

Barbara Spalinger

La vice-présidente du SEV évoque la Journée des femmes et ses dossiers syndicaux prioritaires.

Pages 6-7



Journée VPT rail

Le Jurassien Jean-François Milani des CJ a été élu président de la branche Rail de la sous-fédération VPT dans le cadre d'une journée consacrée à la libre concurrence.

Page 19



Pionnière

Barbara Marcionetti, présidente de la section tessinoise de la sous-fédération Travaux.

Page 20

Enquête SEV sur la santé au travail des conducteurs de bus

Trop de stress

Les premiers résultats de l'enquête SEV démontrent que plus de la moitié des conducteurs de bus souffrent de stress et de troubles musculo-squelettiques.

L'enquête SEV lancée en Suisse romande par le Groupe autonome de transports urbains (Gatu) a rencontré un énorme intérêt auprès des conducteurs de bus. Plus de 600 questionnaires ont déjà été remplis. Ces prochaines semaines, l'enquête se

propagera en Suisse alémanique et au Tessin. Temps de conduite trop longs, agressivité des gens, trafic routier intense, horaires de parcours trop courts et mauvais aménagements des postes de conduite causent des ennuis de santé. Par ailleurs, de nombreux conducteurs se plaignent de ne pas avoir de toilettes en fin de lignes.

Sur la base des résultats définitifs de l'enquête, le SEV mènera des actions syndicales pour exiger des entreprises de transports publics de meilleures conditions de travail. AC

Pages 10, 11 et 12

ÉDITO

La Confédération a bouclé les comptes 2009 avec un excédent de 2,7 milliards de francs. Chouette, on pourra diminuer le déficit! Que nenni! Deux semaines après l'annonce de ce résultat positif, voici que le conseiller fédéral Merz nous annonce qu'il faudra annuellement économiser 2,7 milliards de francs sur plusieurs exercices. Tout le monde passera à la caisse,

» Stoppons Merz! « Adrian Wütrich, SEV

y compris le secteur des transports publics. Une décision qui s'inscrit dans la pure logique des partisans du moins d'Etat contre laquelle il faut résister.

Ce sont les lignes régionales qui risquent de faire en premier les frais de ces mesures d'économies avec, à la clé, des suppressions de postes de travail. Ce mode de faire est une menace pour la cohésion de notre pays. Les zones périphériques perdront de leur attractivité.

Le front contre ces velléités de démantèlement doit être le plus large possible afin de contrecarrer les mesures d'économies du Conseil fédéral, comme cela avait été fait en 2004. Le remplacement des lignes ferroviaires moins rentables par des bus serait un acte lourd de conséquences pour notre réseau de transports publics. Cela remettrait en question la cohésion de notre système avec, pour conséquence, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Cela reporterait les charges dans d'autres secteurs. Ce qui prouve que ces mesures d'économies sont insensées.



Les perturbations du trafic routier provoquées par les travaux sont un facteur de stress supplémentaire pour les conducteurs de bus.

DÉCISION INSENSÉE À GENÈVE

Les mécaniciens CFF du dépôt de Genève sont fâchés. Ils dénoncent la décision des CFF de ne pas faire accompagner par un contrôleur le dernier train deux-étages du soir qui circule entre Genève-Aéroport et Genève-Cointrin. Les mécaniciens sont ainsi seuls pour décider de la fermeture des portes et faire démarrer le train, sans pour autant avoir une bonne visibilité sur tout le quai de gare de Genève-Aéroport. Quid des règles de sécurité envers les passagers? Page 5

L'audit du réseau CFF confirme le retard pris à l'infrastructure

Investir dans le personnel

Il faudra investir dans le personnel et pas seulement dans le matériel, a commenté en substance le SEV à peine a-t-il eu connaissance le 19 février des résultats de l'audit sur l'état actuel des infrastructures CFF. Le rapport parle de besoins financiers supplémentaires de 850 millions par année. Le besoin de rattrapage de 1,35 milliard, qui s'est accumulé ces 15 dernières années, est compris dans

ce montant. Pour le SEV, la Confédération, en sa qualité de propriétaire du réseau, a le devoir d'octroyer sans délai les moyens nécessaires à l'amélioration du réseau ferré de notre pays – en hommes et en matériel –, sinon elle prendrait le risque de voir l'offre ferroviaire ralentir et de renvoyer ainsi des passagers et des marchandises sur les routes. Lire page 2 et la chronique d'Yvette Jaggi page 4

EN VITESSE

BERNE : SONDAGE
SUR LES
TRANSPORTS
PUBLICS

■ Les habitantes et habitants du canton de Berne ont la possibilité de se prononcer sur l'offre locale et régionale des transports publics. Du 1^{er} au 30 mars 2010, l'Office cantonal des transports publics exécute, en collaboration avec les entreprises de transports, un sondage d'opinion dans tout le canton. Ce sondage aide à planifier l'offre future des transports publics. Il se base sur la directive sur la participation approuvée par le Conseil d'Etat bernois. L'enquête se compose d'un sondage représentatif par téléphone et d'un sondage par Internet. www.be.ch

L'EPFL DÉRAILLE

■ L'EPFL a décidé de fermer son laboratoire d'intermodalité des transports et de planification (LITEP). Une lettre ouverte signée entre autres par l'association Swiss Rail a été envoyée courant janvier à l'EPFL, avec copie aux conseillers fédéraux Moritz Leuenberger et Didier Burkhalter. Les signataires demandent que ce haut lieu scientifique romand continue à oeuvrer pour le rail.

L'ALLIANCE FRET
X RAIL EST NÉE

■ X Rail regroupe sept sociétés de fret ferroviaire : CD Cargo (Tchéquie), CFL Cargo (Luxembourg), DB Schenker Rail (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), Green Cargo (Suède, Norvège), Rail Cargo Austria (Autriche, Hongrie), CFF Cargo (Suisse) et SNCB Logistics (Belgique). Ces sept grandes entreprises européennes de fret ferroviaire ont conclu officiellement l'Alliance X Rail le 18 février à Zurich en vue de rendre plus performantes et plus attractives pour le client les offres de transport international par wagons isolés. Le SEV salue l'arrivée de cette alliance fret, de loin préférable à la politique de ruineuse concurrence qu'on a hélas pris l'habitude de voir ces dernières années sur la scène ferroviaire européenne. AC

Le comité du SEV s'occupe du recrutement et du développement des membres

« Nous avons besoin de 3000

Le projet «recruter et organiser» a bien démarré. Mais la mise en œuvre doit encore le confirmer.

En automne 2008, l'ancien comité de fédération a donné son feu vert au projet «recruter et organiser» qui, par ses buts ambitieux, a soulevé la sensa-

tion au sein du SEV. La diminution du nombre de membres devait être réduite de moitié dans un délai d'une année, les effectifs stabilisés en 2010

puis progresser à nouveau dès 2011. Le nouveau comité a maintenant tiré un bilan intermédiaire.

Lorsqu'on se réfère au nombre de membres en 2009, le premier but est clairement atteint. Le chef des finances Ruedi Hediger a présenté les chiffres. La diminution du nombre de membres s'est encore montée à 1,4%, exactement la moitié de celle de l'année précédente. L'un dans l'autre, davantage de nouveaux membres ont adhéré au SEV tandis qu'il y a eu un recul des démissions. Les décès restent invariablement hauts, en raison de la structure d'âge des membres, et cela ne va pas changer dans les années à venir. C'est pourquoi Ruedi Hediger a précisé la chose suivante au comité: «Nous avons besoin chaque année de 3000 adhésions, afin d'obtenir à nouveau une progression des effectifs.»

Le président Giorgio Tuti a indiqué qu'il faut compter



Ensemble contre les licenciements anti-syndicaux. Le comité SEV a interrompu sa séance et avec des représentants et représentants d'autres syndicats, il est allé au Palais fédéral remettre les plus de 1200 signatures récoltées par les militants syndicaux et les membres des commissions d'entreprises. Ils exigent de la Confédération des règles inscrites dans la loi pour protéger les représentants du personnel en activité des licenciements. Le licenciement de Marisa Pralong par Manor et du président de la commission d'entreprise par Tamedia ont été cités comme exemples d'une protection actuellement insuffisante.

Besoin de financement supplémentaire pour l'entretien de l'infrastructure CFF

Assainir le réseau et créer des postes de travail

L'infrastructure ferroviaire ne doit plus être négligée. C'est ce qui ressort de l'expertise réalisée par CFF Infrastructure. La Confédération, en tant que propriétaire, a le devoir d'octroyer sans délai les moyens nécessaires. Les besoins de l'infrastructure ne se limitent pas seulement aux chantiers, ils concernent aussi l'effectif du personnel.

«Depuis de nombreuses années, le SEV signale que les CFF investissent trop peu de temps et d'argent pour l'entretien du réseau», souli-

gne le président SEV Giorgio Tuti. La constante augmentation du trafic amène une plus grande usure de l'infrastructure mais aussi des laps de temps plus courts pour l'entretien. C'est pourquoi les travaux sur les chantiers doivent être limités au minimum.

L'audit présenté le 19 février concernant la situation du réseau confirme cet état de fait. La Confédération, en tant que propriétaire (de l'infrastructure comme des CFF du reste), est tenue d'apporter son aide. Le SEV a déjà exprimé son irritation lorsqu'en décembre dernier, la Confédération n'a pas accordé les moyens nécessaires dans le cadre du renouvellement de la convention de prestations. «Des moyens supplémentaires sont indis-

pensables; ceux-ci ne peuvent pas être simplement économisés ailleurs dans le domaine des transports publics, car l'ensemble du système a déjà atteint ses limi-

» Depuis de nombreuses années, le SEV signale que les CFF investissent trop peu de temps et d'argent pour l'entretien du réseau. »

tes », déclare Giorgio Tuti. Pour en définir le financement, il ne faut jamais perdre de vue que les transports publics doivent être constamment développés. Les mesures ne doivent pas mener à un transfert de passagers ou de marchandises du rail sur la route.

De grandes tâches attendent CFF Infrastructure. «La réalisation de l'entretien sera extrêmement exigeante à

l'avenir au vu des besoins plus élevés », explique le vice-président SEV Manuel Avallone, et d'ajouter: «La division Infrastructure aura besoin d'un personnel quali-

fié qui s'identifie étroitement à l'entreprise. Pour cela, des structures claires et durables sont nécessaires, afin de pouvoir fournir un travail de qualité. » Le SEV demande aux CFF de recruter sans délai du personnel supplémentaire et de redoubler d'efforts pour permettre au personnel existant de se qualifier afin d'assumer les défis à venir.

Votation du 7 mars sur le taux de conversion LPP

inscriptions par an »

Tous aux urnes !

LES CHIFFRES

Effectifs	31.12.08	31.12.09
Actifs CFF/NPT	25 583	25 622
Autres	851	860
Retraités	21 529	20 826
Total	47 963	47 308
Nouveaux	1 214	1 471

avec un renforcement du personnel dans les transports publics en vue de l'augmentation du trafic et de l'accroissement des tâches dans les infrastructures. Ce qui assure une base de croissance au SEV.

Le chef de projet Jérôme Hayoz a expliqué quelles seront les prochaines mesures. Durant l'année en cours, l'accent sera mis sur des groupes professionnels précis, ceux dans lesquels a été décelé un grand potentiel de recrutement. Le personnel de locomotives, de vente, de l'administration ainsi que les bas salaires et les migrants. Sur

proposition du président central du ZPV Andreas Menet, le personnel de train a été désigné comme groupe supplémentaire ayant un haut potentiel, étant donné que les CFF recrutent actuellement en masse dans ce domaine.

Deux suggestions venues des rangs du comité ont encore été soulevées et acceptées par l'équipe chargée du projet. Le passage des actifs aux retraités

doit être optimisé, afin d'éviter des démissions. Concernant les personnes ayant des temps partiels de 70% à 80%, la cotisation devrait être réduite proportionnellement au taux d'occupation, mais sans diminution des recettes totales. Dans l'ensemble cependant, le comité fait corps avec ce projet et lui garantit son soutien.

Peter Moor/hk

LE COMITÉ EN BREF

Le comité SEV

- demande à la direction syndicale de mener des discussions avec la fédération des cadres des transports publics afin de clarifier les relations mutuelles
- soutient un plan de quatre ans destiné à développer de façon systématique les trois commissions SEV (jeunes, femmes, migrants)

- adopte une proposition de la journée de la branche tourisme qui demande au SEV de s'engager pour que les services de pistes soient à nouveau soumis à la LDT
- prend acte que les membres SEV travaillant à l'étranger sont peu nombreux et que le potentiel de développement y est restreint.

pmo

Imposé pour satisfaire les vœux des grandes compagnies d'assurances, le scrutin sur la baisse des rentes du 2^e pilier est une étape importante pour l'avenir de la sécurité sociale en Suisse. Les personnes à bas et moyens revenus – ainsi que tous les actuels rentières et rentiers – doivent-ils payer, une fois à la retraite, pour d'anciennes erreurs de spéculation ? Doivent-ils aussi veiller à ce que ces assurances empêchent des rendements de capitaux propres se situant à nouveau entre 10 et 20% et que les dirigeants touchent des millions de bonus ?

Ce scrutin ne concerne pas la prolongation de l'espérance de vie, car cette dernière a déjà été prise en compte dans l'actuelle loi. Et il n'est pas non plus question que les jeunes devront payer les rentes des aînés. Ces derniers ont en effet payé durant des décennies pour leurs rentes. Vouloir monter les

jeunes contre les aînés, c'est faire du tort aux deux. Aînés et jeunes ont aussi besoin que les promesses faites concernant leurs rentes soient tenues, et non pas rompues à la première occasion qui se présente. Il faut montrer un carton rouge au Conseil fédéral et aux partis politiques soutenus financièrement par ce milieu des assurances qui nous a imposé cette triste votation. Le monde des finances – dont les assurances font partie – a besoin qu'on lui donne de nouvelles règles et que l'on tire les conséquences claires de ce qui s'est passé pour que les abus d'hier ne puissent plus se reproduire. Nous devons renvoyer à leurs auteurs tous ces projets de démantèlement de la sécurité sociale, qu'il s'agisse de l'AVS, de l'assurance-accidents ou de l'assurance-chômage !

Paul Rechsteiner,
président de l'USS/fq

Création d'une nouvelle section au SEV

La police des transports renforce son organisation

Une nouvelle section va être créée tout prochainement au sein de la sous-fédération SBV/SEV.

La police ferroviaire s'appelle « police des transports » depuis le 1^{er} janvier 2010. Elle constitue désormais une entreprise en tant que telle, dont la forme juridique future n'est pas encore définitivement fixée. Pour l'instant, la question reste aussi ouverte de savoir si une nouvelle CCT va être négociée pour ce groupe professionnel, ou si les conditions de travail des collaborateurs seront entièrement incluses dans la CCT existante des CFF. Il est cependant clair que les employés manifestent une forte volonté de mieux s'organiser au niveau syndical.

Les assemblées à Olten et Lausanne ont été bien fréquentées. Huit personnes se sont spontanément mises à disposition pour la formation d'un comité de section, parmi lesquelles, de façon

réjouissante, une femme. Les membres qui faisaient partie jusqu'à présent de la section Securitrans seront invités dès que possible à l'assemblée constituante de la nouvelle section. La présidente centrale de la sous-fédération SBV, Elisabeth Jacchini, et Martin Allemann, secrétaire syndical SEV, s'engagent fortement pour la naissance de cette nouvelle section.

Une police des transports forte et bien organisée pourra mieux contribuer à la définition de ses futures conditions de travail concernant certains points importants qui restent encore ouverts. Les membres seront bientôt informés de la date de l'assemblée constituante. Les membres ou futurs membres intéressés sont invités à participer activement aux tâches du comité – aussi ceux du Tessin.

Informations auprès de: elisabeth.jacchini@sbv-online.ch ou martin.allemann@sev-online.ch

Elisabeth Jacchini/HK



Le SEV défend les intérêts des policiers du rail.

L'entretien contre l'intégration, vaste enjeu

Tout le monde trouve passionnant d'aménager un logement et beaucoup moins drôle d'y faire ensuite le ménage. On peut faire un constat analogue dans le monde ferroviaire : il est évidemment prestigieux de construire des infrastructures et beaucoup moins gratifiant d'en payer ensuite les frais d'entretien. Ou bien dans le monde financier : il s'avère plus intéressant d'investir que de subvenir à l'exploitation. Ou encore dans le monde politique : il paraît plus valorisant de couper des rubans que de réparer des dégâts.

Et pourtant, qui accorde des milliards pour l'aménagement de nouvelles lignes ferroviaires doit aussi se préparer à payer des millions pour les entretenir. Le même raisonnement vaut, toutes proportions gardées, pour l'achat de matériel roulant, pour l'introduction de nouvelles technologies, pour le renouvellement des outils informatiques. Inutile de s'étonner : le développement des infrastructures et des installations et des équipements a son prix, gonflé par l'augmentation de la fréquentation des trains.

Cet accroissement, phénomène heureux en soi, se révèle dans la pratique lourd de conséquences financières, comme on l'a déjà observé (Le rail victime de son succès, contact.sev n° 21/09).



Cette réalité est bien connue, comme sont généralement présumés les coûts qu'elle implique. Et pourtant, quand ils paraissent, en noir sur blanc, les chiffres frappent les esprits : 850 millions supplémentaires par an pendant une demi-douzaine d'années dès 2013 au plus tard, voilà de quoi provoquer un choc, salutaire espérons-le. Car la Confédération, dont les finances voguent entre excédents surprises répétés et programmes d'économies continuels, devra faire un effort particulier pour aider les CFF à maîtriser ses problèmes d'entretien, désormais avoués dans toute leur ampleur. Avec, comme aides à la révélation, si l'on peut dire, les experts suisses de Roland Berger Consultants en stratégie et du bureau d'ingénieurs Basler & Partners. Dont les conclusions seront vérifiées par une société allemande – deux études et précautions valent mieux et davantage qu'une.

Confrontés à un défi de taille, qui cadre mal avec la phobie de la dette publique sévissant au Palais fédéral, les parlementaires multiplient les déclarations rassurantes mais n'ont que le mot de compensation à la bouche. Envisagent-ils de réduire les projets de développement du réseau ? Les commandes de matériel roulant ? Quant au ministre des Transports Moritz Leuenberger, il évoque au détour d'une interview l'hypothétique possibilité de prélever un sup-

plément temporaire sur le produit de la TVA pour financer les infrastructures ferroviaires. Une solution bien improbable qui aurait le paradoxal avantage de rapprocher la Suisse de l'Europe, où l'on connaît un taux largement supérieur à celui qui est appliqué en Suisse.

Plus vraisemblablement, comme le suggère l'Office fédéral des transports, on se tournera vers un financement via la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ou par le Fonds pour les grands projets ferroviaires. Mais il faut s'attendre à de fortes craintes et résistances politiques, de la part des transporteurs routiers dans le premier cas, du côté des régions et lignes intéressées dans le second.

A long terme, le danger est ailleurs. Les milieux de l'économie n'ont jamais abandonné l'idée de morceler la seule entreprise ferroviaire d'Europe qui soit encore intégrée et rassemble exploitation et infrastructures sous le même toit. Cette particularité helvétique, il y a de bonnes raisons de la maintenir : elle garantit que tous les métiers et financements liés aux chemins de fer travaillent ensemble – à l'intérieur de la même entreprise et pas au sein d'une vague holding – dans l'intérêt du même mode de transport collectif, le train, et dans la perspective de son avenir. Une collaboration à préserver fermement.

Yvette Jaggi

Réductions injustifiées des indemnités de piquet pour CFF Infrastructures

Le SEV fait appel au tribunal arbitral

Le SEV exigeait l'annulation immédiate d'un règlement pour le service de piquet qui diminue les indemnités, mais les CFF campent sur leurs positions.

Début 2009, le SEV et les autres partenaires sociaux des CFF (communauté de négociations) ont obligé les CFF à mener des négociations sur la question des indemnités de piquet de la CCT. Ces négociations ont été suspendues entre-temps en vue des négociations sur la future CCT générale.

Contrairement à leurs promesses, les CFF ont cependant négocié le règlement RI 13301 avec la Commission du personnel (CoPe), alors que ce sujet ne relève pas de la compétence de la CoPe.

Ce nouveau règlement inclut désormais un article piquet « moyen », avec des indemnités plus basses que le piquet « normal » : pour 7 jours de piquet, un crédit de temps de 392 minutes au lieu de 1000 minutes environ (ou bien selon les cas beaucoup plus). Le forfait pour les collaborateurs qui ne notent pas leurs heures passe à 250 francs au lieu de 500 francs.

Le SEV affirme fermement que la négociation des indemnités n'est pas de la compétence de la CoPe, mais relève de la communauté de négociations. Les CFF avaient accepté ce point l'an passé, ce qui rend d'autant plus incompréhensible cette nouvelle tentative d'écarter leurs partenaires contractuels.

Pour le SEV, ce procédé est inacceptable. Il exigeait par conséquent le renoncement immédiat et définitif du règlement jusqu'au 16 février. Comme cela n'a pas été le cas, le syndicat a déposé une plainte au tribunal arbitral.

SEV/hk



Genève : problème de sécurité sur le tronçon Genève-Aéroport à Genève-Cornavin

Cherchez l'erreur

Il n'y a plus de contrôleur dans le dernier train deux étages du soir qui circule entre Genève-Aéroport et la gare Cornavin. Ou, plus exactement, le contrôleur se trouve dans le train sans que ses supérieurs lui confient les habituelles tâches de sécurité et de contrôle des titres de transport, notamment s'assurer que tout soit OK avant de donner le départ du train. Une mesure prise pour faire des économies. Les mécaniciens du dépôt de Genève dénoncent cette mise en danger de la sécurité des passagers.

où il avait pris son service durant l'après-midi; cependant, ses supérieurs lui ont signifié que durant ces six minutes de trajet, il voyage en simple «course de service». C'est-à-dire qu'il n'est pas habilité à donner le départ du train sur le quai de la gare de Genève-Cointrin et qu'il ne peut pas contrôler les titres de transport. Une décision prise au départ pour faire des économies. Ah, ce qu'elles ne font pas faire comme bêtises ces fameuses compressions des coûts du personnel!

Conséquences de cette incroyable décision :

1. Non seulement personne ne contrôle systématiquement les titres de transport entre l'aéroport et la ville, mais il n'y a en plus même pas de contrôle sporadique puisque les trains deux étages ne sont pas équipés d'autocollants jaunes qui

depuis leurs rétroviseurs, une bonne visibilité sur toute la longueur de la composition (les trains deux étages font tout de même 275 mètres de long!). Vers 22 h 30, il y a généralement de nombreux passagers, puisque cela correspond à l'arrivée des derniers EasyJet et avions d'autres compagnies à l'aéroport. Il y a le risque qu'un passager reste sur le quai alors qu'il n'a pas fini de mettre ses bagages dans le train ou qu'une personne âgée se fasse bousculer par le «forçage de fermeture des portes» du mécanicien qui, hélas, n'est pas en mesure de le voir, etc.

3. Lorsque le train arrive en gare de Cornavin, avant d'être remis sur le faisceau de triage, le contrôleur doit vérifier qu'il n'y ait plus personne dans les voitures. Ce sont les cinq minutes dites de visite du train. Mais vu qu'il

La situation de ce train RE 11738 est nouvelle. Elle existe depuis le changement d'horaire de décembre de l'année passée. Dès cette date, les mécaniciens du dépôt de Genève ne cessent de s'adresser à leurs supérieurs, voire même à l'Office fédéral des transports, pour les informer de cette situation aberrante d'un train qui circule «hors service» à bord, mais qui ne peut pas exercer les tâches de sécurité, ni contrôler les titres de transport. Les mécaniciens ont même retardé volontairement à plusieurs reprises les départs de ce train de cinq minutes avec l'espoir de faire pression sur les CFF pour qu'ils reviennent sur leur décision. Comble du comble, les mécaniciens ont été informés vers la mi-février que leurs collègues contrôleurs allaient être payés pour les cinq minutes

Le train InterCity deux étages arrive en gare de Genève-Aéroport à 22 h 24 en provenance de Zurich. Douze minutes plus tard, il rebrousse chemin, transportant des passagers jusqu'à la gare terminus de Genève-Cornavin. Durant les six minutes que dure ce trajet de Genève-Aéroport à Genève-Cornavin, ce



avertissent qu'il faut être muni d'un titre de transport. Donc, mesdames et messieurs, si vous vous trouvez le soir à l'aéroport de Genève, ne prenez ni bus ni taxi pour aller en ville, il y a les magnifiques trains deux étages qui vous y conduisent gratuitement.

2. La sécurité des passagers est mise en danger, les mécaniciens devant fermer les portes du train sans avoir,

est «hors service», il ne peut pas effectuer cette tâche. Les risques peuvent être grands. On se souvient du tragique accident qui a coûté il y a quelques années la vie à une jeune femme restée bloquée dans des toilettes d'un train en gare de Cornavin et qui est décédée à force de donner de violents coups contre la porte sous l'effet de la panique.

de visite du train, mais ils continuent à effectuer le trajet Genève-Aéroport - Genève-Cornavin en course de service, donc ils ne donnent toujours pas l'autorisation de départ requise pour un train censé être accompagné. La sécurité des passagers continue à être négligée par faute de chefs qui travaillent dans leurs bureaux avec des œillères.

Alberto Cherubini

INFO

La grande manifestation des femmes aura lieu le samedi 13 mars à 13 h 30 à Berne sur la Schützenmatte. La manif se terminera sur la Place fédérale et une grande fête aura lieu le soir à la Reithalle.



Pour cette journée, les femmes du SEV veulent donner un signal fort et clair au sujet des points suivants :

- 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 retraite des femmes;
- NON au vol des rentes.

Commission féminine SEV

EN VITESSE

GENÈVE : LE TRAM DU FESTIVAL

Le festival «Voix de Fête», pour sa 12^e édition, propose jusqu'au 14 mars une nouvelle volée de découvertes. Le spectacle sera partout : dans le tram, dans les salles et dans les bars. De Lancy-Pont-Rouge à la gare des Eaux-Vives, dans le tram des TPG, les artistes viendront à la rencontre des voyageurs pour quelques partages et animations ! www.voixdefete.com

LE LEB ENGAGE

Afin de répondre aux nouveaux défis – nouvelles rames, future cadence à 15 minutes – la compagnie LEB engage des mécaniciens de locomotives. www.leb.ch



« Des licenciements antisyndicaux et la discrimination envers les femmes sont des faits qui existent hélas aussi dans le monde des transports publics. »

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

La vice-présidente Barbara Spalinger évoque des sujets d'actualité syndicale où il n'est pas uniquement question de la Journée internationale des femmes

« Cela ne fait pas de mal de fêter la Journée des femmes »

Barbara Spalinger participe au combat pour l'égalité des droits tout en déplorant que de moins en moins de solutions concernant les conditions de travail sortent de la table des négociations et que notre société ait tendance à exclure du monde du travail les personnes les moins performantes.

contact.sev : cette interview paraît entre la manifestation contre les licenciements antisyndicaux et la grande manifestation des femmes. Quelle place ces deux événements prennent-ils dans ton travail quotidien au SEV ?

Barbara Spalinger : des licenciements antisyndicaux et la discrimination envers les femmes sont des faits qui existent hélas aussi dans le monde des transports publics. Mais l'assainissement des caisses de pensions, comme nous l'avons revendiqué lors de notre dernière grande manifestation de septembre de l'année passée, reste clairement pour nous au SEV notre thème prioritaire.

Qu'est-ce que la crise économique a changé au sein des transports publics ?

Les effets de la crise sont connus. Quand il y a moins d'argent, tout devient plus difficile. Maintenant commencent à arriver les paquets

d'économie de la Confédération, contre lesquels il faudra se battre. Ces mesures d'économie auront des conséquences directes sur les ETC. Cela a été ressenti lors des dernières négociations salariales.

Comment se sont conclues les dernières négociations salariales au sein des ETC en comparaison avec les précédentes ?

On ne s'en est pas si mal sortis, contrairement à ce qu'on craignait, ce qui ne veut pas dire que les prochaines négociations iront comme sur des roulettes. La pression des retombées de la crise économique, que nous n'avons pas ressentie cette fois, nous attend au contour.

En ce début d'année se sont déroulées les journées de branches de la sous-fédération VPT. Tu y as participé en ta qualité de responsable SEV des dossiers des ETC. Quelles impressions en retires-tu ?

La situation des caisses de pensions cause de gros soucis à nos membres. Mais durant ces journées de branches, il a aussi été question de thèmes qui ont trait au travail quotidien. Ainsi,

« Maintenant commencent à arriver les paquets d'économie de la Confédération, contre lesquels il faudra se battre. Ces mesures d'économie auront des conséquences directes sur les ETC. »

par exemple, lors de la journée bus, il a été question des nouvelles dispositions légales de la Loi sur la circulation routière en matière de retrait de permis. Cela a suscité un énorme intérêt. Lors de la journée de la na-

vigation, nous avons discuté de la situation financière qui règne dans cette branche, situation qui nous préoccupe de plus en plus.

Tu as évoqué les caisses de pensions. La plupart des employés des ETC sont affiliés à l'Ascoop. Maintenant ils se préparent à passer chez Symova ou dans une autre caisse de pension. Est-ce que ce changement soulève beaucoup de questions ?

Lorsqu'il faut assainir une caisse de pension, c'est clair que les assurés qui doivent payer une contribution d'assainissement ne sont pas enchantés de le faire. Nos membres sont effectivement inquiets, ils nous posent beaucoup de questions sur les causes de cette situation. Il ne nous est pas toujours possible d'y répondre; un syndicat n'est pas en mesure de réparer des abus commis en dehors de ses structures. Pour revenir au changement de caisse de pension, on constate que

certaines employeurs recherchent des solutions bon marché. Par contre, d'autres se donnent beaucoup plus de peine, ils amènent de l'argent de leur côté, se conduisant ainsi en employeurs socialement

responsables. Mais la situation est différente dans chaque entreprise. Nous avons une situation particulière dans le canton de Vaud: nous avons toujours demandé que les propriétaires des ETC, en principe les collectivités publiques, participent à l'assainissement. C'est ce que veut précisément faire le canton de Vaud avec les entreprises. Mais voilà que l'autorité de contrôle de l'Office fédéral de la statistique émet des réserves sur ce plan cantonal d'assainissement. Je trouve cela politiquement très problématique.

Sur tous les thèmes que nous venons d'évoquer, quels sont concrètement ceux dont tu t'occupes maintenant ?

En ce moment, en première ligne, il y a l'affaire de la Compagnie de navigation du lac de Constance, où les investisseurs privés cherchent à faire de l'argent. Nous nous battons pour que le personnel n'en fasse pas les frais. Auparavant, on cherchait et généralement on trouvait des solutions ensemble avec nos partenaires sociaux, assis autour d'une table de négociations, même si c'était difficile. Aujourd'hui, hélas, tout devient très vite juridique.

Peut-être que les syndicats, en voulant négocier des CCT cadres, contribuent à cette dérive bureaucratique ?

Entre une CCT cadre de branche conclue par des partenaires sociaux, et un contrat type de travail émanant d'un canton, il y a une grande différence. Une CCT se négocie et elle peut être modifiée d'un commun accord par les deux parties. Par contre, si l'Etat édicte un contrat, il est le même pour tout le monde. Puis arrivent les questions concrètes de son application. Et là, on se rend compte que c'est peu précis et que la marge de manœuvre syndicale est très étroite.

Revenons au canton de Vaud: l'année passée, la CTT cantonale cadre des transports publics a été renouvelée avec le SEV. Malheureusement, dans de nombreux cantons, il n'y a pas de CCT cadre. Comment penses-tu agir ?

Il y a des différences culturelles d'un canton à l'autre. Effectivement, dans le canton de Vaud, il existe une association patronale, l'Union vaudoise des transports publics, ce qui facilite la mise sur pied d'une CCT. D'une manière générale, en Suisse romande, les réglementations collectives ne sont pas regardées de tra-

INTERVIEW

Alexander Engler



Barbara Spalinger devant le Palais fédéral, vendredi 26 février, lors de la remise de la pétition contre les licenciements antisyndicaux. Une manifestation à laquelle a participé tout le comité SEV.

vers comme en Suisse alémanique. A ce propos, j'aimerais souligner le fait

mêmes intérêts. Nous voulons le maintien et l'expansion des ETC, que

» Auparavant, on cherchait et généralement on trouvait des solutions ensemble avec nos partenaires sociaux, assis autour d'une table de négociations, même si c'était difficile. Aujourd'hui, hélas, tout devient très vite juridique. «

que dans la nouvelle CCT vaudoise, il y a une disposition qui empêche le licenciement de responsables syndicaux.

des emplois soient créés. C'est dans l'intérêt des deux parties. Si, de temps en temps, un conflit apparaît, il faut en prendre acte et chercher à le résoudre tout en gardant notre sang-froid.

Ce qui signifie qu'il y a encore des entreprises qui sont prêtes à améliorer le partenariat social ?

Si une entreprise n'est pas rivée sur une ligne purement idéologique, elle comprend assez vite que nous partageons sur de nombreux points les

Au SEV, tu es également responsable de l'assistance judiciaire. Un domaine où le nombre de cas individuels est en constante augmentation. Quelles sont les causes de cette augmentation ?

Nous constatons qu'il n'y a

presque plus de personnes qui travaillent toute leur vie chez le même employeur. Cette mobilité professionnelle provoque des changements importants. Les exigences envers le personnel augmentent. Il y a également des changements provoqués par l'évolution des technologies. Résultat: les gens sont plus fortement stressés et on licencie de manière parfois précipitée, alors que l'on pourrait régler les problèmes avec un minimum d'investissement.

» On a malheureusement tendance à marginaliser les gens qui ne sont plus très performants sur le marché du travail. «

Ces problèmes ne devraient-ils pas être résolus dans le cadre de négociations contractuelles ? C'est très difficile. Nous avons de bons règlements,

par exemple le paiement du salaire en cas de maladie. Par contre, nous avons des difficultés avec l'assurance invalidité avec laquelle il est de plus en plus difficile de faire valoir des incapacités de travail. C'est un problème qui concerne l'ensemble de notre société. On a malheureusement tendance à marginaliser les gens qui ne sont plus très performants sur le marché du travail. Nous perdons de précieuses ressources. C'est un sujet qu'il est difficile de

régler dans une convention collective de travail.

Le 13 mars il y aura la grande manifestation des femmes à

Berne. Auparavant, le 8 mars, il y aura la Journée des femmes. Ces rendez-vous sont-ils importants pour toi ?

Au travail, pour la Journée des femmes, j'ai demandé que les supérieurs hiérarchiques masculins offrent l'apéritif. Côté privé, le 8 mars, je participe chaque année à une fête où ce sont particulièrement des jeunes femmes qui mettent l'ambiance. C'est très amusant ! C'est quelque chose comme le 1^{er} Mai ou le 1^{er} Août: des rendez-vous qui ne font

pas de mal lorsque nous les fêtons en bonne compagnie !

Interview: Peter Moor/AC

Nécrologie

Hommage à notre collègue Jean-Gérard Pollien, chef de train à Lausanne, décédé le 26 janvier dernier

«Guten Tag», aimait dire en plaisantant notre camarade Jean-Gérard lorsqu'il rentrait dans le local des agents de train à Lausanne en tenant dans sa main un café qu'il avait tiré à l'automate.

«Pollux», comme l'appelaient ses amis cheminots, était un camarade avec un cœur et une âme enjouée, il était toujours souriant, toujours prêt à rendre service ou à donner un conseil avisé à un autre collègue, il avait toujours un mot drôle pour les copains qu'il croisait ici et là, il adorait chamberer les gens autour de lui en prenant quelquefois l'accent du sud de la France qu'il aimait tant, mais acceptait également volontiers de se faire taquiner. Il était reconnu et accepté de ses camarades roulants (agents de train et

mécaniciens) mais aussi des autres cheminots qui ont pu le côtoyer et l'apprécier.

Dans sa carrière professionnelle, Jean-Gérard n'a pas toujours eu la tâche facile et a dû quelquefois affronter l'adversité, mais il a toujours su surmonter ces épreuves avec courage et fierté et c'était tout à son honneur.

Cette image d'un Jean-Gérard dévoué, courageux et combatif restera dans nos mémoires à jamais, nous garderons de lui le visage d'un homme bon qui savait faire le bien autour de lui.

Jean-Gérard, tu nous manqueras mais nous ne t'oublierons jamais, tes amis agents de train te souhaitent un excellent dernier voyage.

Repose en paix!

Claude Gaille, président de la section ZPV Léman

TU ES PARTI COMME TU AS VÉCU, DANS LA DISCRÉTION...

Pouvons-nous être plus sincères et mieux parler qu'une maman? Ces mots-là, la maman de Jean-Gérard les a portés dans son cœur. Elle les a inscrits sur l'en-tête du faire-part qui confirmait la tant redoutée nouvelle: Jean-Gérard nous a quittés. Au mot discrétion, nous pouvons ajouter le mot stupeur. Stupeur quand la nouvelle s'est répandue parmi nous, nous les collègues de travail, nous les amis du Club Concordia. Une stupeur telle qui nous forçait à demander une double confirmation afin d'atténuer notre désarroi, avant qu'éclate notre émotion.

Que dire? Que faire? Rien!

Rien, si ce n'est écouter notre cœur.

Rien, si ce n'est laisser place au silence qui s'installe.

Rien, si ce n'est murmurer: pas possible. Rien, si ce n'est accepter l'inéluctable. Rien, si ce n'est comprendre la signification du mot: essentiel.

Qu'est-ce qui fut l'essentiel de nos relations avec toi, Jean-Gérard?

L'essentiel fut l'amitié partagée.

Alors des images s'installent. Elles reviennent en mémoire. Elles nous rappellent le temps de cette

amitié. Ces images sont différentes pour chacun de nous, mais elles reflètent les mêmes constantes: gentillesse, sourire, rire, plaisir, bonne humeur, disponibilité, service. Ces images suscitent aussi d'autres mots qui nous parlent de toi. Ces mots se nomment curiosité, sensibilité, pudeur, discrétion et aussi acceptation.

Pour nous, le mot acceptation porte maintenant une autre couleur.

Même si nous souhaiterions encore te rencontrer à l'angle des bâtiments de la gare de Lausanne, sur la terrasse du chalet du Club et en d'autres endroits où tu nous avais habitués à ta présence, nous devons maintenant accepter ton absence.

Mais, Jean-Gérard, dans nos discussions, où nous parlerons de toi, nous parlerons sans doute avec toi, car, sans s'en rendre compte, un de nous se tournera.

Il t'interpellera: «Qu'en penses-tu, Jean-Gérard?» Jean-Gérard, tu es parti, c'est certain, mais cependant, tu resteras toujours là, vivant, dans nos cœurs...

Pour le Club Concordia, pour le comité central, pour la section de Lausanne: Dominique Tissières



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^{er} mars au 12 mai 2010

☎ 021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement



Le GoldenPass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques. Afin de renforcer son équipe du domaine «Production», le GoldenPass désire engager:

- un(e) agent(e) du mouvement à la gare de Blonay (80–100 %)
- un(e) agent(e) du mouvement à la gare des Avants (60–100 %)
- un(e) chef(fe) de trains ou accompagnateur(trice) de trains à Montreux (minimum 60 %)
- un(e) assistant(e) administratif/-ive pour les domaines « Exploitation » et « Formation », à 50%
- Un/e assistant/e administratif/-ive pour le domaine « Opérations », à 50%

Description précise de tous les postes sur <http://www.goldenpass.ch/>
Places de travail

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Gabriel Rosetti, responsable Production et Vente: Téléphone 021 989 81 60 / @-mail : g.rosetti@goldenpass.ch

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à Goldenpass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.

Délai : 17. 3. 2010



www.goldenpass.ch

Assemblée de la branche Bus-Gatu

Une loi (trop ?) sévère !

Depuis cinq ans, la Loi sur la circulation routière s'est considérablement durcie. Elle met une grosse pression sur les conducteurs de bus des transports publics qui peuvent voir leur permis retiré sur la simple base de la notion de mise en danger, quand bien même la faute commise n'est que légère.



L'avocat Cédric Mizel est chef de la section droit du SCAN (Service cantonal neuchâtelois des automobiles et de la navigation) et chargé d'enseignement à l'Université de Neuchâtel.

La différence est de taille ! En ce qui concerne les règles pour le retrait du permis de conduire, l'actuelle Loi sur la circulation routière (LCR) est centrée sur la notion de mise en danger, alors que l'ancien droit était dominé par le principe de faute. C'est sur cette distinction fondamentale que l'avocat Cédric Mizel a insisté lors de l'exposé qu'il a donné aux délégués de la branche bus le lundi 22 février à Olten.

La notion de mise en danger a entraîné un chan-

gement radical dans l'application de la loi. Désormais, le permis de conduire peut être retiré d'emblée, également si la faute est légère, précisément à cause de cette notion parfois floue de mise en danger. Cédric Mizel émet des réserves par rapport à l'application systématique de cette notion de mise en danger. Notion qui, d'une part, ne tient pas compte des antécédents de bonne conduite mais qui, d'autre part, comptabilise les fautes commises par le passé. AC

Vingt ans de bonne conduite, ça compte pour beurre

contact.sev De quand date la modification de la Loi sur la circulation routière que vous avez commentée devant les délégués de la branche bus ?

Cédric Mizel Le Parlement a adopté cette loi le 14 décembre 2001, avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005. C'est une modification partielle de la loi qui a été faite dans l'optique d'améliorer la sécurité routière. Cette modification s'articule sur trois axes : une meilleure formation pour les jeunes conducteurs ; l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5 pour mille (taux qu'il est sérieusement question aujourd'hui d'abaisser à 0,1 pour mille pour les conducteurs de camions et de bus) et la sanction de la conduite sous état de stupéfiants ; enfin, le troisième axe, c'est

cette aggravation des sanctions en cascades concernant le retrait du permis de conduire.

Pourquoi êtes-vous assez critique par rapport à l'aggravation des sanctions ?

Cette aggravation enlève la faculté qu'avait l'autorité administrative de peser le pour et le contre d'une situation, et notamment de tenir compte des excellents antécédents des conducteurs qui, par exemple, après vingt ans de bonne conduite sont victimes d'un coup de malchance. Le nouveau droit nous enlève ainsi toute faculté d'appréciation concrète et nous donne une tarification schématique qui nous lie. Et ce, en plaçant la barre du retrait de permis très bas.

En fait, vous regrettez le manque de marge de manœuvre ?

C'est le cas. De plus, avec le nouveau droit, on n'est plus tellement sanctionné pour la faute qu'on a commise et la mise en danger qui en est résultée. Mais on est sanctionné pour les antécédents que l'on a.

Les conducteurs professionnels sont-ils davantage pénalisés par ces nouvelles dispositions légales ?

Oui, le Tribunal fédéral, se référant aux travaux du législateur (le Conseil national avait écarté la proposition du Conseil des États d'être moins sévère avec les conducteurs professionnels), a relevé que la loi s'applique indifféremment à tous, que l'on soit un conducteur du dimanche qui

parcours 5'000 kilomètres par an ou un conducteur professionnel qui en parcourt 100'000 ! La logique amène donc à considérer que les professionnels sont plus enclins à rentrer dans ce système des cascades, simplement par le fait qu'en effectuant beaucoup plus de kilomètres, ils sont appelés à être confrontés plus fréquemment à des situations inhabituelles ou d'urgence dans lesquelles ils sont susceptibles de commettre une infraction ou d'avoir un accident.

Est-ce que l'application de la Loi sur la circulation routière est identique dans chaque canton ou certains sont-ils plus couplants que d'autres ?

Théoriquement non, puisque cette loi offre très

peu de marge d'appréciation au niveau des mesures administratives. Cela étant, il y a quand même certains cantons qui mettent l'accent sur le respect des vitesses dans les localités, certains autres dans la lutte contre l'alcool au volant etc. A partir du moment où il reste une marge d'appréciation au-delà des durées minimales légales, aussi petite soit-elle, il y a forcément certaines différences d'une autorité à l'autre. En outre les cantons urbains, où les transports publics sont très développés, n'ont pas forcément la même sensibilité que les autres, dans lesquels un retrait de permis sera plus durement ressenti.

Propos recueillis par
Alberto Cherubini

Le comité de la branche bus élu

Lundi 22 février à Olten, les délégués de la branche BUS-Gatu de la sous-fédération VPT ont élu leur comité, composé de g. à d.: Peter Bernet, Lugano; Johan Pain, Lausanne; Ernst Rufener, Thoune; Gilbert D'Alessandro, Fribourg et Vincent Leggiero, Genève. AC





» On se retrouve facilement avec des durées de 10 heures entre le début et la fin du travail, auxquelles il faut ajouter les temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. «

Daniel Ramaciotti, spécialiste en ergonomie (page 12)

Enquête SEV sur la santé au travail des conducteurs de bus

Les conducteurs ont mal à leur travail

Les premiers résultats de l'enquête sur la santé au travail des conducteurs de bus sont accablants : 51,4 % se plaignent de douleurs physiques et de stress. Les longues périodes de conduite, l'agressivité croissante de la clientèle et des usagers de la route, ainsi que des postes de conduite mal aménagés sont les principales causes de ces atteintes à la santé.

L'idée de lancer ce questionnaire sur les problèmes de santé au travail des conducteurs de bus est venue des responsables des sections SEV des transports urbains de Suisse romande. Cette enquête pose 42 questions réparties sur six thèmes : santé, pénibilité, ergonomie, ambiance de travail, état de

santé, données personnelles. Pour la formulation des questions, pour le dépouillement et l'analyse des résultats, le SEV s'est assuré les services de spécialistes de la médecine du travail.

Résultats partiels

Pour l'heure, cette enquête a eu lieu uniquement en Suisse

romande. Plus de 600 questionnaires ont déjà été remplis et 210 ont été dépouillés.

» Le but de cette enquête est de dresser le diagnostic le plus précis possible de la santé au travail des conducteurs de bus et de conduire des actions syndicales pour améliorer leurs conditions de travail. «

Ce sont les réponses de ces 210 questionnaires qui font l'objet des résultats que nous

présentons ci-dessous. Bien que partiels, ces résultats révèlent néanmoins une tendance lourde. Cela a incité la direction du SEV à étendre cette enquête à toute la Suisse (lire encadré en bas de la page 11). Le but de cette enquête est de dresser le diagnostic le plus précis possible de la santé au travail des

« CETTE ENQUÊTE A GERMÉ GRÂCE À NOS CONTACTS SYNDICAUX INTERNATIONAUX »

Johan Pain, membre du comité de la branche Bus - Gatu, est l'un des promoteurs du questionnaire « Santé et travail » des conducteurs de bus.

contact.sev : **Comment est née l'idée de lancer cette enquête ?**



Johan Pain : « Ce qui me provoque des douleurs, ce sont les courants d'air à cause de l'ouverture de la porte avant. »

Johan Pain : Cette enquête a germé grâce à nos contacts syndicaux internationaux. Avec le Gatu, nous côtoyons régulièrement des collègues italiens des transports publics de la ville de Bologne et des Parisiens de la RATP qui, tous deux, ont réalisé d'importantes enquêtes sur la santé des conducteurs de bus.

Les premiers résultats de l'enquête SEV sont-ils comparables à ceux de Bologne ou de Paris ?

Forcément, on pratique le même métier. Au niveau psychique, il y a le stress de devoir respecter les horaires ; au niveau physique, il y a dans les trois pays les mêmes douleurs au dos qui apparaissent après une longue période de conduite.

Est-ce qu'il y a en Suisse des entreprises qui font de la

prévention contre le stress et les douleurs musculo-squelettiques ?

A ma connaissance non. Là où je travaille, aux Transports publics de la région lausannoise, il y a bien eu des tentatives de nous enseigner des exercices de relaxation à faire durant les pauses. Mais cela ressemblait plus à une opération de marketing de la part de la direction pour dire « Regardez les gars, on se préoccupe de votre santé ».

Et toi, de quoi souffres-tu le plus lorsque tu es au volant ?

Les journées de travail ne se ressemblent pas. Nos conditions dépendent du trafic, des horaires que nous faisons, des saisons... Ce qui me dérange le plus et ce qui me provoque des douleurs, ce sont les courants d'air à cause de l'ouverture de la porte avant.

AC

Pauses pipi

Les pauses pipi provoquent un caca nerveux chez les conducteurs de bus. 71 % des conducteurs demandent l'aménagement de toilettes à la fin de chaque ligne de bus. Gilbert D'Alessandro, président de la section TPF Urbains, avait mené en 2005 une action avec sa section pour exiger l'aménagement de toilettes en fin de chaque ligne. Action qui avait été couronnée de succès. Mais il ne suffit pas d'aménager des toilettes, il faut aussi que les conducteurs aient le temps de satisfaire leurs besoins physiologiques. A cause des travaux ou à cause de mauvaises planifications des horaires, ils sont à peine arrivés en bout de ligne qu'ils doivent repartir pour tenir l'horaire.



En 2005, Gilbert D'Alessandro n'avait pas hésité à poser près d'un arrêt de bus où lui et ses collègues avaient coutume de soulager leurs besoins. Cette photo avait paru dans notre journal pour dénoncer le manque de toilettes sur le réseau TPF. L'action syndicale avait été couronnée de succès.

AC

DOSSIER



Conducteur de bus, une profession où il est préférable d'avoir les nerfs solides.

Genève, avril 2009

conducteurs de bus et de conduire des actions syndicales pour améliorer leurs conditions de travail.

De quoi souffrent les conducteurs ?

Tous âges confondus, sur les 210 questionnaires dépouillés à ce jour, plus de la moitié des conducteurs ressentent des problèmes de stress et de troubles musculo-squelettiques (TMS) au moins une fois par mois. Comparée avec

font état d'une tension psychique et nerveuse forte ou assez forte au travail, contre 51,4% chez les conducteurs. 34% des personnes actives se plaignent, selon l'enquête du Seco, de positions douloureuses ou fatigantes contre 51% des conducteurs, toujours selon l'enquête du SEV.

Les conséquences de ces taux élevés de souffrance au travail chez les conducteurs sont multiples. L'enquête du SEV les détaille. Ainsi, par

» Tous âges confondus, sur les 210 questionnaires dépouillés à ce jour, plus de la moitié des conducteurs ressentent des problèmes de stress et de troubles musculo-squelettiques. «

les résultats du rapport 2009 du Seco « Travail et Santé », cette donnée démontre que les conducteurs de bus subissent des atteintes dans leur santé beaucoup plus importantes que la moyenne des travailleurs suisses. En effet, l'enquête du Seco relève que 41% des personnes actives

exemple, 81,4% trouvent pénible, voire très pénible, de devoir conduire plus de quatre heures d'affilée. 78,6% supportent mal les fortes amplitudes des horaires (plus de 10 heures). Les deux tiers des conducteurs se plaignent de

Suite en page 12

L'enquête va s'étendre en Suisse alémanique et au Tessin

Lundi 22 février, une quarantaine de conducteurs de bus ont participé à la journée nationale de leur branche à Olten (lire page 9). Le secrétaire syndical Christian Fankhauser a résumé les premiers résultats de l'enquête santé. Cela a suscité un fort intérêt

au sein des participants. « Il faut que cette enquête sur nos conditions de santé se fasse aussi en Suisse alémanique. Nous avons les mêmes problèmes que les Romands. Nous sommes souvent à bout de nerfs à cause du trafic », a lancé

Erich Stocker, conducteur au sein de la compagnie AAR bus + bahn. Même son de cloche du côté de Christian Kunz qui travaille chez RBS (Berne). « La circulation routière s'intensifie chez nous aussi, cela rend notre travail toujours plus difficile. » Christian Fankhauser a garanti que le questionnaire sera diffusé ce printemps également dans les sections VPT bus de Suisse alémanique et du Tessin. « Ainsi, cet automne, nous aurons un document important pour mener des campagnes syndicales. Je pense plus particulièrement à des campagnes contre les amplitudes excessives des journées de travail », a conclu le secrétaire syndical lausannois.



Pour Christian Fankhauser, ce questionnaire est un outil d'action syndicale.

Suite de la page 11

l'agressivité des clients et des autres usagers de la route, ainsi que de la densité du trafic. Côté aménagement du poste de conduite, 87,6% accordent une forte importance au fait d'avoir une bonne ventilation et une bonne climatisation. Au niveau de l'ergonomie, 78% des conducteurs jugent très importante la qualité du siège et des instruments de conduite.

Enfin, des réponses à des questions anodines en apparence ont révélé de véritables malaises: 70% se plaignent du comportement des cyclistes sur la chaussée et 71% demandent de meilleurs aménagements des toilettes en fin de lignes. Pour conclure, il est intéressant de relever qu'environ 55% des conducteurs apprécient leur métier à cause de la sécurité de l'emploi et de l'indépendance au poste de travail.

Alberto Cherubini

PAROLES DE CONDUCTEURS

« Je constate que les jeunes conducteurs sont davantage stressés que les anciens. Il faut 10 à 15 ans de métier pour prendre du recul. Jusqu'à présent, je réussis à évacuer plutôt bien mon stress. Mais je fatigue lorsque je dois conduire plus de 4 heures d'affilée ou effectuer des tours avec des amplitudes de plus de 10 heures. »

André de Giuli, MBC

« Ce qui pèse dans notre métier, c'est le trafic qui est de plus en plus dense. De surcroît, nous avons de sérieux conflits avec les cyclistes qui roulent sur les pistes réservées aux bus. Je ressens des douleurs à la nuque si je dois rouler longtemps sur des anciens bus. Sinon rien, j'oublie le travail lorsque je quitte ma cabine, je réussis à bien me détendre, je fais du fitness. »

Pierre-Alain Perritaz, TPF

Interview du professeur d'ergonomie Daniel Ramaciotti

Mettre la pédale douce sur les horaires permet de diminuer le stress

Daniel Ramaciotti est spécialiste en ergonomie et professeur associé à l'Université de Neuchâtel. Il a souvent collaboré avec le SEV au sujet des conditions de travail des conducteurs de bus.

Quels sont les facteurs de stress principaux auxquels sont confrontés les conducteurs ?

Trois problèmes ressortent particulièrement. Tout d'abord celui des horaires atypiques (horaires de nuit, du week-end), conjugués à une forte amplitude, avec par exemple une première prise de service tôt le matin, qui représente le premier pic d'activité, un pic moins important à midi, une longue pause dans l'après-midi puis un autre service le soir. On se retrouve facilement avec des durées de 10 heures entre le début et la fin du travail, auxquelles il faut ajouter les temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Cela conduit à des problèmes familiaux et sociaux d'une part et à des problèmes de santé d'autre part. On retrouve ce problème d'amplitude en milieu hospitalier avec les infirmières, qui ont beaucoup de travail le matin et le soir, avec un creux dans l'après-midi.

Comment obtenir des horaires qui soient les plus satisfaisants possibles pour les employés ?

De nombreux chauffeurs ne veulent plus avoir de journées avec trois entrées en service. Ils préfèrent aussi des amplitudes courtes. En même temps, beaucoup



Daniel Ramaciotti: « Les derniers arrivés ont souvent les plus mauvais horaires alors qu'ils ont moins d'expérience dans leurs contacts avec les passagers, la conduite du véhicule, etc. »

souhaitent éviter les tours de plus de 4 heures. Ce sont des problèmes très complexes qui sont discutés dans toutes les compagnies de bus. Les conducteurs se battent pour avoir des horaires plus compacts alors que pour la santé, ce serait mieux de travailler davantage de jours dans l'année. Leur façon de fonctionner consiste souvent à travailler au régime maximum pour prendre ensuite deux jours de congé.

L'annualisation du temps de travail est-elle une solution ?

Il s'agit plutôt d'une revendication patronale. De plus, la loi sur la durée du travail laisse relativement peu de marge de manœuvre lorsque les employés sont à plein temps. Les compagnies ont effectivement tendance à engager des

gens à temps partiel mais les syndicats ne sont pas tellement pour.

Justement, quelles sont les limites posées par la loi sur la durée du travail ?

Elle autorise des amplitudes jusqu'à 12h par jour en moyenne sur une période de 28 jours. Par contre l'amplitude peut être augmentée jusqu'à 15h certains jours. Le temps de conduite non-stop ne devrait pas dépasser 5h et la loi prévoit aussi une pause d'au moins une heure vers le milieu de la journée de travail.

Quelles sont les deux autres sources de stress principales ?

Tout d'abord le fait que la circulation devient toujours plus dense. A cela s'ajoute l'obligation de tenir des horaires de manière plus stric-

te. Les grandes compagnies de bus ont maintenant toutes une régulation centrale. Certaines lignes comportent aussi des facteurs de stress supplémentaires. Par exemple une ligne très courte que l'on parcourt en 10 minutes, que l'on va donc faire 6 fois en une heure. La conduite en milieu urbain aussi, qui est plus difficile à Lausanne ou à Genève qu'à Neuchâtel ou à Fribourg. Un troisième aspect est celui des relations avec les usagers, qui ont tendance à se dégrader. Les courses scolaires, par exemple, sont très difficiles.

Peut-on agir sur le stress dû à l'environnement, comme les conditions de circulation ?

Les compagnies de bus se battent pour avoir des voies réservées. Une autre possibilité est de mettre la pédale douce sur les horaires et les graphiques. Mais si on veut qu'un bus continue à passer toutes les 6 minutes sur une ligne, il faut y mettre un véhicule de plus ou prévoir des pauses payées plus fréquentes, ce qui augmente les coûts d'exploitation.

Quels sont les facteurs qui poussent le plus les gens à abandonner le métier ?

Les conducteurs qui partent le font souvent au début. Les derniers arrivés ont souvent les plus mauvais horaires alors qu'ils ont moins d'expérience dans leurs contacts avec les passagers, la conduite du véhicule, etc. Même la direction remet ce genre de politique en cause, car la formation d'un conducteur de bus coûte cher.

Propos recueillis par Héliène Koch

Sections

Mars
10 mars
17 mars
23 mars
25 mars

■ **VPT Services**
ferroviaires
Assemblées du personnel elvetino

Lors de ces assemblées seront discutées les initiatives essentielles à mettre sur pied pour faire face aux problèmes essentiels concernant les places de travail et l'embauche. Nous invitons nos collègues à participer à ces réunions et à y emmener tous les collègues qui ne sont pas encore membres du SEV!

Samedi 13 mars
14h
Schloss Bümplitz (vers la gare Bümplitz Nord)

■ **LPV Aare**
105^e Assemblée générale

Samedi 13 mars
10 h 15
Yverdon-les-Bains
Salle du Segafredo

■ **Travaux Arc Jurassien**
Assemblée de printemps

Jeu
di 18 mars
15 h 15
Fribourg
Salle des cours

■ **ZPV Fribourg**
Assemblée générale de printemps

Un repas vous sera offert après l'assemblée dans un restaurant.

Mardi 23 mars
16h15
à bord du « Rhône »

■ **VPT Lac Léman**
Assemblée générale de printemps

Jeu
di 25 mars
14h
Hôtel Continental à Lausanne (en face de la gare), salon « Fresques »

■ **ZPV Section Léman**
Assemblée générale

L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant « Le Raccard » à Lausanne. Nous vous attendons nombreux.

Samedi 27 mars
10 h 15
Buffet de la Gare de Lausanne

■ **TS Romandie sud-ouest**
Assemblée de printemps

Mercredi 10 mars à 17h30: assemblée du personnel elvetino Brigue/Domodossola, à la salle du Dopolavoro ferroviario à Domodossola.

Mercredi 17 mars à 17h: assemblée du personnel elvetino à Bâle, Bahnhofrestaurant, salle Tokyo.

Mardi 23 mars à 17h: assemblée du personnel elvetino à Berne (lieux de service: Berne, Fribourg, Bienne, Interlaken, Lucerne), Bollwerk 4 (Gare CFF).

Jeu
di 25 mars à 18 h: assemblée générale du personnel elvetino Zurich (lieux de service: Zurich, Lucerne, St-Gall, Romanshorn, Coire), restaurant CFF du personnel Oase.

Au nom du comité: Calogero F. Noto

Invités: Giorgio Tuti, président du SEV et Nick Raduner, secrétaire central SEV. Infos détaillées, ordre du jour et inscriptions pour le repas du soir sur www.lpv-aare.ch. Les collègues retraités sont les bienvenus. Le comité compte sur votre participation active!

Le comité

Pour cette assemblée, nous avons invité les orateurs Vincent Brodard, secrétaire syndical, et notre président central Christian Suter, qui nous entretiendront entre autres de la Caisse de pensions CFF. Une assiette froide sera servie à la fin de l'assemblée. Venez nombreux!

Le comité

Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à notre assemblée générale. Nous vous demandons de vous inscrire au local ou chez le président, téléphone 026 436 50 17 ou par mail fribourg@zpv.ch jusqu'au 13 mars.

Le comité

Votre comité vous invite nombreux à notre assemblée générale de membres à bord du « Rhône » amarré au chantier. Actifs et retraités bienvenus, la présence de chaque membre est importante!

Votre comité

Chaque collègue libre et retraité est invité à participer à cette assemblée. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire auprès du président Claude Gailla au 079 479 17 35 ou sur la liste affichée dans les locaux. Dernier délai d'inscription: lundi 22 mars. Le collègue Pascal Fiscalini (vice-président central ZPV) sera présent pour répondre à vos questions. En ces temps d'incertitude, de profonds changements sont en vue. Venez poser vos questions et adresser vos remarques aux responsables syndicaux du SEV.

Le comité ZPV Léman

L'ordre du jour a été envoyé à tous les membres. Le secrétaire syndical Vincent Brodard est invité comme orateur. Il nous parlera, entre autres, de la Caisse de pensions CFF. Une collation sera offerte à la fin des débats. Nous espérons une forte participation.

Votre comité

Retraités

Lundi 15 mars
10 h 30
Martigny
Salle communale, rue des Petits-Epines

■ **PV Valais**
Assemblée générale

Nos invités sont: le collègue Bernard Demierre, vice-président central SEV PV, ainsi que le collègue Patrick Rouvinez, qui assurera la traduction simultanée et nous fera un petit exposé. Vos compagnes ou vos compagnons sont cordialement les bienvenus. Le comité espère une belle participation.

Agendas SEV. Suite à une erreur informatique, plusieurs collègues n'ont pas reçu l'Agenda SEV 2010. Si vous n'avez pas reçu votre Agenda, veuillez vous adresser immédiatement à votre caissier. En cas de sollicitation de prestations d'assurance, il faut impérativement présenter la Police d'assurance. Il sera également possible de retirer l'Agenda lors de notre assemblée générale du 15 mars prochain. Veuillez excuser ce contretemps.

Rudolf Luggen

Mercredi 17 mars
14h
Glovelier
Café de la Poste

■ **PV Jura**
Assemblée des membres

Une collation clôturera cette assemblée.

Mardi 16 mars
14 h 30
Salle de l'UOG, place des Grottes 3, Genève

■ **PV Genève**
Assemblée de section

Ordre du jour statutaire. Orateur: Ricardo Loretan, président central PV, qui nous entretiendra de l'actualité syndicale et répondra à vos questions. Le comité vous attend nombreux pour accueillir le collègue Ricardo.

Au nom du comité: Frédy Imhof

Le secrétaire: Oscar Schaub

Ordre du jour statutaire. Votre comité compte sur une nombreuse présence.

Le secrétaire SEV-PV Genève, Bob

Jeu
di 25 mars
14 h
Restaurant Romand, Bienne

■ **PV Bienne**
Assemblée des membres

Notre invitation s'adresse également aux nouveaux retraités.

Ordre du jour statutaire (comptes, rapports du président, budget, mutations). Nous nous réjouissons de pouvoir accueillir notre orateur de Berne, Giorgio Tuti, président SEV. Il nous parlera des importants défis de notre syndicat.

Votre comité

Mardi 30 mars
14 h 15
Hôtel NH, Grand-Places 14 à Fribourg

■ **PV Fribourg**
Assemblée générale

Madame Solange Berset, présidente du Grand Conseil, sera notre oratrice du jour.

A l'ordre du jour, divers rapports (visite aux malades, caissier, vérificateur des comptes et président comme annoncé dans la convocation). Comme de coutume, les épouses et amis de nos membres sont cordialement invitées. Nous nous réjouissons de vous rencontrer nombreux à cette assemblée.

Maurice Kolly, secrétaire

Loisirs

Samedi 17 avril
Apéro dès 11 h 30
Salle communale du Grand-Lancy

■ **ZPV Léman**
Dîner du Bout du Lac

Accès avec le tram 15 (depuis Cornavin, direction Palettes, arrêt Lancy Mairie. Apéro, puis dîner préparé par nos collègues. Inscriptions jusqu'au 3 avril auprès de Daniel Gerber, par téléphone au 079 634 81 18 ou par e-mail: dan.ger67@yahoo.fr. Au plaisir de vous voir bientôt!

Le comité

■ RPV Lausanne

La fusion entre les sections RPV de Lausanne et Genève est reportée à la période 2011–2013

Procès-verbal de l'assemblée d'automne, qui s'est tenue le 7 novembre 2009 à l'Hôtel-de-Ville de Bussigny.

Le président ouvre l'assemblée à 18h20 et souhaite la bienvenue aux 16 membres présents. Aucune modification n'est portée à l'ordre du jour.

– Lecture du précédent PV de l'assemblée générale 2009 et approbation par les membres.

– Mot du président: La fusion entre les sections RPV de Lausanne et Genève est reportée à 2011–2013 suite à de grands changements à Lausanne dans la formation des mécaniciens. De plus, il y aura fin 2011 passage du service complet au service de base, la reprise des prestations de manoeuvre au dépôt et la mise en pratique d'une plate-forme de nettoyage (mise en place des compositions pour le nettoyage en gare et leur remise sur les faisceaux de garage). Chez Cargo, 50 postes seront encore



Les prestations de manoeuvre seront reprises au dépôt à fin 2011.

supprimés dans plusieurs gares de triage mais sans licenciements. La CCT actuelle prend fin en 2010 et les discussions pour la nouvelle ont commencé avec de nombreuses propositions, ainsi que les négociations salariales.

– Rapport du caissier: A partir du 1^{er} janvier 2010, la prime pour la protection juridique serait augmentée de 5,50 à 6,50 et sa couverture serait élargie sur toute l'Europe, sans augmentation de cotisation pour le moment.

– Rapport de la commission du personnel: vu les abus de certaines unités qui font fonctionner les collaborateurs plus haut que leurs fonctions actuelles sans un merci, la commission du personnel a demandé de réin-

troduire l'indemnité de fonction dans la nouvelle CCT. Les collaborateurs qui n'ont pas commandé de chaussures de sécurité peuvent le faire jusqu'au 31 décembre 2009 ••• par intranet.

– Rapport du président: les points forts du SEV pour 2010 sont l'assainissement de la caisse de pensions CFF, les négociations salariales, la CCT CFF et la CCT Cargo, la réorganisation d'Infrastructure CFF et l'avenir de CFF Cargo. Les points internes pour 2010 sont le recrutement des membres, les nouveaux organes SEV, l'avenir de la communauté de négociation et le positionnement du syndicat.

– Divers: des problèmes au niveau de la formation sur les voitures Inova, les nouveaux casques ont été commandés avec une lampe frontale pour chaque collaborateur et les signaux non éclairés aux faisceaux Treyblanc et Paleyres sur le site de Lausanne. Assemblée close à 19h30.

Le secrétaire:
Pavlovic Nenad

COURRIER DES LECTEURS

LES RETRAITÉS NE VOLENT PERSONNE

■ Les assureurs cherchent à dresser les actifs contre les retraités en prétendant que les rentes sont alimentées par le capital épargné des jeunes actifs. C'est faux, les retraités ne volent personne! Si, mathématiquement, on peut démontrer qu'au moment de constituer une rente, quelques dizaines de milliers de francs sont prélevés dans le capital de la caisse, cela n'a rien à voir avec les centaines de millions que les assureurs privés prélèvent sur les cotisations

pour se verser des salaires dont personne n'oserait rêver et pour entretenir à prix d'or une nuée de conseillers financiers.

L'objectif constitutionnel du maintien du niveau de vie antérieur n'est pas atteint et déjà on nous vole nos retraites. La solidarité des retraités est bien réelle puisque pratiquement aucune caisse n'adapte les rentes au coût de la vie. Est-il normal que la veuve d'un cheminot qui a travaillé plus de 40 ans dans une entreprise dont on envoyait les prestations sociales, qui acceptait un salaire grevé de lourds prélèvements pour la retraite dans l'espoir de vivre un

troisième âge dans une certaine aisance se retrouve à quémander les prestations complémentaires ou même l'aide sociale? L'argument selon lequel les gens deviennent plus vieux ne tient pas! La réduction du taux à 6,8% en tient compte. Et pour financer quelles retraites faudrait-il diminuer le taux de conversion lorsqu'on sait qu'un ouvrier vit en moyenne cinq ans de moins qu'un cadre bancaire ou administratif? Les retraités voteront NON au vol des retraites!

Serge Anet

DÉCÈS

Bandelier Agnès, veuve de Jean-Pierre, Yverdon-les-Bains, décédée le 7 février dans sa 82^e année. Membre PV Vaud.

Clerc André, retraité TL, décédé le 15 février 2010 dans sa 78^e année. Membre VPT TL.

Deley Roland, conducteur de tracteur retraité, Châbles (FR), décédé le 10 février dans sa 80^e année. Membre PV Fribourg.

Derivaz Gilbert, chef de manoeuvre retraité, St-Gingolf, décédé le 20 février dans sa 88^e année. Membre PV Genève.

Heller Hortense, veuve de Willy, décédée le 15 février dans sa 84^e année. Membre PV Genève.

Hensler Pia, veuve de Louis, Epalinges, décédée le 12 février dans sa 95^e année. Membre PV Vaud.

Lecoultre Gilbert, ouvrier spécialisé retraité, Yverdon-les-Bains, décédé le 13 février dans sa 71^e année. Membre PV Vaud.

Roch Ada, veuve d'Emile, décédée le 23 février dans sa 90^e année. Membre PV Valais.

Ruetsch Charles, mécanicien retraité, Delémont, décédé le 21 février dans sa 86^e année. Membre PV Jura.

Sallin Max, conducteur de tracteur retraité, Romont, décédé le 16 février dans sa 90^e année. Membre PV Fribourg.

Sauthier Jean, employé aux manoeuvres retraité, décédé le 20 février dans sa 78^e année. Membre PV Valais.

Sottas Victoire, veuve d'André, Oron-la-Ville, décédée le 20 février dans sa 91^e année. Membre PV Vaud.

■ Comité central LPV

La LPV s'oppose à la nouvelle stratégie de Cargo

La séance préparatoire de l'assemblée des délégués a été entièrement consacrée à la comptabilité annuelle, aux motions de l'assemblée des délégués et bien sûr aux dernières nouvelles concernant les orientations de Cargo.

Certaines sections se sont plaintes des difficultés à repousser les postes. Dans les autres sections, la relève marche très bien. Un problème supplémentaire, ce sont les démissions du LPV à cause de la résiliation de Vision 2010, bien que Vision 2010 ait été résilié par le VSLF.

Au dépôt de Bellinzona, le revêtement du plafond contient de l'amiante. Aussi longtemps que les plaques de revêtement restent au plafond, il n'y a pas de danger. Cependant, certaines sont déjà tombées.

Le BLS a introduit une nouvelle gestion du temps relativement compliquée.

Les mesures conjoncturelles prises l'ont été de telle sorte qu'aucun mécanicien ne doive être licencié. Les



Avec la nouvelle réorganisation, CFF Cargo devrait en plus se charger d'optimiser le transport par wagons isolés.

BLS devront quitter la caisse de pension Ascoop pour la Simova. Aux RhB un accord s'est fait sur les négociations salariales. Il y a encore et toujours un manque de mécaniciens, raison pour laquelle une classe supplémentaire de formation sera mise en place et les contrats temporaires avec les collègues du BLS prolongés.

Les comptes annuels du LPV se bouclent sur un petit bénéfice. Concernant les motions, la majorité pouvaient être soutenues. La réorganisation du LPV est en bonne

voie et seul le mode d'élection est encore en discussion.

Le président va demander une offre améliorée à Login pour un cours de préparation aux examens périodiques. Jürg Hurni, secrétaire SEV, a informé le comité central sur le dépôt de plainte du VSLF auprès du tribunal arbitral concernant le décompte des plages horaires.

A la fin de la séance, une résolution sur les nouvelles orientations de CFF Cargo a encore été votée.

J. Bader

Commission centrale de la RPV

La RPV réfléchit à comment réagir au mieux face aux réorganisations

Parmi les sujets abordés lors de cette réunion figure le nouvel article piquet «moyen» et la politique envers le personnel dans la division voyageurs.

La commission centrale s'est réunie le 22 février pour une 2^e séance ordinaire à Buchs. Les communications des CFF, du SEV et de la CoPe ont été discutées et traitées. Le nouvel article sur le service de piquet «moyen» accepté par la CoPe sera dénoncé au tribunal arbitral, car la communauté de négo-

ciation n'a été ni informée ni intégrée par les CFF. Avec «Cargo flash», on est de plus au courant de ce qui est actuel à CFF Cargo.

Ces articles ne sont cependant pas spécialement fixés. En été 2010, Cargo présentera les conséquences qu'aura sa nouvelle philosophie sur le personnel. Nous devons nous demander comment nous réagirons au cas où notre catégorie professionnelle serait à nouveau touchée. Pour nous, les employés de la manœuvre, la coupe est pleine et débordera bientôt.

Nous discuterons de différents scénarios sur une éven-

tuelle réorganisation, afin de pouvoir réagir, et pas seulement chez Cargo.

La sous-fédération RPV suit le tout avec méfiance. Dans la division voyageurs, dans certaines régions, il arrive qu'un collaborateur qui s'annonce comme malade durant son service doive chercher un remplaçant. Ce procédé est très discutable et la RPV aimerait une prise de position de la direction à ce sujet.

Les structures RPV sont complètes et durant cette année, chaque section doit actualiser son règlement de gestion.

Daniilo Tonina

RÉSOLUTION CONCERNANT CFF CARGO

Le comité central LPV a pris connaissance du communiqué de presse du CA CFF SA du 4 février 2010 qui explique la nouvelle stratégie de CFF Cargo.

Il y a moins de deux ans, les domaines «suisse» et «international» étaient liés opérationnellement avec en arrière-plan un potentiel de synergie augmenté. Le comité central du LPV considère ce nouveau changement de cap tout simplement comme une absence de direction stratégique.

La stratégie choisie maintenant implique la division de CFF Cargo entre une filiale internationale pour le trafic de transit et une autre société pour le trafic national. Cette dernière doit en plus optimiser le transport par wagons isolés. Cela mène à nos yeux à un démantèlement supplémentaire du service public.

Le comité central est d'avis que les innombrables réorganisations passées ont déjà trop exigé du personnel.

Le LPV exige :

- d'être informé immédiatement sur les changements planifiés, et cela au fur et à mesure ;
- que les contrats existants soient maintenus ;
- que les besoins du personnel soient pris en compte ;
- que les changements incontournables soient rendus socialement supportables.

Adopté à la séance du comité central LPV à Olten le 12 février 2010.

CONTACT.SEV : PARUTIONS 2010

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

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

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; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch.

Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

Announces: Kretz AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

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

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

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



La droguerie pour votre qualité de vie

FATIGUE ET CONCENTRATION En forme pour le printemps

Fatigue et concentration

Le terme «concentration» vient du latin «concentra» et signifie grosso modo «réuni en un point». Il s'agit donc de la focalisation volontaire de l'attention sur une activité particulière, sur l'atteinte d'un objectif à court terme ou encore sur l'exécution d'une tâche donnée. La concentration nécessite un effort intellectuel et diminue peu à peu. On considère donc que la concentration est la faculté à maintenir relativement longtemps un certain niveau d'attention. La définition du terme «fatigue» est évidente: il s'agit d'un état de malaise physique et psychique provoqué par un effort, une maladie ou le refoulement d'un besoin de sommeil.

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

La fatigue: un signal

Soyez attentif à ces signaux et prenez les mesures qui s'imposent.

- Les repas légers, riches en vitamine C (fruits et légumes) et surtout les herbes fraîches sont efficaces contre la fatigue printanière. L'ail des ours et la dent-de-lion, par exemple, stimulent l'organisme, renforcent la circulation et améliorent l'irrigation sanguine.
- Il est important de boire suffisamment – 1,5 à 2,5 litres par jour. Les tisanes de feuilles de bouleau, de dents-de-lion ou d'orties sont particulièrement recommandées. A l'inverse, l'alcool fatigue.
- Le manque d'exercice rend raplapla. Faites donc régulièrement du sport, si possible au grand air et à la lumière naturelle.
- Veillez à vous détendre avant de vous coucher et prévoyez suffisamment d'heures de sommeil.
- Une maladie ou les effets secondaires de certains médicaments peuvent aussi provoquer un état de fatigue. Parlez-en à votre médecin.

Voici ce qui peut améliorer la capacité de concentration:

- Les acides aminés essentiels: ils sont importants pour les processus métaboliques qui se déroulent dans le cerveau. On les trouve notamment dans les œufs, les pommes de terre et la viande.
- De nombreux principes actifs et médicaments d'origine végétale agissent positivement sur la mémoire et la concentration. Notamment le ginkgo, l'acide folique, la gelée royale et le ginseng. Demandez conseil à votre droguiste.



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



Simplement bien assuré.

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



20%

BON

Symfonel forte

Contient un extrait spécial standardisé de feuilles de ginkgo (du Ginkgo biloba). Celui-ci est utilisé lors de troubles tels que manque de concentration et de mémoire, de vertiges et de fatigue provoqués par des troubles de la circulation sanguine cérébrale (concernant le cerveau) dus à l'âge.

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

20% à l'achat d'un Symfonel forte dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 mars 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.



20%

BON

Tonique D

Fortifiant contenant 9 vitamines, du fer, de la valine et du ginseng. Il est indiqué en cas de surmenage, de fatigue prématurée chronique, de défaillances dans les performances, de fatigue, et en général pour un organisme affaibli et lors d'une convalescence.

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

20% à l'achat d'un produit de la gamme Tonique D dans votre droguerie. Valable jusqu'au 31 mars 2010.

Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

Angle droit

Indemnités pour tort moral suite à une agression dans un train

Des critères précis sont requis pour obtenir ces indemnités.

Le SEV a obtenu une indemnisation pour un contrôleur attaqué par un voyageur, en collaborant avec l'Aide aux victimes. Les réparations pour tort moral sont accordées selon des critères précis.

Un accompagnateur de train contrôle les billets lorsqu'il est soudain attaqué par un voyageur. Il reçoit un coup à la tête et se retrouve à terre, avec comme conséquences des blessures au visage et à la nuque. Le contrôleur doit cesser le travail durant plusieurs semaines en raison de cette agression. Il dénonce le cas via l'employeur et

l'agresseur est finalement condamné. Le contrôleur réclame une indemnité pour tort moral mais comme le coupable est dépourvu de moyens, le service de protection juridique fait intervenir l'Aide aux victimes.

Une protection particulière

La violence contre les contrôleurs est considérée comme un délit poursuivi d'office dans toutes les compagnies ferroviaires depuis 2008. Les délits poursuivis d'office concernent tous les actes considérés comme suffisamment graves pour entraîner l'obligation d'aviser les autorités dès que l'on a connaissance du délit. Les délits poursuivis sur plainte sont dénoncés uniquement quand la victime porte plainte personnellement.

Dans le cas particulier qui nous occupe, cela signifie que les victimes peuvent dénoncer le cas via leur employeur. Cela permet aussi une protection particulière, dans la mesure où c'est l'adresse professionnelle qui apparaît et non l'adresse privée. Les contrôleurs impliqués ne sont toutefois pas dispensés d'une enquête policière.

La procédure elle-même peut durer longtemps et l'importance de la condamnation ne dépend pas seulement du type de dommage et des séquelles entraînées par la blessure mais aussi de nombreux autres facteurs dans les antécédents de l'agresseur. Ici, les personnes impliquées peuvent compter sur l'aide du SEV et des avocats-conseils. L'Aide aux victimes propose aussi des consultations.

La SUVA prend en charge les frais médicaux

En règle générale, les coûts médicaux sont pris en charge par la Suva ou la caisse maladie. Le cas échéant, l'Aide aux victimes peut déjà proposer un sou-

tien à ce stade. Cela vaut aussi pour les frais d'avocat dans des circonstances précises. Il en va autrement quand le tribunal accorde une indemnité pour tort moral. Cette indemnité est une sorte de réparation destinée à prendre en compte le dommage moral causé par l'acte. La revendication d'un tel dédommagement est cependant uniquement valable quand la victime est sérieusement atteinte, et en présence de circonstances particulières. A priori c'est le condamné qui doit payer cette somme. S'il est dans l'impossibilité de le faire, parce qu'il est déjà endetté et/ou sans moyens, alors la personne concernée peut demander à l'Aide aux victimes de prendre en charge le paiement de cette indemnité.

L'Aide aux victimes offre un soutien à toute victime d'un délit en Suisse, que les faits se soient produits durant le travail ou dans le cadre privé. Cette aide est aussi ouverte aux proches.

Elle offre aux victimes des conseils, une aide et un soutien financier. Ces indemnités comprennent les aides nécessaires suite au délit, qu'elles soient médicales, psychologiques, sociales matérielles ou juridiques. L'aide aux victimes est assumée par les cantons.

Aide aux victimes

Une liste des services d'assistance cantonaux se trouve sur www.bj.admin.ch – thème aide aux victimes. Le but de cette aide est que la victime d'un délit ne se retrouve pas encore davantage traumatisée par les séquelles de l'agression et les procédures qui s'ensuivent.

Le service de protection juridique et les avocats-conseils du SEV travaillent, lorsque c'est nécessaire et souhaité, avec l'Aide aux victimes. Pour le contrôleur, le paiement d'une indemnité pour tort moral évoqué plus haut a pu encore être obtenu.

Protection juridique SEV/

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour :

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

Une chose est sûre :

plus un syndicat a de membres, plus il est fort !

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche !

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

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

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

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

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



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

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

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

Autour du lac de Hallwil avec un crochet jusqu'au château d'eau

Ce lac riant invite à la promenade



Président de la section BDWM de la VPT, Klaus Renn estime que la promenade de Hallwil peut se faire en toute saison, avec une boucle autour du lac et un petit crochet dans l'arrière-pays.

La section BDWM du VPT réunit théoriquement deux lignes ferroviaires: celle du Bremgarten-Dietikon et celle du Wohlen-Meisterschwanden. Si ce n'est que depuis de nombreuses années, le second train est en réalité un bus...

Celui qui veut voyager jusqu'au lac de Hallwil choisira les CFF et roulera à travers le Seetal, le seul «trajet tram» des CFF.

Situé du côté lucernois du lac, Mosen est recommandé comme point de départ et d'arrivée. Les communes argoviennes sont situées un peu plus haut et en retrait du lac. La promenade est cependant presque totalement plate et elle suit en grande partie la rive. Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le chemin traverse dès le début une zone humide qui offre un habitat à de nombreux oiseaux lacustres. La rive à l'est est moins escarpée, ce qui donne des régions économiquement utiles, avec des coteaux sur lesquels s'étendent des vignes, suivis bientôt par les deux restaurants les plus connus du lac de Hallwil, premièrement le «Seerose» et peu après le «Delphin».

Les deux se situent sur la commune de Meisterschwanden. On y trouve aussi le siège de la société de navigation, qui

assure la traversée du lac en été et offre un choix de courses spéciales. En hiver le service est interrompu et il n'est donc pas possible d'abrégé l'excursion en traversant le lac.

Parcours de semi-marathon

A la sortie du lac, le chemin quitte la rive et c'est aussi bien ainsi, car celui-ci mène justement au château d'eau de Hallwil, un des rares en Suisse, utilisé aujourd'hui comme musée. Ce crochet est à faire absolument lors d'une excursion au lac de Hallwil.

Le tour complet du lac fait 20 bons kilomètres. On y court donc un semi-marathon, chaque année durant un samedi d'octobre.

Le côté ouest du lac, qui mène au chemin de retour à Mosen, présente une pente plus raide et plus haute. Le chemin de la rive traverse cependant souvent des forêts clairsemées qui montreront bientôt leur première verdure.



pmo/hk

ATS

PELLET PIOCHE : **CONDUCTEUR DE BUS, UNE PROFESSION MALMENÉE** (LIRE PAGES 10, 11, 12)



IL Y A 50 ANS

Le sourire des grandes banques

Chacun connaît ces bouddhas ventrus au sourire stéréotypé que l'on importe en masse de l'Extrême-Orient et qui branlent du chef d'un air de satisfaction béate. C'est à eux que l'on songe en lisant les rapports des grandes banques pour l'exercice 1959; ils donnent la même impression d'inébranlable contentement et de graisse heureuse. Tandis que les rapports des sociétés industrielles traduisent des soucis vrais ou imaginaires, que les entreprises scrutent avec plus ou moins d'inquiétude l'évolution de la conjoncture, s'interrogent sur les conséquences probables de l'intégration européenne ou sur les intentions des syndicats, les banques voient leurs bénéfices augmenter comme le niveau d'un bassin d'accumulation.

Le Cheminot, 4 mars 1960.

La branche rail de la VPT a siégé à Olten

La concurrence ferroviaire est inutile



Les membres du comité de la branche rail : Bernhard Siegenthaler (secrétariat), Bruno Müller (finances), Jean-François Milani (président), Calogero Ferruccio Noto (membre adjoint), soutenus par le secrétaire syndical SEV Nick Raduner (de gauche à droite).

Des infos intéressantes et des avis partagés : c'est ce qui a fait vivre la journée des gens du rail des entreprises de transport concessionnaires.

Les journées de branche ont divers objectifs : tout d'abord il s'agit de réunir des collègues de la même branche mais de différentes entreprises, venant de toutes les régions nationales. Il est très intéressant de rencontrer des collègues et d'entendre leurs problèmes mais aussi leurs propositions pour trouver des solutions. Il s'agit ensuite de rafraîchir et améliorer les connaissances des structures syndicales. L'information sur les questions actuelles de politique du travail est un élément important de ces journées, et un thème est habituellement traité de manière plus approfondie. Cela représente assez de matière pour une journée qui se veut à la fois intéressante et instructive.

Le comité se constitue

Le président central Kurt Nussbaumer présente la sous-fédération VPT (voir encadré ci-contre). Les élections au sein du comité de branche ont lieu conformément à l'ordre du jour. Sont élus Jean-François Milani en tant que président, Bruno Müller en tant que caissier, Bernhard Siegenthaler en tant que secrétaire et Calogero Ferruccio Noto en tant que membre adjoint. On recherche un collègue de Suisse centrale pour le deuxième siège de membre

adjoint, encore vacant. Les intéressés peuvent s'annoncer auprès de Kurt Nussbaumer, qui se tient à disposition pour tout renseignement.

L'année de tous les combats

Cette année, le combat le plus difficile pour les syndicats sera la lutte contre l'abaissement du taux de conversion dans les caisses de pensions (votation «Non au vol des rentes»). Kurt Nussbaumer rappelle qu'il s'agit

d'éviter un trop fort affaiblissement des institutions sociales : «Il est important d'être solidaires et de combattre tous ensemble!» dit-il pour conclure son appel à voter le 7 mars. L'autre thème concernant la caisse de pensions est le changement de l'Ascoop à Symova, qui donne lieu à des discussions fournies dans les entreprises de transport. «Je crois que Symova est une bonne solution», déclare Barbara Spalinger.

Elle fait appel aux personnes présentes : «Intéressez-vous à votre caisse de pensions!» Un changement de caisse de pensions (Ascoop à Symova ou à une autre assurance) doit être accepté par les employeurs et les employés. C'est pourquoi il est important de s'informer sur les solutions proposées. «Si on te promet monts et merveilles, fait attention!» prévient-elle.

La journée de branche était une occasion rêvée de

s'informer sur diverses questions de détail et d'échanger des avis. Les membres du SEV ont ainsi pu avoir une fois de plus la primeur de l'information.

pan/mv

INFO

La VPT en chiffres

La VPT (sous-fédération du personnel des entreprises de transport concessionnaires) est, à l'exception de la sous-fédération des pensionnés CFF, la plus grande sous-fédération du SEV avec plus de 10 000 membres. Elle organise en particulier les membres qui ne travaillent pas aux CFF (avec des exceptions, comme chez les mécaniciens de locomotives). Afin de défendre au mieux les multiples intérêts des membres, la VPT organise des journées de branche, pour les branches Rail, Bus/Gatu, Navigation, Touristique et les retraités. Les chiffres actuels :
Sections actives : 59
Membres :
Branche Rail env. 3800
Branche Bus/Gatu env. 2200
Branche Navigation env. 450
Branche touristique env. 500
Pensionnés env. 3400
Les membres de la VPT reçoivent des informations concernant leur sous-fédération via le site internet www.vpt-online.ch, qui dispose également d'un secteur réservé aux membres protégé par un mot de passe.

LES CONSÉQUENCES DE LA CONCURRENCE POUR LE PERSONNEL

Le mot «concurrence» est dans toutes les bouches néolibérales et c'est devenu l'élément-clé des recettes-miracle. Dans le secteur ferroviaire aussi, elle doit mener à de meilleures prestations à frais réduits. Mais que signifie cette évolution pour le personnel ? Cette question a été discutée sous la direction de Peter Moor, rédacteur en chef de contact.sev, entre Barbara Spalinger, vice-présidente SEV et Walter Finkbohner, conseiller indépendant spécialiste du secteur ferroviaire et membre SEV depuis près de 50 ans. La concurrence fait baisser les prix, explique Barbara Spalinger, mais comme il y a divers marchés, elle ne fonctionne pas partout de manière optimale. Les entreprises ferroviaires fonctionnaient au début comme des compagnies privées. Si elles sont maintenant à nouveau dérégulées, une re-régulation menace. La concurrence dans le secteur ferroviaire est difficile car elle exige beaucoup de moyens et le réseau ferroviaire est limité. Elle

n'est cependant pas nécessaire. Le système existant fonctionne bien et des réformes fondamentales comme l'horaire cadencé ou les zones tarifaires ont été réalisées. Les mises au concours sont une source de frais énormes par rapport au profit qu'on peut en tirer. Walter Finkbohner est aussi d'avis que des prestations bon marché ne suffisent pas : il faut aussi que la qualité soit de haut niveau. Le plus important est de satisfaire la clientèle. Et cette clientèle désire, surtout en ce qui concerne les marchandises, une offre venant d'un prestataire unique, rapide et proche d'elle. Par contre, si la qualité est mauvaise, la concurrence pourrait apporter une amélioration. Dans l'entretien également, la concurrence a causé des chutes de prix. Après cette présentation des positions, Peter Moor demande des exemples permettant d'appuyer ces déclarations. Walter Finkbohner mentionne des exemples du passé peu convaincants.

Puis la discussion se focalise sur les questions syndicales. Barbara Spalinger plaide pour des syndicats de branche qui se préoccupent de la politique des transports au niveau international. Walter Finkbohner trouve aussi que si les salaires sont adaptés, cela permet d'exiger une qualité adéquate. En 2017, le tunnel de base du Gothard sera ouvert. De quoi aura alors l'air le paysage ferroviaire ? Alors que Barbara Spalinger ne s'attend pas à des changements substantiels, Walter Finkbohner espère que «quelque chose va bouger au Tessin» et que le niveau augmentera. La situation en Italie est cependant actuellement «très grave». La grande concurrence pour le rail est certainement la route. Les entreprises ferroviaires internationales peuvent survivre seulement si elles travaillent ensemble. Il y a ici aussi un potentiel d'économies. La discussion n'est sûrement pas près de se terminer. pan/mv

Une femme a été élue présidente de la section tessinoise de la sous-fédération Travaux

« Présente et disponible »

« Présente et disponible », c'est la devise de Barbara Marcionetti, première femme à présider la section tessinoise de la sous-fédération « Travaux ». Etre à l'écoute est une de ses priorités.

Grande, blonde, les boucles de cheveux rebelles. Barbara Marcionetti, ou la force tranquille, s'exprime de manière très directe et décidée. Mais sa franchise est empreinte d'un ton amical et mesuré. Au terme de sa formation, elle a effectué un stage en Allemagne pour perfectionner son allemand, puis elle a saisi une opportunité de pouvoir travailler au Tessin, ce qui lui a permis de s'y établir: elle est ainsi devenue secrétaire administrative dans le secteur Travaux des CFF qui occupe au Tessin plus de deux cents personnes. « Travailler au sein d'une entreprise comme les CFF, c'est très intéressant et stimulant. De plus, ma fonction me met directement en contact avec les gens. Je m'occupe, par exemple, de mutations, de données personnelles, du contrôle des temps de travail. Concrètement – explique Barbara Marcionetti à *contact.sev* – cela signifie toutes les questions liées à la convention collective de travail. J'effectue aussi des travaux liés aux statistiques, à la comptabilité et aux assu-

rances. J'ai donc un travail très varié. » Pointilleuse, précise, rigoureuse mais à l'écoute, Barbara affirme vouloir placer sur le même niveau les droits et les devoirs.

Au service des autres

Qu'est-ce qui t'a poussée à prendre la présidence de la section tessinoise de la sous-fédération Travaux, un secteur quasi exclusivement masculin? « Cela s'est fait naturellement, puisque durant trois ans j'ai été secrétaire de la section. Cette expérience m'a appris comment concilier un engagement syndical avec ma vie privée et professionnelle. J'ai donc accepté en toute connaissance de cause l'invitation qui m'a été faite par mes collègues. Je suis faite ainsi: quand je m'engage dans quelque chose, j'y vais à fond. La confiance que mes collègues ont placée en moi pour m'élire à ce poste me motive énormément. »

Comment envisages-tu ta présidence? « C'est une sorte de fil rouge. Dans un certain sens cette présidence s'inscrit en continuité avec mon travail. Ce qui me tient



Barbara Marcionetti: « Il n'y a pas que dans les chemins de fer qu'il existe un certain machisme. La meilleure réponse à des attitudes machos, c'est de se faire respecter de manière ferme et décidée. »

le plus à cœur, c'est de pouvoir continuer à travailler avec le personnel et pour le personnel. D'une manière différente, certes, mais toujours pour mes collègues. »

Au fait, tu es toujours très attentive aux autres? « Oui, cela fait partie de mon caractère et de ma fibre sociale. Ma devise pourrait être: « Présente et disponible. » Dans mon travail syndical se reflète en partie mon engagement social. »

L'engagement syndical

Justement, parlons syndicat. Pour toi, que signifie faire partie de cet univers syndical? « Cela veut avant tout dire être au service des autres, être attentive à leurs droits, à leurs besoins, à leurs difficultés. Comme collègue qui travaille avec ces personnes depuis vingt ans et qui les connaît bien, je désire porter mes connaissances et mon expérience au service d'une cause commune. Le syndicat me permet de réunir sous le même toit travail et engagement social. »

Mais quelle est ton approche? « Je cherche à faire preuve de beaucoup de diplomatie et à construire des ponts pour faciliter le dialo-

gue et la confrontation avec l'employeur. Je suis déterminée, mais pas bornée, donc je ne cherche pas le conflit. Avant tout, il faut toujours chercher des solutions communes. »

Femme dans un monde d'hommes

Et comme femme? A quel point est-ce difficile de travailler dans un monde très masculin comme celui des

femme très décidée. Souriante, elle répond: « Dans ma famille, l'empreinte masculine est très présente. Mon père a travaillé durant des années dans un arsenal et moi j'ai effectué mon apprentissage dans une structure analogue. En résumé, j'ai très tôt dû me confronter avec un univers masculin et hiérarchisé. » Barbara souhaite néanmoins souligner un aspect: « Il n'y a pas que

« Je cherche à faire preuve de beaucoup de diplomatie et de construire des ponts pour faciliter le dialogue et la confrontation avec l'employeur. »

chemins de fer? « Honnêtement, je n'ai jamais rencontré de problèmes particuliers parce que je suis une femme. Je cherche simplement à être moi-même, à transmettre ma manière d'être et à mettre au premier plan pas tant le fait d'être une femme, mais mes compétences, mes connaissances et mon esprit de collaboration. Une chose est certaine, nous ne pouvons pas obliger les autres à s'adapter à nous, les relations sont une dynamique bilatérale. »

Tu es très sûre de toi, Barbara... tu es un petit bout de

dans les chemins de fer qu'il existe un certain machisme. La meilleure réponse à des attitudes machos, c'est de se faire respecter de manière ferme et décidée. » Fermeté et détermination sont des qualités plus nécessaires que jamais, vu les problèmes qui touchent la division Infrastructure, tels les projets de réorganisation Overhead et Infra 2014. Projets qui risquent d'être particulièrement indigestes pour les travailleuses et travailleurs.

INFO

Barbara Marcionetti est née en 1971. Elle travaille aux CFF depuis 1992 et elle est membre SEV depuis une dizaine d'années. Elle est mariée avec Mauro qui est également employé CFF. Elle habite à Riazzino et travaille à Giubiasco comme secrétaire administrative dans le secteur Travaux. Elle est passionnée de lecture: des romans policiers aux classiques de la littérature anglo-saxonne, comme Oscar Wilde

et les sœurs Brontë. Elle est très intéressée par l'histoire des Celtes. Elle a énormément voyagé et a travaillé en Argentine comme volontaire dans des quartiers défavorisés. Très sensible à la dimension sociale, toujours comme bénévole, elle accompagne les malades à Lourdes dans le cadre du pèlerinage diocésain. Elle aime bien passer du temps en plein air, se promener, faire du trekking et rouler en moutain bike. FG