. DemoPectol sirop bronchique s'utilise lors de la toux consécutive à des maladies du refroidissement des voies respiratoires (catarrhe bronchique) s'accompagnant d'une formation excessive de mucosités épaisses.

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

# BON



Vifor Pharma

### Actilong

Utilisé lors d'inflammations de la sphère bucco-pharyngienne, en cas de maux de gorge, d'enrouement ainsi qu'à titre de médicament d'appoint dans le traitement de l'angine. La formulation particulière prolonge la persistance de son action sur la muqueuse. Un arôme menthe lui confère un goût agréable. Lidazon Actilong se présente sous forme de comprimés à sucer exempts de sucre contenant une association de cétylpyridinium, qui possède des effets antibactériens, et de lidocaïne, qui soulage les douleurs.

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

20% à l'achat d'un Actilong dans votre droguerie. Valable jusqu'au 27 février 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

# 20%

# BON

Angle droit

## Le lexique de l'évaluation

Passage en revue des mots clés de l'entretien d'évaluation, par ordre alphabétique.

**A**ccompagnement: il est possible de se faire accompagner par une personne de confiance (secrétaire syndical/e, membre du comité de section ou de la commission du personnel) pour un second entretien, mais en principe pas pour le premier.

**B**on travail: l'employé peut utiliser comme références les réactions des clients, que celles-ci soient orales ou écrites.

**C**ontinuité: l'évaluation ne doit pas être simplement un instantané de la situation telle qu'elle se présente au moment de l'entretien. Elle doit rendre compte de l'évolution durant toute la période concernée.

**D**ocumentation: les observations, feed-back, entretiens intermédiaires et mesures prises doivent être documentées, afin que l'entretien d'évaluation puisse être mené sur la base de faits, et pas de suppositions.

**E**valuation générale: l'évaluation d'ensemble se compose des résultats des évaluations partielles. La pondération des critères d'observation est faite par le supérieur (voir aussi lettre W).

**F**ormulaire: le formulaire d'évaluation devrait être rempli durant l'entretien. S'il est rempli à l'avance, c'est critiquable.

**G**énéral: les entretiens évoqués ici ne constituent qu'un élément parmi ceux utilisés pour l'évaluation du personnel en général, même s'il s'agit d'un élément central.

**H**orizon futur: les évaluations ne doivent pas servir uniquement à déterminer les forces et les faiblesses. Elles doivent aussi définir les mesures à prendre pour permettre à l'employé de progresser.

**I**nstructions: la procédure à appliquer en matière d'évaluation est détaillée dans le Manuel de conduite du personnel CFF/CFF Cargo, onglet E, lettre E, chiffre 7.

**J**ournal de bord: les notations quotidiennes

sont un élément de documentation.

**K**ésaco? Lier les augmentations de salaire aux évaluations? De l'avis du SEV, faire le lien entre ces deux éléments est problématique.

**L**oi sur le personnel fédéral: l'obligation pour les CFF de procéder à des évaluations est fixée dans la LPers. Cependant, même en l'absence de cette base légale, l'employeur a le droit et le devoir de faire des évaluations, pour répondre à ses obligations (responsabilité).

**M**anagement: les cadres moyens et supérieurs des CFF et de CFF Cargo sont obligatoirement évalués (feed-back) sur la qualité de leur management.

**N**otes: voir documentation et journal de bord.

**O**pposition: aux CFF, un second entretien (avec le supérieur) peut être exigé dans les 10 jours qui suivent la discussion avec son chef. Le formulaire d'évaluation comporte une case à cocher à cet effet.

**P**rotection juridique: un membre SEV qui estime

que ses droits n'ont pas été respectés lors de l'évaluation peut faire appel au service de protection juridique du SEV.

**Q**ui est concerné par les évaluations? Le personnel des CFF, de CFF Cargo, mais aussi celui de la plupart des compagnies privées. L'évaluation se déroule sous forme de discussion. En cas de désaccord, le collaborateur peut exiger un second entretien.

**R**enchérissement: le SEV s'oppose résolument à ce que la garantie de compensation du renchérissement dépende de l'évaluation personnelle.

**S**ignature: l'évaluation est considérée comme valable si le collaborateur n'exige pas un second entretien dans les 10 jours qui suivent le premier, même en l'absence de signature.

**T**erms (du rendez-vous): les salarié(e)s CFF doivent être invités suffisamment tôt à l'entretien d'évaluation. Ils reçoivent un formulaire d'évaluation vierge et une brochure d'information. Ils doivent aussi être informés des éléments d'autoévaluation que l'on attend d'eux. Les supérieurs reçoivent en plus le formulaire pour le feed-back de conduite. Tous ces documents doivent être utilisés pour préparer soigneusement l'entretien.

**U**tile: le SEV considère que l'évaluation est un bon outil de développement personnel, pour autant qu'elle soit faite correctement.

**V**ue sur l'avenir: des points d'observation essentiels sont fixés lors de l'entretien d'évaluation et font l'objet d'une attention toute particulière lors de l'année qui suit.

**W**agon: les entretiens intermédiaires forment les wagons du train de mesures nécessaires à une évaluation générale. Ils doivent avoir lieu durant la période d'évaluation concernée. Si ce n'est pas le cas, et que de graves reproches ou une mauvaise évaluation sont évoqués à la fin de la période, il faut critiquer l'absence de tels entretiens.

**X** comme croix à mettre dans la case correspondante (voir aussi lettre O).

**Y**verdon: les entretiens d'évaluation se déroulent sur le lieu de travail de l'employé concerné (par ex. aux Ateliers d'Yverdon).

**Z**oom (sur les compétences): des réactions positives de la clientèle constituent un élément essentiel de l'évaluation, raison pour laquelle il faut les collecter et les conserver (e-mails, lettres, notes prises lors d'une conversation avec un client).

Protection juridique SEV/hk

Lufthansa Technik annonce une suppression exagérée de postes à l'EuroAirport de Bâle

## Suppression de 20% des postes

Le personnel de Lufthansa Technik Switzerland Bâle a été informé mardi de la suppression de 95 postes à temps complet. SEV-GATA considère comme exagérées ces suppressions.

Bien qu'à brève échéance il y ait encore assez de travail, il semble que les mandats vont diminuer dès le mois de mars. Pour SEV-GATA, il est cependant incompréhensible que cela mène si rapidement à des suppressions d'une telle ampleur. Actuellement, Luft-

hansa Technik compte 490 postes à plein temps à l'EuroAirport, en plus du personnel en formation. Les suppressions prévues représentent donc plus de 20% du personnel.

Une suppression de postes d'une telle proportion est absolument exagérée et doit être sensiblement diminuée, écrit la section de l'aviation du SEV dans une première réaction.

Les personnes touchées qui perdent leur poste peuvent bénéficier des prestations d'un plan social déjà existant. SEV-GATA attend

que celui-ci soit appliqué correctement. De plus, SEV-GATA en appelle à la multi-

nationale Lufthansa afin qu'elle propose des postes sur d'autres sites pour le per-

sonnel concerné par les licenciements à Bâle.

pmo/hk

### RECONNAÎTRE LE SITE DE BÂLE

Une suppression de postes de plus de 20% peut être qualifiée de massive et remet en question la stratégie de l'entreprise. Si Lufthansa Technik Switzerland veut continuer durant les prochaines années avec la même stratégie mais un effectif du personnel réduit, SEV-GATA attend qu'elle obtienne au moins le succès escompté. Dans une multinationale comme la Lufthansa, il y a aussi une concurrence interne entre les sites. La direction suisse explique que grâce à ces suppressions, le site de Bâle pourra être sauvé.

SEV-GATA exige de la Lufthansa une reconnaissance claire du site de Bâle. C'est le seul moyen d'assurer une perspective d'avenir aux collaborateurs de l'EuroAirport. Ces derniers représentent en fin de compte une grande valeur pour l'entreprise, par leur savoir-faire.



Philipp Hadorn  
Président SEV-GATA

Excursion d'une journée ou d'une demi-journée en Appenzell

## Jakobsbad–Gontenbad–Appenzell, ou vice versa



Walter Ringli (77 ans), d'Herisau, est chef de train retraité de l'ancien chemin de fer Lac de Constance-Togenbourg et responsable du groupe des pensionnés de la VPT SOB Est. Il nous propose une balade en Appenzell Rhodes-Intérieures, avec visite du chef-lieu.

La promenade débute à environ 6 km à l'ouest d'Appenzell, à Jakobsbad. On y arrive par le Chemin de fer d'Appenzell (Appenzeller Bahn AB), en partant de Gosau ou d'Herisau, via Ur-

näsch. Le hameau se trouve dans une vallée élevée qui ne connaît pas le brouillard. En plus des nombreux chemins pédestres, on y trouve aussi l'été une piste de bob et un parc aventure, qui sont fermés en hiver. Il y a par contre quelques skilifts et le téléphérique du Kronberg est ouvert toute l'année. Un restaurant de montagne vous attend au sommet, avec une vue magnifique par temps clair (aller-retour demi-tarif à 14 francs).

De Jakobsbad, notre balade passe par le marais de Gontner et traverse les paysages de collines et de fermes typiques d'Appenzell. Après environ 1 h 30 de marche, on arrive au hameau de Gontenbad. En été, un chemin «pieds nus» invite à développer ses sens sur des prairies, des ruisseaux, des parties caillouteuses ou goudronnées. Il y a aussi à mi-parcours des fontaines dans lesquelles on peut baigner ses bras et à Gontenbad, une station Kneipp pour se laver les pieds. Là, les bassins naturels invitent à un fabuleux

moment de détente. Gontenbad est mentionné comme station balnéaire en 1576 déjà. Les médecins accordaient à cette source riche en fer des vertus thérapeutiques contre les douleurs, la stérilité et toutes sortes de maladies internes. Avec l'essor du tourisme au 19<sup>e</sup> siècle, d'élégantes stations de cure ont vu le jour. En 1930, la culture balnéaire étant en recul, le grand-père de l'actuelle directrice des Sources minérales de Gontenbad (Goba SA) a commencé à mettre l'eau de source en bouteilles.

En 1999, Gabriella Manser a succédé à son père à la tête de l'entreprise familiale Goba. Elle a développé de nouvelles boissons répondant aux besoins modernes, doublé la production en cinq ans et gagné le prix «Veuve Cliquot» 2005 de la «Femme d'affaire de l'année». La Goba propose chaque jeudi à 10 h une visite guidée d'une heure, pour groupes de 10 à 30 personnes (avril à octobre). Autres visites guidées sur demande (071 794 11 19).



De Gontenbad, on peut atteindre Appenzell en une heure à pied par des chemins balisés, ou par le train en quelques minutes.

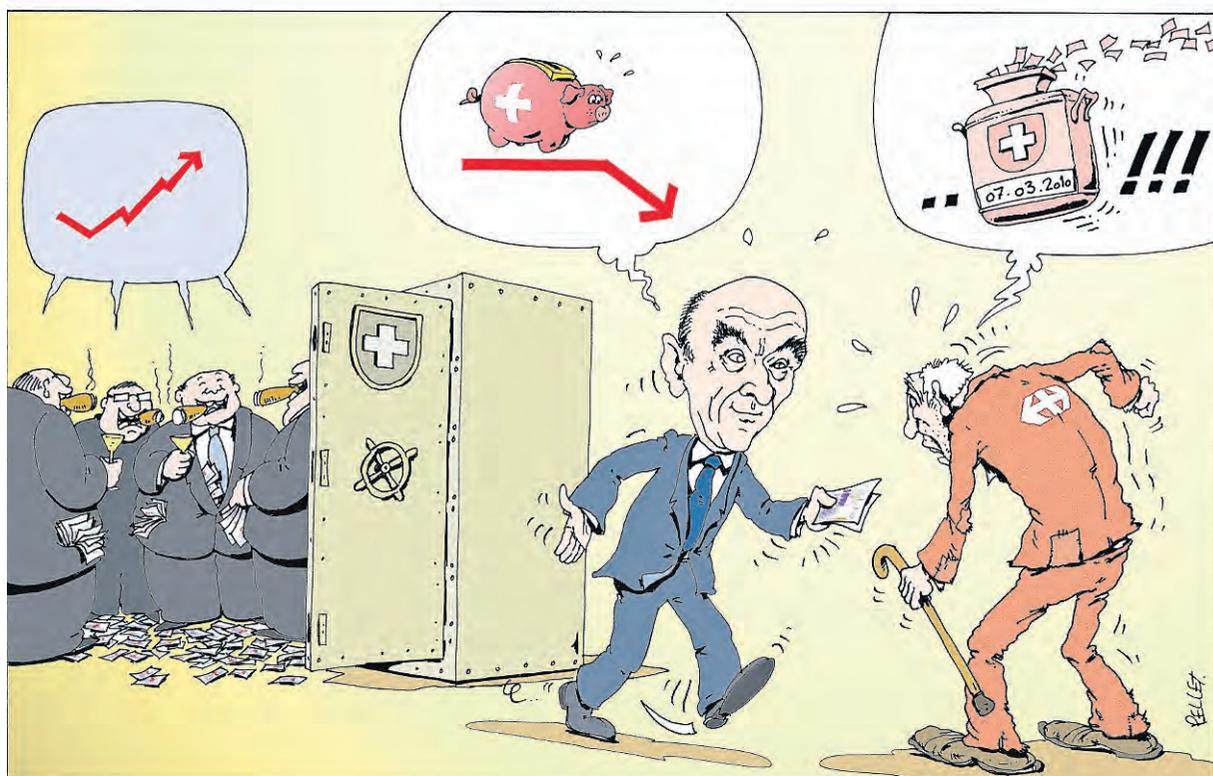
Cela vaut la peine de faire un tour dans le chef-lieu du demi-canton Rhodes-Intérieures, avec ses maisons en bois peint du 16<sup>e</sup> siècle. Dans la rue «Alten Weissbad», il est possible de voir à l'œuvre des artisans de toutes sortes, fabricants de poêles ou tour-

neurs. A l'hôtel de ville, on peut visiter le musée régional. Le dernier dimanche d'avril, les élections cantonales ont lieu sur la place de la Landsgemeinde et les votations se font à main levée.

Le train circule chaque demi-heure via Gais et on arrive à St-Gall en 46 minutes. On peut aussi partir de là et visiter Appenzell avant de faire la promenade.

F/mv

PELLET PIOCHE : **BAISSER LES RENTES TANDIS QUE LES BONUS AUGMENTENT ? NON !**



**IL Y A 50 ANS**

### Œuvres d'entraide

La misère règne là où on ne la soupçonne pas ; souvent, ceux qui l'affrontent s'efforcent de sauvegarder l'apparence d'une vie normale. Et ils sont nombreux, ceux qui sont trop fiers pour avouer leur situation véritable... Partout où c'est possible, l'OSEO s'efforce, sans porter atteinte à la dignité, d'atténuer ou de bannir les privations contre lesquelles une famille se défend vainement. Il y en a cependant d'autres qui saisissent sans scrupule toutes les possibilités qui s'offrent de toucher des secours ; ces parasites créent dans l'opinion et au sein des institutions d'entraide un malaise et une méfiance préjudiciables, lors des collectes, à l'élan généreux de la population. Mais ces éléments négatifs ne sauraient nous décourager.

Le Cheminot, 5 février 1960

Votation fédérale du 7 mars prochain sur le vol des rentes du 2<sup>e</sup> pilier

# Qu'on ne nous prenne pas pour des imbéciles !

Qui veut s'assurer contre les « intempéries » de la vie veut, une fois l'une de celles-ci survenue, recevoir la prestation promise au départ. C'est ainsi que fonctionnent les assurances contre le vol, les assurances vie, etc. Et il doit également en aller ainsi avec la prévoyance vieillesse. Or, selon la volonté des voleurs de rentes, cela ne devrait plus être le cas pour la prévoyance professionnelle.

On a promis aux assuré(e)s de la prévoyance professionnelle, le 2<sup>e</sup> pilier, que le capital qu'ils auront accumulé durant leur vie dite active serait transformé en une rente qui, avec celle de l'AVS, devra suffire pour maintenir leur niveau de vie antérieur de manière appropriée. Cette promesse figure même dans notre Constitution fédérale. Or, avec la baisse voulue du taux de conversion LPP, elle ne sera pas tenue. C'est là une escroquerie, un vol de rentes.

A proprement parler, les assurés n'ont pas à se préoccuper des raisons pour lesquelles une baisse du taux de conversion serait indiquée. On leur avait en effet promis dès le départ une certaine prestation d'assurance et cette prestation doit leur être servie. C'est là un de leurs droits. Et, le 7 mars, c'est pour cela qu'ils et elles diront NON à la baisse de leur rente.

## Argument erroné

Tout le monde vit plus longtemps. Les prestations de vieillesse devraient donc être versées plus longtemps. Or, le capital économisé ne suffirait pas pour garantir l'actuel niveau des rentes. Il faudrait

donc baisser les rentes. Ce raisonnement est erroné. La raison donnée pour justifier cette baisse des rentes n'est, objectivement, pas bonne.

vent-ils? Pratiquent-ils le tarot divinatoire? L'échec des prévisionnistes avant la crise financière, mais aussi les pronostics de croissance écono-

vaut plus que les sombres prophéties des spécialistes autodéclarés des rendements.

Et il s'agit aussi, dans cette



Le 7 mars, votons NON au vol des rentes!

**La prolongation de l'espérance de vie des assurés a déjà été prise en compte lors d'une révision antérieure de la LPP, en 2003**, justifiant alors une baisse du taux de conversion. A l'époque cependant, il avait été possible de maintenir le niveau des rentes par le biais de mesures de compensation. Revenir aujourd'hui avec l'argument de l'espérance de vie pour justifier une nouvelle baisse du taux de conversion, c'est vraiment prendre les gens pour des imbéciles. Le deuxième argument avancé par les partisans de cette baisse est, lui aussi, erroné. Les rendements espérés sur les marchés de capitaux en prenant des risques prudents ne seraient pas suffisants pour permettre aux caisses de pensions de financer leurs rentes. Mais comment le sa-

mique corrigés tous les trois mois par les instituts spécialisés et les prévisions joyeusement contradictoires des analystes boursiers montrent clairement que les déclarations concernant les rendements futurs ont la précision d'horoscopes. Pour qu'une baisse des rentes de millions d'assurés soit justifiée, quelle impudence!

## Faux de spéculer sur de mauvais rendements

La seule chose que nous pouvons affirmer au sujet des rendements futurs possibles à long terme part d'un regard sur le passé. Ce regard fait apparaître que, durant les 80 dernières années, il a été possible de réaliser sans problème les rendements nécessaires aux caisses de pensions pour financer leurs rentes. Ce n'est pas une garantie pour l'avenir, mais un indice qui

discussion sur la baisse voulue des rentes du 2<sup>e</sup> pilier, de toujours prendre en considération une chose: la prévoyance vieillesse, ce sont des affaires gigantesques, des affaires dont les compagnies d'assurances veulent un morceau encore plus grand. Mais cela n'est possible qu'en affaiblissant la prévoyance vieillesse publique et obligatoire et donc aussi la solidarité entre les assuré(e)s, entre jeunes et moins jeunes. Toujours plus de personnes devraient alors contracter des assurances privées et les profits des compagnies d'assurances se multiplieraient.

Mais, comme toujours plus comprennent ce petit jeu, ils et elles voteront NON, le 7 mars prochain, à la baisse du taux de conversion LPP, c'est-à-dire à la baisse de leurs rentes.

Pietro Cavadini

## PUBLICATION

### LISEZ LE DOSSIER DU MAGAZINE « BON À SAVOIR »

■ Le magazine des consommateurs « Bon à Savoir » a consacré un fort intéressant et documenté dossier sur la votation concernant la baisse du taux de conversion. Un dossier qui prouve que le taux de conversion prévu pour 2014 suffit à financer nos retraites. Les conclusions du dossier sont limpides : il faut refuser le 7 mars prochain une deuxième baisse à 6,4 %, inutile, préjudiciable et surtout irrémédiable. On y apprend aussi que les assureurs disposent d'un budget supérieur à 10 millions de francs pour mener leur campagne.

Dossier disponible sur Internet : [www.bonasavoir.ch](http://www.bonasavoir.ch)

## COURRIER DES LECTEURS

### UN TROU DE 600 MILLIONS ?

■ A grand renfort d'affiches, les partisans du OUI à la révision de la Loi sur la prévoyance professionnelle LPP le 7 mars 2010 nous informent qu'il manque 600 millions chaque année aux caisses de pensions pour boucler leurs comptes. Ce chiffre en lui-même n'est pas contestable, mais savez-vous que le montant total des coûts administratifs facturés aux assurés par les caisses de pensions atteint chaque année plus de 4 milliards ? Ce qui représente 770 francs par an et par assuré en moyenne ! Une part importante de ces 4 milliards atterrit dans la poche d'une nuée de conseillers en placements qui facturent leurs services entre 220 et 500 francs de l'heure. Et ces gestionnaires n'assument personnellement aucune responsabilité pour les pertes sur les placements qu'ils recommandent ou qu'ils effectuent. Voilà un business bien lucratif sur le dos des assurés ! Pas étonnant qu'il manque des millions. Ne vous laissez pas voler votre retraite, votez NON le 7 mars.

Serge Anet

Peter von Kaenel, agent de train CFF à Genève, spécialisé dans les contrôles sporadiques

# Le spo c'est sport !

Effectuer des contrôles sporadiques dans les trains Régionaux et les RegioExpress, c'est exercer un métier où le mot routine n'existe pas. Et ce n'est pas Peter von Kaenel qui va nous contredire.

«Le client qui prend une <prune> de huitante francs ne te dit pas forcément merci!» Peter von Kaenel, quarante-sept ans, reconnaît le côté désagréable de sa profession. Monter dans un train par surprise pour contrôler que tout le monde soit en possession de son titre de transport valable, n'est pas un exercice follement apprécié par les resquilleurs. «Des incivilités? J'en subis, comme mes collègues du sporadique, quasiment tous les jours», affirme Peter. Malgré tout, faire du contrôle sporadique à plein temps, ça lui plaît énormément. «Cela fait sept ans que j'ai été engagé aux CFF comme contrôleur. Pendant trois ans, j'ai surtout travaillé sur les trains nationaux. Mais

j'en ai eu assez de me trouver seul en face des clients. J'avais l'impression d'être dans une usine à trous les billets. J'ai demandé à mes supérieurs de ne pouvoir faire que du contrôle sporadique. J'avais déjà eu l'occasion d'en faire. Ça m'avait tout de suite plu parce qu'on travaille tous les jours à deux agents et c'est jamais la routine. Même si dans les contrôles sporadiques des clients malintentionnés font monter à pic mon adrénaline, je préfère ça à l'indifférence d'une certaine clientèle des trains nationaux à qui l'on dit bonjour et merci et qui ne daigne même pas nous répondre, ni jeter un regard...»



Peter von Kaenel : «Les clients qui sont en ordre avec leur billet ou leur abonnement apprécient notre travail. Et ils nous le disent.»

## Du nouveau dans le spo

Jusqu'au dernier changement d'horaire du 13 décembre 2009, Peter von Kaenel, effectuait des contrôles sporadiques uniquement sur les Régionaux. Depuis, l'ex-régie fédérale a étendu dans la région genevoise le contrôle sporadique aux RegioExpress, trains dans lesquels il n'est plus possible d'acheter son titre de transport. Donc, depuis le 13 décembre dernier, les nouvelles règles du jeu sont claires: sans titre de transport valable dans les Régionaux et les RegioExpress et sans supplément dans les trains pyjamas, les amendes sont de huitante francs. «Ces nouvelles directives n'ont, pour l'heure, pas apporté de grands changements dans notre travail quotidien», commente Peter, «parce que nous avons reçu des consignes de négocier en douceur ces nouveautés avec notre clientèle. Mais ces prochaines semaines, ça risque de changer. C'est certain que vouloir faire payer à deux heures du matin une amende de huitante francs à un client qui a un titre de transport valable mais qui ne s'est pas acquitté de sa surtaxe de deux francs, ça sera quelque chose de difficile à faire passer!»

## Un travail de constat

Membre du comité de la section ZPV Léman, Peter reconnaît d'emblée qu'il n'est pas un syndicaliste de proue comme son président de section Claude Gaillé. «Claude, c'est un type que j'admire énormément. Il défend les agents de train avec beaucoup de courage!» Peter est chargé de relayer, au sein du comité de sa section, les difficultés liées à sa profession. Difficultés que connaissent tous les agents de train en gé-

don pour l'envoi de la facture. Des personnes âgées essaient de nous faire marcher au sentiment en nous racontant des balivernes... Il y a bien sûr les incivilités, parfois même de la violence. Notre rôle est de gérer tout ça, d'être les plus clairvoyants possible, de rendre service ou de saisir les coordonnées des clients sans billet et de faire parvenir le formulaire à notre service du contentieux qui s'occupe de la facturation. A Genève, nous sommes une

**» Il y a bien sûr les incivilités, parfois même de la violence. Notre rôle est de gérer tout ça, d'être les plus clairvoyants possible, de rendre service ou de saisir les coordonnées des clients sans billet. «**

néral, mais qui sont plus marquées chez les agents qui effectuent les contrôles sporadiques. Dans les trains où certains clients savent qu'il n'y a pas de contrôle systématique des titres de transport, les resquilleurs sont naturellement plus nombreux. «Nous sommes confrontés à des problèmes de falsification de billets et même d'abonnements généraux. Des clients qui ne paient pas sur-le-champ leur titre de transport, n'hésitent pas à nous refiler des adresses bi-

équipe de sept agents sporadiques et de sept auxiliaires. Notre but est d'asseoir notre présence dans les trains régionaux. Les clients qui sont en ordre avec leur billet ou leur abonnement apprécient notre travail. Et ils nous le disent. En définitive, des contacts s'installent aussi bien avec les bons que les mauvais payeurs. C'est précisément ce que j'aime dans ce métier, ce côté relationnel qui n'est pas plat. Le spo c'est sport!»

Alberto Cherubini

## BIO

Peter von Kaenel est né le 2 août 1962 à Fleurier (NE). Il a grandi dans la commune des Verrières (NE), célèbre pour la toile géante exposée à Lucerne qui évoque le passage de la frontière par l'armée des

dessinateur architecte, Peter exerce diverses professions, notamment comme représentant de commerce. «Je me déplaçais beaucoup en voiture, mais j'ai aussi été amené à prendre le train. J'ai trouvé ce moyen de transport convivial et sympathique. Lorsque j'ai vu que les CFF cherchaient des aspirants agents de train, j'ai postulé. J'ai commencé à travailler aux CFF le 2 février 2003.»

Peter von Kaenel vit à St-Prex, entre Morges et Lausanne. Il est père de jumeaux, une fille et un garçon âgés de onze ans. «J'essaie de passer le plus de temps possible avec eux, ça grandit vite. Sinon je consacre mes loisirs à dessiner, faire de la photo et des balades à pied. Le fait d'habiter hors de Genève m'aide à décrocher de mon travail.» AC



Bourbakis. Peter est âgé de neuf ans lorsque sa famille se transporte dans la région de Morges (VD). Après avoir effectué un apprentissage de