

5,6 % d'augmentation

Les tarifs des transports publics augmenteront fin 2012. Réactions.

Pages 2 et 3



Conférence des présidents

Participation record pour la conférence des sections romandes, avec un zoom sur le système de retraite suisse par un historien et la présentation d'AVS Plus par le président SEV.

Page 5



Tamara Schmidt

L'agente de train accompagne les passagers « jusqu'aux sommets enneigés ».

Page 20

Lausanne : transfert d'activités du site d'entretien CFF préventif

Personne sur la touche !

Le site lausannois a fermé ses portes en décembre dernier. Les 45 employés ont retrouvé du travail.

Durant une année et demie, les responsables CFF de l'entretien du ma-

ériel roulant ainsi que les secrétaires syndicaux Jean-Pierre Etique et Jürg Humi ont œuvré en commun pour trouver le meilleur poste de travail possible pour chacun des 45 ouvriers touchés par cette fermeture et pour qu'ils soient correctement indemni-

sés. Un pari tenu notamment grâce à la solidarité des employés du site, à l'action du SEV et au travail accompli par Sylvain Amiguet, chef du site.

Pages 8 et 9



L'action syndicale paie ! Les 45 employés du site d'entretien de Lausanne ont pu trouver du travail et être correctement indemnisés grâce entre autres à leur mobilisation le printemps passé, lorsqu'ils étaient crânement « montés » au Loewenberg pour faire valoir leurs droits face aux représentants de la direction des CFF.

Recommandations pour les votations du 11 mars

Oui, oui, non, oui et liberté de vote

■ Le 11 mars, le peuple suisse votera sur plusieurs objets. Le comité SEV appelle les collègues qui ont le droit de vote à se déplacer aux urnes et à accepter l'initiative pour les 6 semaines de vacances et la loi sur la réglementation du prix du livre. Les autres sujets soumis à votation ne sont pas vraiment en lien avec l'activité du SEV, c'est pourquoi le comité renonce à donner ses recommandations.

L'USS recommande quant à elle le non à l'initiative sur l'épargne logement et le oui à l'arrêté fédéral concernant la réglementation des jeux d'argent en faveur de l'utilité publique. Quant à l'initiative « Pour en finir avec les constructions envahissantes de résidences secondaires », l'USS ne donne aucune recommandation.

L'initiative sur les vacances veut octroyer aux travailleurs leur part sur

les gros gains de productivité atteints ces dernières années en Suisse.

Le projet de réglementation sur le prix du livre est également important au niveau syndical, puisqu'il devrait permettre de maintenir des places de travail et de formation.

Interview sur le prix du livre pages 6 et 7 et dossier sur les 6 semaines de vacances pages 10 à 12.

EDITO

CETTE ANNÉE, C'EST BIEN DIFFÉRENT !

Lorsque l'hiver se termine, c'est la saison des évaluations du personnel qui commence aux CFF. Quasi tous les employés doivent se présenter devant leur chef pour recevoir leur note, note donnée sur le travail effectué durant les 12 derniers mois.

Cette année, c'est bien différent. Avec l'introduction de la CCT 2011-2014, une nouvelle ère commence : pour la première fois, le résultat obtenu donne droit à une prime. Ou non. Nous avons approuvé ce changement, car nous trouvons cela, dans l'ensemble, plus juste que le système précédent, mais avec toutes les réserves que nous avons envers les évaluations du personnel ayant des effets sur le salaire. L'entretien annuel entre supérieurs et collaborateurs doit, en premier lieu, être motivant. Il doit donner envie de fournir un travail de qualité dans l'année qui suit et d'atteindre les objectifs, convenus mutuellement, et correspondant aux compétences et aux tâches attribuées.

Cette année, c'est bien différent, également parce que plus de 3000 collaborateurs n'ont pas encore reçu leur classification définitive dans le nouveau système de salaire. Cela peut porter préjudice durant les entretiens. Nous recommandons à nos membres d'aborder, dans tous les cas, les divergences (par exemple concernant le descriptif de poste) et d'insister pour qu'elles soient bien inscrites sur le formulaire. Même si cela rend l'entretien un peu plus difficile, cela ne doit pas avoir d'influence sur l'évaluation.

Manuel Avallone, vice-président SEV

EN VITESSE

AMC

Les personnes qui se trouvent en réorientation au centre AMC (anciennement NOA) pourront profiter d'une certaine amélioration en ce qui concerne leurs frais. Un nouvel accord octroie ainsi le montant de 10 francs pour le repas de midi lorsqu'il n'y a pas de cantine à disposition ou si celle-ci se trouve à plus de 15 minutes du lieu de travail. Jusqu'à présent, aucune indemnisation pour le repas de midi n'était prévue. Le SEV a mis l'accent sur le fait que c'est la CCT qui prévaut également dans ce cas, avec son règlement sur les frais et que le règlement du centre de marché du travail des CFF ne peut être utilisé que s'il y a un accord explicite. Cela signifie que le paragraphe « Règlements spéciaux en cas d'engagements temporaires » peut être supprimé, sans que l'AMC puisse annuler le contrat de travail.

LES EMPLOYÉS TILO DISENT NON★

La filiale de trafic régional TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) et la communauté de négociations composée du SEV, du VSLF et de Transfair, négocient depuis août pour une nouvelle CCT. Le résultat des négociations vient d'être refusé par les assemblées du personnel à Bellinzone et Chiasso. Les mécaniciens de locomotives invoquent le fait que leur charge de travail a augmenté et que cela doit être davantage pris en compte.

RAIL 2000 PLUS

Un groupe d'experts, a lancé un pavé dans la mare début février. Ils proposent un nouveau concept, « Rail 2000 plus », en lieu et place du projet d'aménagement des infrastructures ferroviaires des CFF, qui selon eux manque d'ambition. « Rail 2000 plus » permettrait de gagner une demi-heure à moindre coût sur le trajet Genève-St-Gall. Points forts: construction d'une nouvelle ligne entre Zurich-Altstetten et Roggwil (BE), qui déchargerait le nœud ferroviaire d'Olten, ainsi que des aménagements sur la ligne Lausanne-Fribourg. Sur le même sujet: la chronique de Michel Béguelin en page 4.

La saison des entretiens d'évaluation du personnel débute aux CFF

Evaluations du personnel :

Des objectifs irréalistes et non mesurables, mais aussi des descriptifs de poste contestés et dépassés. Il y a donc de bonnes raisons d'être prudents lors des évaluations du personnel.

Un chef de circulation des trains a reçu, et lui seul, comme objectif de la part de ses supérieurs, lors de son évaluation, d'éviter les retards. Ce collaborateur trou-

ve, à raison, que c'est un peu beaucoup lui demander !

Convenir d'objectifs réalistes

La grande tendance aux CFF, c'est de gérer le personnel au moyen d'objectifs. « Il n'y a rien à reprocher à cela, aussi longtemps que les objectifs sont réalistes et mesurables », estime Barbara Spalinger, vice-présidente SEV. En tant que responsable du service de protection juridique du syndicat, elle voit souvent des objectifs discutables voire carrément malintentionnés. « Les objectifs donnés lors des entretiens annuels doivent être l'objet d'une discussion et non pas dictés simplement par les supérieurs », complète Barbara Spalinger.

Conventions d'objectifs : un mot et deux significations

Le vice-président SEV en charge des dossiers CFF, Manuel Avallone, met le doigt sur un problème délicat : « Le mot convention d'ob-



Des objectifs réalistes, mesurables et précis sont une condition pour de bonnes évaluations du personnel.

L'augmentation du prix des sillons sera répercutée en partie sur les clients

Augmentation de 5,6 % à la fin 2012

Le Conseil fédéral ayant décidé d'augmenter le prix des sillons de 200 millions de francs par année dès 2012, les entreprises de transport répercuteront une partie de ces coûts supplémentaires sur leur clientèle et compenseront le reste par des « gains d'efficacité ».

L'abonnement général 1^{ère} classe devrait augmenter de 8,1 %, celui de 2^e classe de 6,3 % et l'abonnement demi-tarif pour une année de 6,1 % (175 au lieu de 165 francs). Le tarif normal 1^{ère} classe augmentera de 7 %, celui de 2^e classe de 4 %, et les cartes journalières avec demi-tarif en moyenne de 5,6 %.

L'UTP estime que les prix des transports publics aug-

menteront en moyenne de 5,6 %, alors qu'une répercution totale des coûts supplémentaires des sillons aurait entraîné une augmentation d'environ 9 %. « La branche des TP est d'avis qu'une hausse d'une telle ampleur ne peut pas être imposée aux clients », écrit l'UTP. « C'est pourquoi elle a décidé de réduire les augmentations tarifaires à 5,6 % en moyenne. Cela est possible grâce aux gains d'efficacité des entreprises de transports. En d'autres termes, la branche des TP endosse elle-même une importante part de la hausse du prix des sillons. »

L'ATE quant à elle « demande au Conseil fédéral et au parlement de faire preuve de modération et de renoncer à la tranche suivante prévue, d'une hauteur de 100 millions de francs, afin de ne pas mettre faire flam-

ber encore davantage les prix des TP. »

Ceci est également demandé par Pro Bahn Schweiz, association représentant les intérêts des usagers des TP: « Le Conseil fédéral ne veut pas prendre en charge les augmentations du prix des sillons, mais ne se gêne de dilapider l'argent dans d'autres domaines. Avec la réforme de l'imposition des entreprises par exemple, on perdra des milliards. On pourrait se demander si le peuple ne pourrait pas se prononcer sur les augmentations de tarif des transports publics, tout comme il le fait sur les taxes liées à l'utilisation de la voiture. Le résultat serait alors bien différent. »

Pro Bahn Schweiz « regrette que les augmentations de prix touchent ceux qui préservent l'environnement et ce depuis longtemps. » A la caisse passeront les fidèles

usagers du train : entre 2004 et décembre 2012, le prix de l'AG 2^e classe a augmenté de 19 % et celui de 1^{ère} classe de plus de 20 %.

Fi/Hes

COMMENTAIRE

L'augmentation du prix des sillons sera répercutée d'une part sur les clients et compensée d'autre part par des gains d'efficacité. Cela signifie que la pression exercée sur le personnel n'est pas prête de diminuer et qu'il faut être prêt à accepter des coupes dans les prestations. Les déçus des transports publics passeront alors en nombre à la voiture, si le coût de son utilisation n'augmente pas dans la même mesure que le coût des TP. C'est pourquoi il faut veiller à éviter d'autres augmentations du prix des sillons.

Fi/Hes

faux-pas et fourberie

jectifs était compris jusqu'à présent, au sein des CFF, comme une mesure liée, la plupart du temps, à une menace de licenciement. C'est très énervant si maintenant ce terme de convention d'objectifs signifie également la fixation d'objectifs annuels. »

Les deux choses se situent en effet à deux niveaux différents: une convention d'objectifs qui intervient après des manquements répétitifs est le dernier moyen de pression de la part des CFF pour rendre le comportement de son collaborateur adéquat et, dans le pire des cas, c'est la dernière étape avant de prononcer un licenciement.

Lorsqu'on opte pour la conduite de personnel au moyen d'objectifs, les objectifs annuels sont un instrument important, pour définir, d'un accord mutuel, la prestation qui sera jugée et évaluée l'année suivante.

« Nous entendons souvent des objectifs qui représentent

UNE FOIS DE PLUS, DES PROBLÈMES AVEC LES DESCRIPTIFS DE POSTE

Pour cette première ronde d'évaluation du personnel après l'introduction de Toco ressurgit un problème particulier : le document de base pour les évaluations du personnel devrait être le descriptif de poste. Ce descriptif de poste représente pourtant un gros problème dans l'application de Toco : ces descriptifs sont en partie non disponibles et dans beaucoup d'endroits, ils ont été contestés par les collabora-

teurs, qui sont encore en attente de décision.

« Si on n'utilise pas le bon descriptif de poste lors de l'entretien d'évaluation du personnel, ou si on en utilise un qui est contesté, le collaborateur doit dans tous les cas le notifier sur le formulaire d'entretien ou, encore mieux, demander un entretien avec son supérieur d'un cran au-dessus », insiste Manuel Avallone.

en fait de simples caprices de la part des chefs », souligne Manuel Avallone, qui demande aux personnes concernées de faire parvenir au SEV ces exemples d'objectifs un peu loufoques.

Souvent une source d'hilarité

« Doit-on rire ou pleurer quand on voit qu'un colla-

borateur devrait vraisemblablement veiller seul à assurer l'ensemble de la ponctualité des CFF ? », se demande Manuel Avallone.

pmo/Hes

Des objectifs qui font rire ou pleurer? Merci d'envoyer vos exemples à SEV, Case postale, 3000 Berne 6.

LE DÉSENETTEMENT RAPIDE DU RAIL S'IMPOSE

Contre toute raison en matière de transports, les tarifs des CFF vont augmenter dans une mesure exagérée dès décembre 2012. La raison principale en est les nouveaux prix des sillons. Ce n'est donc pas le renchérissement général qui est en cause ici, mais la mauvaise politique qui a été suivie. Si la Suisse veut rester un modèle dans ce domaine, nous ne devons pas alourdir la charge financière des chemins de fer, mais alléger leurs dettes.

Il faut redresser la barre, sinon le modèle des chemins de fer suisses sera menacé. De fait, si prendre le train devient un luxe, les gens reviendront progressivement à l'automobile. En outre, les hausses des tarifs ne sont d'aucune utilité pour le personnel des chemins de fer. On lui demandera même d'être encore plus productif, à cause de la nouvelle pression sur les coûts que la Confédération fera subir aux entreprises de chemins de fer. Ici aussi, les citrons tant évoqués ont été fortement pressés ces dernières années et la grogne du per-

sonnel fidèle de ces entreprises va sans doute s'accroître.

D'un point de vue économique et écologique, le rail est un des moyens de transport les plus efficaces. Grâce à son développement, demandé à maintes reprises par le peuple dans les urnes, ces dernières décennies, il a atteint une productivité exemplaire. Nous devons faire avancer comme prévu le développement de l'infrastructure et garantir l'entretien de celle-ci. Or, ces dernières années, cet entretien a été éhontément négligé pour des raisons financières. C'est pourquoi le Conseil fédéral veut financer tous les nouveaux investissements par un fonds unique et de manière durable (FAIF), parce que non limitée dans le temps. C'est juste.

Ce qui ne l'est pas, c'est que, dès le départ, à cause d'une politique financière erronée, on accorde à ce fonds une marge de manœuvre bien trop faible. Des prix du sillon plus élevés au profit de la caisse fédérale et le report de 8 milliards de dettes, provenant du prêt fait à l'ancien

FTP destiné aux investissements d'importance, sont des sabots de frein qui font obstacle à une politique sensée de l'infrastructure ferroviaire. Une conséquence en est l'actuelle hausse des tarifs. Les 8 milliards de dettes qui devront être remboursés à partir de 2019 grèveront chaque année les comptes du rail de près d'un milliard de francs. La deuxième conséquence est que la première étape d'aménagement, jusqu'en 2025, est trop prudente, car dotée de 3,5 milliards de francs seulement. Ainsi, les besoins réels, environ 40 milliards, ne pourront jamais être couverts. Depuis deux ans, l'USS et le SEV demandent instamment à la Confédération de biffer les dettes accumulées. Les investissements à effectuer ne se calculent pas uniquement d'un point de vue économique, car ils sont également nécessaires d'un point de vue énergétique et climatique. Le message sur le FAIF se trouve maintenant au Conseil des Etats. À ce dernier de décider comme il se doit, puisqu'il en a la possibilité. *uss*

BARRAUDMÈTRE

Droit dans le butoir

Joyau de notre pays, le diamant « CFF » est de plus en plus terne. Les cheminots ont beau se battre quotidiennement avec toute leur énergie pour conserver sa brillance, l'éclat s'estompe. C'est dans ce type de moment que l'adage populaire affirmant « Quand le

poisson pourrit, cela commence toujours par la tête » prend tout son sens.



Durant des années, la direction des CFF a limé sur l'entretien du réseau. Avec leur politique de réduction des coûts, Messieurs Weibel & Co. ont vécu à crédit sur l'excellent état du réseau qui prévalait alors. Cette politique place aujourd'hui les CFF dans une posture difficile. La facture, pour la remise à niveau du réseau, est salée. Contrairement à

ce que l'on pourrait espérer, le tir n'est actuellement pas corrigé. L'homme qui vise « l'excellence » encense toujours le « faire plus et mieux avec moins ».

Symptômes supplémentaires du malaise actuel, plusieurs cadres de qualité, souvent issus du terrain, ont quitté les CFF ou ont abdicé face aux multiples incohérences du directoire. Le gouffre séparant la réalité de terrain des décisions managériales a eu raison de leur engagement. La direction des CFF n'hésite pas non plus à raboter dans des domaines aussi cruciaux que la formation. La durée de la formation des chefs-circulation, qui ne cesse de diminuer alors même que le travail se complexifie, illustre bien cette politique d'entreprise. Les usagers du rail sont forcément touchés. Aux retards multiples viennent s'ajouter des désagréments très concrets. Lors d'un récent trajet, ils devaient traverser pas moins de 4 voitures pour trouver des WC en fonction. Un agent de train dépité m'a avoué souffrir de cette situation chronique. Il m'a expliqué que les collègues du nettoyage n'ont plus le temps, ni les effectifs, pour effectuer correctement leur travail. Il est donc obligé de régulièrement condamner des toilettes hors d'usage. Difficile pour ce collègue d'affronter les clients la semaine où les CFF annonçaient leur volonté d'augmenter les tarifs.

Cette gestion déplorable, notamment celle du « risk management », contraste fortement avec l'engagement des cheminots. Dans cette période de grand froid, la volonté de chacun de faire rouler les trains est remarquable. Aux CFF comme dans les ETC, le personnel affronte courageusement ces conditions hivernales extrêmes : le personnel de la manœuvre forment les trains, les gars de la voie déneigent et rétablissent la circulation après les gros temps, les contrôleurs passent du « frigo au sauna » lors de chaque arrêt, etc.

Chapeau bas, chères et chers collègues !

Olivier Barraud

Quel Rail 2030 ?

Le Conseil fédéral a soumis le message FAIF au parlement. Un document en deux volets, l'un financier, l'autre, stratégique. Le premier comporte aussi deux parties, un crédit de 3,5 milliards (à porter à 6) jusqu'en 2025 et un nouveau système de financement du rail à long terme (contre-projet à l'initiative de l'ATE). La partie stratégique contient la liste des investissements qui seraient nécessaires jusqu'en 2050 environ, sans fixer de priorités.

La partie stratégique contient un inventaire des besoins du réseau compte tenu des augmentations de trafic prévues. Essentiellement un problème de capacités, en respectant évidemment le principe de l'horaire cadencé systématique et son corollaire, « non pas aussi vite que possible, mais aussi vite que nécessaire ». C'est incroyable combien cette réflexion réseau a de la peine à pénétrer les esprits. Dans les médias, dans la politique, immédiatement c'est la réflexion « rapports de forces/préjugés » qui l'emporte et qui pollue le débat de fond. « Les Zurichois veulent tout, les Romands sont toujours pénalisés » ou alors la variante interne romande « l'Arc lémanique a tout, les autres régions n'ont rien » ; et toutes les sous-variantes cantonales, « capitale/campagne », « Haut/Bas », etc. Pour en revenir à l'exemple zurichois: le parlement cantonal vient d'accepter, par 160 voix contre 0, un crédit de 798,2 millions pour les transports publics en 2012 et 2013. Tous les Suisses doivent se réjouir de cette détermination dans la continuité et la cohérence. Car il y aura obligatoirement des effets positifs sur l'ensemble du réseau, aussi

bien pour les Romands qui se rendent dans la vaste agglomération zurichoise, que pour les Zurichois qui viennent à Lausanne par exemple et qui bénéficient des M1/M2 et tout le reste payés par les Vaudois.

Sur le tronçon Zurich–Olten, l'aorte du réseau national, circulent 550 trains par jour, bientôt 700 (les CFF vont jusqu'à dire 848). Les deux doubles voies arrivent à saturation. Mais si au nœud gordien d'Olten où se croisent les axes Nord–Sud et Est–Ouest, l'horaire commençait à

devenir progressivement aléatoire, les effets se répercuteraient d'un bout à l'autre de la ligne.

3 trains
IC
par



heure avec 2 minutes de retard fragiliseraient toutes les correspondances et commenceraient à perturber sérieusement le trafic des pendulaires entre Lausanne et Genève. Tous les jours. C'est aussi ça l'effet réseau. Par conséquent, il s'agit impérativement d'investir au bon endroit et à temps. En partant de ce qui existe/qui existera encore dans 30 ans (le matériel roulant aujourd'hui en cours de livraison) et en donnant systématiquement la prio-

rité aux investissements qui apportent le maximum d'effets positifs dans les délais les plus courts, le résultat est clair.

Il faut ponter l'aorte Zurich–Olten. En effet, essayer de la réparer par petits bouts, tout en maintenant une circulation de plus en plus dense, serait particulièrement coûteux et surtout durerait jusque vers 2050. Le pontage par une ligne nouvelle entre l'artère inaugurée en 2004 Berne–Roggwil (Rothrist) et Zurich–Altstetten raccourcit la distance Berne–Zurich de 11,4 km ce qui permet, avec le matériel roulant IC actuel et en commande, apte à 200 km/h, de relier Berne à Zurich en 45 minutes. Via l'itinéraire Olten–Aarau, il faudrait un nouveau matériel roulant apte à 250 km/h, avec adaptation correspondante de toute l'infrastructure entre les deux villes. Ce pontage de l'aorte doit être complété par l'accélération de la circulation de 10 minutes sur l'artère Berne–Lausanne. Dans ce cas, l'intervention sera allégée. Les nouvelles rames Bombardier WAKO peuvent gagner 6 minutes. Il reste à trouver 4 minutes en rendant l'artère moins tortueuse. Ainsi, globalement avec l'effet WAKO, le gain sera d'une demi-heure sur l'axe vital du pays, de Genève/Lausanne à Zurich/St-Gall, avec des améliorations en cascades sur toutes les artères adjacentes (celle du Pied du Jura par exemple). Donc aussi plus de recettes. Le tout est possible dès 2030 environ.

Avec une aorte régénérée, l'ensemble du corps se porte mieux, surtout les extrémités. L'idée est maintenant transmise aux autorités fédérales. On verra ce qui en résultera.

Michel Béguelin

Initiative des bourses d'études

Promouvoir l'égalité dans la formation

La formation est la ressource la plus importante de la Suisse. Il est essentiel d'en prendre soin, de la favoriser et de l'utiliser au mieux.

C'est uniquement possible si chacun(e) a les mêmes chances de bénéficier d'une formation postobligatoire. Aujourd'hui, le niveau individuel de formation dépend encore beaucoup trop de la situation socio-économique des parents. Pour cette raison, les

syndicats soutiennent l'initiative sur les bourses d'études.

Disparités cantonales

L'amélioration et l'harmonisation qu'elle propose encourageront l'égalité des chances et le droit de tous et toutes à la formation.

Selon le canton où elles habitent, deux personnes peuvent obtenir un soutien totalement différent, alors que leur situation sociale est la même. L'harmonisation prévue par l'initiative s'impose donc absolument.

Pour les syndicats, il est clair que les bourses d'études favorisent l'égalité des chances. Elles permettent à tous ceux et toutes celles qui le souhaitent et en sont capables de bénéficier de la meilleure formation.

Conférence des présidents SEV Romandie

« On est tous des collègues. De la jalousie, je n'en veux pas ! »

« On doit lutter tous ensemble pour améliorer les conditions de travail de tous. La jalousie entre pensionnés et actifs et entre catégories professionnelles, c'est jamais bon », a souligné Giorgio Tuti, président SEV, lors de la conférence des présidents SEV Romandie, le 2 février à Lausanne.

C'est Olivier Barraud, secrétaire syndical responsable du bureau de Lausanne, qui a ouvert la séance en présence de plus d'une septantaine de

personnes, un record dans l'histoire des conférences de section ! Et pour changer du Buffet de la gare, occupé ce jour-là, les romands du SEV se sont retrouvés au « Kremlin », nom donné par les Lausannois à la Maison du Peuple.

Actualités syndicales

Le président et les vice-présidents SEV ont présenté les objectifs 2012. Concernant le FAIF, il faut souligner que le SEV sera auditionné par les commissions parlementaires et qu'on fera le maximum pour améliorer ce projet dans notre sens. On va également inviter les parlementaires, européens cette fois-ci, afin de

leur démontrer les avantages du système intégré des transports publics « à la suisse » et de lutter ainsi contre Recast, le projet européen de morcellement des entreprises intégrées, qui nous touchera tôt ou tard.

Un public attentif et combatif

De nombreuses questions ont été adressées à la direction syndicale, notamment autour des CoPe et de ToCo. Les sections ont présenté leurs objectifs 2012, avec un sérieux doute sur le « mariage » de la VPV et de la SBV de la part de leurs représentants.

Hes



Un record de participation pour cette édition 2012, en présence du président et des deux vice-présidents SEV. Ici, Vincent Leggiero lance un débat sur les commissions du personnel.

DU RÊVE MUTUALISTE À LA DÉFENSE DES ASSURANCES SOCIALES

Matthieu Leimgruber, historien à l'Université de Genève, est venu présenter un petit historique du lien entre les syndicats et le système de retraite en Suisse.



Matthieu Leimgruber a relevé que le soutien syndical à l'AVS avait été très ambigu lors de sa création.

Face aux assurances sociales de « l'Etat bourgeois », les syndicats ont montré de la résistance, au début du 20^e siècle, lors des grands tournants comme celui de l'AVS. Les syndicats défendaient plutôt l'idée des caisses de secours, les caisses mutuelles, qui étaient la matrice de l'activité syndicale. Ils sont donc restés bien silencieux sur ce projet d'AVS, finalement plébiscité par le peuple en 1947. Les montants octroyés par l'AVS étaient alors très faibles et ont laissé libre cours au développement des caisses de retraite. En 1972, la doctrine des 3 piliers triomphe, et devient le modèle rêvé des assureurs du monde entier ! La part LPP leur est en effet mise à disposition... Même le terme, doctrine des 3 piliers, a été soufflé par un assureur de la Winterthur, c'est tout dire !

Matthieu Leimgruber a souligné que l'AVS coûte la même chose depuis 30 à 40 ans (6 à 7 pour cent du PIB) tandis que le 2^e pilier augmente et a même doublé de prix. Pour l'historien, « les syndicats perçoivent maintenant la limite de la solution paritaire, en se retrouvant « empêtrés » dans des institutions de prévoyance patronales ». Pour lui, le projet AVS Plus est clairement une attaque contre la doctrine des 3 piliers.

L'exposé a suscité bien des remarques. Johan Pain a su résumer le point clé de 1972, en déclarant : « On est passés d'un esprit de solidarité à un esprit de capitalisation. » Pour Vincent Leggiero, un des problèmes est qu'on a obligé les caisses à spéculer et on les a ainsi empêché d'investir dans des domaines qui leur tiennent à cœur (social, culture).

Hes

Nous vous recommandons le cahier spécial édité en 2011 par l'AEHMO (www.aehmo.org) « Syndicats et politique sociale ».

En 2012, cette association publiera un cahier sur l'histoire des grèves en Suisse. Une cotisation de 25 francs par année permet de recevoir le cahier de l'année, alors n'hésitez pas !

RECRUTEMENTS : ON EN EST OÙ ?

Année 2011 : record (vieux de 16 ans) battu !

1700 nouveaux membres en 2011 : on n'avait plus autant recruté depuis 16 ans ! Alors même que, comme l'a souligné Olivier Barraud, secrétaire syndical, les journées sportives Login, qui étaient l'occasion de recruter intensément, ont été supprimées. Il faut croire que le SEV a su trouver d'autres biais intelligemment ! Le SEV est d'ailleurs un des seuls syndicats de l'USS dont les membres recrutent les membres. Ainsi, 80% des

nouveaux adhérents ont été recrutés par leurs collègues et 20% seulement par des professionnels. C'est la force de notre syndicat : en recrutant sur le terrain, on est quasi certains que les adhérents resteront fidèles au syndicat. On perd bien sûr aussi des membres mais ce sont surtout des gens qui changent de branche ou des déçus.

Pas assez de jeunes actifs

C'est la structure d'âge des

membres SEV qui interpelle, surtout au niveau des tranches d'âge de 21 à 40 ans, qui ne sont pas assez représentées.

Le défi actuel est d'arriver à syndiquer des personnes qui arrivent d'autres environnements, moins enclins aux syndicats, et qui ne pensent pas forcément rester dans les transports publics jusqu'à leur retraite. Rester toute sa vie chez le même employeur, ça fait désormais quasi partie du passé... Hes

AVS PLUS

Giorgio Tuti, président SEV, a présenté le projet de l'USS, AVS Plus, qui est encore au stade de la préparation. Le principe est simple : on veut une AVS plus forte et combler les manques dans les bas et moyens revenus. Le projet prévoit ainsi 20% d'augmentation de l'AVS pour les revenus en-dessous de

5'000 francs et 10% d'augmentation pour les revenus entre 5'000 et 7'000 francs. Au-delà, pas de changement. L'USS se base sur le fait que les dépenses de l'AVS par rapport au PIB de la Suisse sont restées stable depuis 1975, cela malgré l'augmentation de rentiers AVS. Hes



« Actuellement c'est la guerre des rabais qui sévit, il y a une lutte des prix, à laquelle les petites librairies ne peuvent pas participer. »

Danièle Lenzin, co-présidente de Syndicom

Votation populaire fédérale du 11 mars sur la réglementation du prix du livre

« Le prix unique est indispensable pour avoir des librairies vivantes »

La votation sur la réglementation du prix du livre est importante, tant d'un point de vue syndical que du point de vue de la politique culturelle. Il s'agit de garantir la diversité des librairies et l'accès au plus grand nombre, donc une bonne répartition sur tout le territoire. Et cela sans que les employés des librairies doivent travailler pour des salaires de misère.

contact.sev : Danièle Lenzin, la réglementation sur le prix du livre signifie qu'on ne peut pas vendre un livre meilleur marché que le prix fixé par son éditeur. En tant que lecteur, je préférerais que les livres soient meilleur marché. Pourquoi es-tu pour le prix unique du livre ?

Danièle Lenzin : A Syndicom nous sommes pour la réglementation sur le prix

du livre car la situation en Suisse a évolué dans la mauvaise direction depuis que la réglementation a été abolie en 2007. Actuellement règne une guerre des rabais, une lutte des prix, à laquelle les petites librairies ne peuvent pas participer. Comme le montre l'exemple anglais, sans réglementation, le prix des livres, en moyenne, ne diminue pas mais augmente, sauf les bestsellers qui sont meilleur marché. En Suisse, tous les livres n'ont pas diminué de prix non plus : nous sommes au « paradis » en ce qui concerne les bestsellers, Ex Libris par exemple garantit 30% de rabais. Et celui qui commande en ligne sur Ex Libris bénéficie également d'un rabais sur les ouvrages spécialisés. Nous pensons pourtant que les gens ne veulent pas acheter uniquement en ligne chez Ex Libris.

La réglementation sur le prix du livre devrait être réintroduite via une nouvelle loi. Comment était réglementé le prix du livre jusqu'à présent en Suisse ?

Depuis le 19^e siècle, il y avait une réglementation sur le prix du livre, jusqu'en 2007 en Suisse allemande. En raison des critiques faites par la Commission de la concurrence sur le soi-disant « cartel » du marché du livre, elle a été abolie. Actuellement les librairies peuvent donc en principe

fixer les prix des livres librement. Les petites librairies s'en tiennent, elles, au prix recommandé.

Le parlement fédéral est arrivé à la conclusion, au printemps 2011, que la réglementation sur le prix du livre est nécessaire, afin d'assurer un commerce du livre vivant et une offre variée.

En Suisse romande, la réglementation a été abandonnée au milieu des an-

« Pour nous les syndicats, c'est clair : sans réglementation, la pression sur les prix augmente. »

nées 90 et les livres sont rapidement devenus bien plus chers qu'en Suisse allemande. Les prix en Suisse romande sont bien plus élevés comparés à la France, qu'ils ne le sont en Suisse allemande, comparés à l'Allemagne. L'abandon de la réglementation a mené à la fermeture de nombreuses librairies en Suisse romande.

Et quelles sont les expériences en Suisse allemande durant la courte période sans réglementation ?

La période a été trop courte pour avoir de sérieux effets. La situation difficile en matière de change ne facilite pas l'obtention de données fiables.

Un livre est un produit qui réunit beaucoup de protagonistes :

l'auteur, le personnel de l'imprimerie et de la reliure, les employés de l'éditeur et finalement le libraire qui vend le livre. Quels sont les effets de la réglementation sur les conditions de travail de ces différentes catégories professionnelles ?

Pour nous les syndicats, c'est clair : sans réglementation, la pression sur les prix augmente et les salaires en subissent les conséquences. Les livres sont déjà au-

jourd'hui souvent imprimés à l'étranger, c'est pourquoi les effets seront peu importants de ce côté-là. Les éditeurs doivent faire le calcul ainsi : un livre très vendeur aide à financer un qui aura moins de succès. Si les bestsellers doivent être vendus moins cher, il manque alors l'argent pour soutenir le financement de livres de jeunes auteurs. C'est pourquoi les éditeurs y réfléchiront à deux fois

« Le manque de réglementation sur les prix amènerait un appauvrissement de l'offre. »

avant de produire de tels ouvrages. Le manque de réglementation amènera donc de façon certaine un appauvrissement de l'offre.

Comment se présente le marché à l'étranger ? Est-ce qu'il existe des réglementations sur le prix du livre et quelles sont les expériences avec ou sans réglementation ?

Il y a des réglementations partout ! C'est pourquoi il y a des réseaux de librairies importants, et cela nous tient à cœur. En Angleterre, on a supprimé la réglementation en 1997. Depuis lors, juste la moitié, environ 1800, des librairies ont disparu. Si nous voulons des librairies également en dehors des grandes centres urbains, nous devons lutter contre l'idée de dumping des prix.

Beaucoup de personnes trouvent le prix des livres bien trop hauts en comparaison du prix des mêmes livres dans les pays européens, un cours des change trop mauvais serait appliqué. Est-ce que renoncer à la réglementation ne corrigerait pas cela ?

Cela pourrait aider mais uniquement sur les prix des librairies en ligne. Les grandes librairies en ligne, comme Ex Libris, Amazon

et Fnac, se partageraient le marché. Les librairies conventionnelles ont bien d'autres coûts : loyer, salaires, frais de stockage. Le sa-

BIO

Danièle Lenzin, née en 1961, a travaillé, après un apprentissage de commerce, dans le monde des librairies (à la coopérative «Buch am Platz»). En 1989 elle obtient une maturité et étudie la culture populaire régionale (Volkskunde) et l'histoire à Zurich et à Vienne. Elle est aujourd'hui co-présidente de Syndicom, syndicat des médias et de la communication. Elle vit à Zurich. Comme responsable de la branche livre et diffusion de médias, Danièle Lenzin est responsable des employés de librairie syndiqués de Suisse. Dans les 540 librairies que compte le pays travaillent 3070 employés (dont 2300 en Suisse allemande, 700 en Suisse romande et 70 au Tessin; chiffres de 2008). Publication : « Die Sache der Frauen », Rotpunktverlag 2000.

INTERVIEW



Danièle Lenzin dans son bureau à la centrale de Syndicom à Berne.

laire de départ après un apprentissage exigeant de trois ans se monte à 3920 francs, et les propriétaires des librairies ne gagnent pas non plus des salaires de managers. Il n'y a pas d'arnaque. La loi prévoit cependant que Monsieur Prix puisse intervenir en cas d'abus. Dans les dernières années, cela a déjà permis de baisser les prix.

Le prix pour un livre, comme pour la plupart des produits importés en Suisse, ne pourra jamais être égal au prix en France, en Allemagne ou en Italie, car les coûts chez nous sont tout simplement plus élevés.

lesquelles il faut dire oui le 11 mars prochain ?

La première raison c'est que la réglementation est indispensable pour avoir des librairies vivantes un peu partout dans le pays, même dans de petites localités. En deuxième lieu, on peut souligner que quelqu'un qui n'achète pas que des bestsellers serait gagnant financièrement, vu que le prix des livres serait en moyenne plus bas. La troisième raison est qu'on ne peut garantir une diversité culturelle qu'avec la réglementation sur le prix du livre.

Interview : Peter Anliker/Hes

11 MARS : VOTE SUR LA RÉGLEMENTATION DU PRIX DU LIVRE

La réglementation du prix du livre a fait ses preuves

Depuis plus de 100 ans, une règle a fait ses preuves en Suisse dans le commerce du livre. Un ouvrage coûte partout le même prix – qu'on l'achète dans une enseigne à succursales multiples ou dans une petite librairie locale, qu'on le commande sur Internet ou dans un prospectus de vente par correspondance. La réglementation du prix du livre, qui existe dans la plupart des pays européens, a fait globalement baisser les prix de vente. Car les bénéfices réalisés en vendant un peu plus cher les bestsellers ont servi à réduire le prix des livres moins demandés.

Moins de livres, moins de formation, moins de culture

Sans prix unique, les bestsellers à tirage élevé coûteront bien moins cher. Par contre, les prix des livres et manuels scolaires, des ouvrages spécialisés ou scientifiques, des recueils de poésie, de la littérature régionale ainsi que de l'offre conçue par des minorités culturelles ou leur étant destinée prendront l'ascenseur. Les livres deviendront ainsi un produit de luxe, que seuls les gens aisés pourront encore s'offrir. Certains ouvrages ne seront même plus imprimés, pour des raisons d'ordre financier. Ecoliers, apprentis, étudiants, habitués de la forma-

tion continue ou amateurs de culture..., il y aura beaucoup de perdants et l'appauvrissement culturel de la Suisse sera inéluctable.

Avec les librairies, ce ne sont pas seulement des espaces dédiés à la culture qui disparaîtraient, mais aussi des emplois qualifiés. En l'absence de prix fixe du livre, un emploi sur sept sera en péril – et avec lui tout un précieux savoir-faire – au cours des prochaines années. Et n'oublions pas qu'outre le marché de l'emploi, celui des places d'apprentissage serait lui aussi affecté.

En conclusion : quelles sont les trois principales raisons pour

Lausanne : transfert des activités du site d'entretien préventif

Les 45 employés ont tous retrouvé

Le site lausannois a cessé ses activités le 9 décembre 2011. Une cinquantaine de jours plus tard, le 27 janvier dernier, les désormais ex-employés du site se sont retrouvés pour une fête d'adieu orchestrée par leur ex-chef Sylvain Amiguet, un homme qui n'a pas ménagé ses efforts pour les aider à retrouver du travail.

Dehors le froid est glacial. La température est à peine moins basse dans l'immense halle déserte de ce qui fut le site d'entretien du matériel roulant CFF de Lausanne. Une lumière brille dans la cabine en verre qui faisait office de bureau du chef. A l'intérieur, un homme seul. Sylvain Amiguet est penché sur son ordinateur. Celui qui a été le chef de site durant quatre ans règle les dernières for-

malités avant de quitter les lieux pour toujours. Il est seul, mais dès qu'il se met à évoquer le travail qu'il a effectué pour gérer le transfert des activités du site, l'atmosphère se réchauffe. L'homme n'est plus seul. Il est encore habité par la présence des 45 employés qu'il a eus sous sa responsabilité.

Fermer pour laisser la place à un musée

Rembobinons le film. Le 3 juin 2010, les employés apprennent de vive voix que les activités lausannoises seront transférées sur d'autres sites au changement d'horaire de décembre 2011. Les CFF ont conclu un accord avec le canton de Vaud et la Ville de Lausanne, ils mettent la surface du site d'entretien du matériel roulant et du dépôt de locomotives adjacent à disposition de la collectivité publique pour le projet du nouveau musée cantonal des beaux-arts. Quinze jours plus tard, le 17 juin 2010, les se-

crétaires syndicaux SEV Jean-Pierre Etique et Jürg Hurni rencontrent le personnel. Les revendications syndicales sont claires : pas de licenciement pour des raisons économiques ainsi que le prévoit la CCT et garantie de retrouver un poste de travail pour chaque employé. Printemps 2011 : après une dizaine de mois de tergiversations et alors que le site allait cesser ses activités huit mois

plus tard, peu d'employés entrevoient des perspectives concrètes pour leur avenir. Le 5 avril, tout le personnel décide de monter au centre de formation CFF de Loewenberg près de Morat pour y rencontrer les dirigeants de la division Voyageurs impliqués dans ce dossier. Ces derniers s'engagent à accélérer le mouvement pour que chacun retrouve du travail avec des indemnités et des com-

pensations équitables. Le 9 décembre 2011 à 16 h 30, le site ferme ses portes. Tout le monde a retrouvé du travail.

Nombreuses démarches

Désormais les 45 employés ont un nouvel emploi stable, mais dans un marché du travail tendu, les choses n'ont pas été aussi simples. « Les deux-tiers des employés du site n'avaient pas de formation professionnelle, relève Sylvain Amiguet, cela a été naturellement plus difficile de les aider à retrouver un poste équivalent. » Le désormais ancien chef du site nous montre un graphique sur son ordinateur représentant un gâteau rond coupé en une multitude de tranches. « Chaque tranche correspond à une entreprise qui a engagé un employé de mon équipe; si 5 ont quitté les CFF, la plupart ont trouvé un poste au sein de l'entreprise, dont 17 employés au site d'entretien de Genève, 6 aux Ateliers d'Yverdon-les-



C'était le 5 avril 2011 : les ouvriers avaient manifesté au Loewenberg.

EXTRAITS DU DISCOURS TENU PAR SYLVAIN AMIGUET LORS DE LA CÉRÉMONIE QUI A MARQUÉ LA FERMETURE DU SITE

« Le site d'entretien préventif de Lausanne, plus communément appelé dépôt des locomotives, a officiellement cessé son activité le 9 décembre 2011. Inauguré au printemps 1911, ce lieu sera mort centenaire dans l'indiffé-

rence la plus générale. Triste fin pour un lieu qui a occupé jusqu'à 120 personnes. Au plus fort de son activité il a connu :

- la grande époque de l'Orient Express, l'ère du Trans Europe Express, dont certains collabora-

teurs du site ont officié comme techniciens de bord et accompagné ces rames Cisalpino plusieurs années durant ;

- l'arrivée du TGV, sur lequel les spécialistes du site sont maintes fois intervenus jusqu'à ce jour

pour y réparer les systèmes de sécurité ;

- l'introduction des ICN dont, là aussi, certains se souviennent encore les avoir découplés pour les faire passer sur le tour en fosse mis en rebut depuis ;

- et, autre fait d'arme notoire, l'attribution au dépôt de Lausanne, lors de l'introduction dans les années 90, des Re460, également connues sous le nom des locs 2000, avec la formation d'un pool de spécialistes dont les compétences et la renommée sont restées intactes jusqu'au dernier jour. »

« Le 3 juin 2010, lors de l'annonce de la décision de fermeture du site, ce sont 45 collaborateurs qui sont directement touchés. Ensemble, ils

cumulent plus de 810 années de service, ce qui représente la bagatelle de près de 20 ans d'expérience en moyenne par collaborateur. Partant de là, il est inutile de décrire le sentiment d'appartenance au site de ce personnel et le fort esprit d'équipe qui a régné en ces lieux.

De ces 810 années d'expérience cumulées, seules 400 ont été récupérées pour effectuer les mêmes tâches sur les sites où les activités de Lausanne ont été transférées. Les autres ne sont pas complètement perdues, puisque la plupart auront trouvé un poste au sein de l'entreprise, mais le savoir-faire lausannois, que les fins connaisseurs ont toujours loué, est en grande partie perdu à jamais.

Cette perte de savoir-faire dans l'entretien et la réparation des véhicules me désole et je ne peux m'empêcher de penser qu'un peu moins d'empressement et une meilleure communication auraient permis de positionner la charrue correctement derrière les bœufs. »



Sylvain Amiguet durant son allocution dans une ambiance rougeoyante le 27 janvier devant ses anciens collaborateurs, leurs compagnes ou compagnons et les invités. Parmi ces derniers, à relever la présence du président du gouvernement vaudois Pascal Broulis et de la conseillère d'Etat Anne-Catherine Lyon que l'on devine tout à droite de la photo.

MÉTÉO

INSTALLATIONS À
CÂBLES : DANGER!

■ L'Office fédéral des transports (OFT) attire l'attention des exploitants d'installations à câbles et de télésièges sur les dangers en rapport avec la situation d'enneigement extraordinaire. Il leur recommande de redoubler d'attention et de prendre des mesures de contrôle supplémentaires si nécessaire. Il les informe également des premiers résultats de l'enquête sur un incident survenu dans le domaine skiable de Lungern-Schönbüel, effectuée par le Service d'enquête suisse sur les accidents et par l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches.

Le 29 janvier 2012, un glissement lent du manteau neigeux a fortement endommagé un pylône du télésiège Turren-Schönbüel. Dans l'intervalle, le Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) a obtenu ses premiers résultats dans la recherche de la cause de l'incident. Se fondant sur les vérifications de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches (SLF), le SESA a demandé à l'OFT d'informer les exploitants de téléphériques de la situation d'enneigement extraordinaire et des dangers qui en découlent. L'OFT a fait partir la circulaire aujourd'hui afin de sensibiliser les entreprises à la composition extraordinaire du manteau neigeux. Il attire leur attention sur le risque, notamment en cas de remontée des températures, que des coulées de neige compromettent également ailleurs la stabilité des pylônes. Le manteau neigeux est actuellement non seulement extrêmement épais, mais en partie aussi désolidarisé du sol. L'OFT recommande aux exploitants, ces prochaines semaines, de renforcer leur surveillance de l'enneigement. Il faut déblayer les trop grandes quantités de neige au dessus des pylônes, à moins que ces travaux ne soient trop risqués. L'OFT présume que les entreprises, comme précédemment, assumeront leur responsabilité – qui implique aussi la cessation de l'exploitation s'il n'est pas possible de garantir la sécurité autrement. On ne sait pas encore quand le télésiège Turren-Schönbüel sera remis en exploitation.

une place de travail

Bains et 5 au site d'entretien de Bienne. Dix autres ont encore trouvé une activité adéquate dans d'autres services », commente Sylvain Amiguet, tout en précisant « qu'aucune entreprise ou service des CFF a fait de cadeaux, chaque poste a fait l'objet d'une postulation. Mon dernier homme à avoir retrouvé du travail, il l'a retrouvé 15 jours seulement avant la fermeture



Spectacle un brin désolant: la halle est désormais vide. Heureusement, tous les employés ont retrouvé du travail. « Mission accomplie » pour Sylvain Amiguet.

du site. » Ouf ! A la question « Est-ce que les ouvriers ont été contents de la manière dont les choses se sont passées ? », Sylvain Amiguet prend le temps de la réflexion et répond en pesant ses mots: « Dans une telle situation, on ne peut pas faire 45 heureux, certains on retrouvé un poste de travail qui leur permet de monter une marche, d'autres par contre sont peut-être descendus d'une marche, mais personne est tombé du mur. Cette fermeture impliquait un aspect logistique non négligeable à gérer, lié notamment au transfert d'activités d'entretien vers d'autres sites. Mais le plus éprouvant a incontestablement été l'aspect humain. J'ai eu plusieurs entretiens avec chacun de mes collaborateurs. J'ai vu la moitié d'entre eux pleurer. Cela donne une idée de l'impact émotionnel que peut avoir une telle fermeture. C'était une équipe soudée et solidaire. Beaucoup affichaient plus de 20 ans de service, l'un d'entre eux aurait fêté ses 40 ans de service en mars prochain, tous accomplis dans ces locaux. »

Le sourire quand même

Et vous-même, Monsieur Amiguet, satisfait du résultat?

« Pour ma part j'ai fait tout ce qui était dans mes possibilités. Je n'ai pas voulu traiter cette affaire que de manière administrative. Je peux désormais dormir tranquille. » Sur l'écran de l'ordinateur les photos de la fête d'adieu du 27 janvier ont remplacé le graphique du gâteau coupé en de multiples morceaux. Sylvain Amiguet avait convié tous ses anciens collaborateurs, ainsi que leur conjoint(e)s. « Nous étions

78 à table, seuls 3 n'ont pas répondu présents. » Sur les images prises lors de l'apéritif, du repas et de l'after, les visages sont souriants. « Pour cette soirée, j'avais fait venir un humoriste que j'avais rencontré à l'occasion d'un congrès de cardiologie alors que je travaillais dans le secteur médical. Je m'étais dit que si un jour je devais organiser un événement, je ferais appel à ce personnage fantastique. » Un dessinateur de presse qui

a « croqué » chaque collaborateur et un staff de professionnel ont également contribué à assurer la réussite de cette soirée. Sylvain Amiguet a quitté depuis plusieurs années l'univers de la cardiologie et il s'apprête à relever un nouveau défi professionnel au sein des CFF, mais pour sûr son cœur n'a pas cessé de vibrer pour celles et ceux avec qui il a passé ces quatre dernières années.

Alberto Cherubini

L'IMPLICATION DU SEV

« La fin de ce site nous laisse néanmoins un goût amer »

« Avec un chef de site de la trempe d'un Monsieur Sylvain Amiguet, nous avons eu le sentiment que nous avions en face de nous un capitaine qui ne voulait pas quitter le bateau avant que tous ses subordonnés aient trouvé du travail. » C'est par ces mots que Jean-Pierre Etique évoque le rôle de Sylvain Amiguet envers ses collaborateurs dans le cadre de ce transfert d'activités. Le secrétaire syndical SEV tient cependant à relever la



Jean-Pierre Etique.

solidarité et l'engagement des ouvriers : « Le printemps dernier, lorsque les ouvriers ont considéré que les CFF tardaient trop à répondre de manière claire aux revendications qu'ils avaient faites à travers le syndicat, ils ont décidé de « monter » au Loewenberg pour faire valoir leurs droits. » Jean-Pierre Etique rappelle que le SEV ne demandait pas uniquement le respect de la CCT dans le cadre de cette

fermeture, mais également la compensation du temps de parcours, le versement de primes d'engagement et bien entendu l'assurance de retrouver un nouveau poste de travail. Revendications en grande partie satisfaites. « Mais si au moment de l'extinction des feux tous les partenaires impliqués dans cette fermeture pouvaient être satisfaits des solutions trouvées pour le personnel, la fin de ce site nous laisse néanmoins un goût amer », conclut Jean-Pierre Etique.

AC



» « Je travaille presque à n'importe quelle heure, aussi le week-end et les jours fériés. Les vacances n'en sont que plus importantes. » «

Madeleine Wüthrich, agente de train

Votation populaire du 11 mars 2012

6 semaines de vacances : nous les méritons !

En Suisse, les salarié(e)s travaillent toujours plus et n'en profitent pas. Ce sont les managers aux bonus astronomiques et les actionnaires qui empochent les bénéficiés. Les vacances, c'est une forme de compensation pour un travail qui devient toujours plus dur. Il est donc temps d'avoir plus de vacances!

Ces dernières années, les salarié(e)s ont travaillé toujours plus durement. Mais leurs salaires n'ont pas suivi. Et la durée du travail non plus n'a pas changé. D'autres qu'eux ont donc empoché les bénéficiés.

Le 11 mars, nous pourrions changer un peu cela, si nous votons OUI à l'initiative populaire «6 semaines de vacances pour tous». Elle demande que tout le monde ait tout de suite cinq semaines de vacances, plus une sixième qui sera octroyée progressivement sur les cinq années suivantes.

Plus de vacances

Aujourd'hui, grâce à de bonnes conventions collectives

de travail, nous avons en moyenne cinq semaines de vacances.

Si l'initiative est acceptée, la sixième semaine ne sera pas introduite immédiatement. D'abord, tous les travailleurs et travailleuses auront droit à cinq semaines et, ensuite, on augmentera chaque année d'un jour le nombre des jours de congé. Cinq ans après l'acceptation de l'initiative, toutes les personnes qui travaillent en Suisse auront ainsi droit à six semaines de vacances.

Déjà payé

Nous méritons plus de vacances depuis longtemps; cela, aussi pour l'assiduité au travail dont nous avons fait

preuve ces dernières années. Les coûts que représente cette semaine supplémentaire sont déjà couverts par l'augmentation de la productivité, à quoi s'ajoutera la baisse des frais dus au stress (actuellement, 10 milliards de francs).

Le stress rend malade

Les Suissesses et les Suisses sont les champions du monde au boulot. Ce qui rend malade toujours plus de

» Rien qu'en 2010, il y a eu tellement d'heures supplémentaires que 100 000 emplois auraient pu être créés. «

monde. Les effets sont particulièrement visibles pour les

plus âgés. Soit ils sont contraints de quitter la vie active bien avant la retraite, parce qu'ils ne supportent plus la pression constante qui pèse sur eux, soit ils deviennent invalides. Chacun sait aussi que l'espérance de vie des personnes qui exercent des métiers pénibles est réduite. Le syndrome de l'épuisement professionnel, le «burnout», est toujours plus répandu chez les jeunes aussi.

Presque personne ne peut

échapper à la pression croissante au travail. La protec-

tion légale doit donc être améliorée, par exemple avec plus de vacances.

L'initiative sur les vacances apportera plus de vacances, plus de repos et, par conséquent, une meilleure santé. Avoir plus de vacances peut permettre de vivre plus longtemps.

Des journées si longues

Au boulot, les Suissesses et les Suisses sont aussi les champions d'Europe. Nous travaillons en moyenne 44 heures par semaine, contre 41 en Autriche, 40 en Allemagne, 39 en Italie et même 37 en France. Si l'on tient compte des heures supplémentaires, une personne occupée à



DOSSIER

Montage: Jörg Meiler



Passer de belles vacances dans des lieux idylliques: les travailleurs le méritent.

plein temps sur trois effectue plus de 45 heures par semaine en Suisse. Rien qu'en 2010, il y a eu tellement d'heures supplémentaires que 100 000 emplois auraient pu être créés.

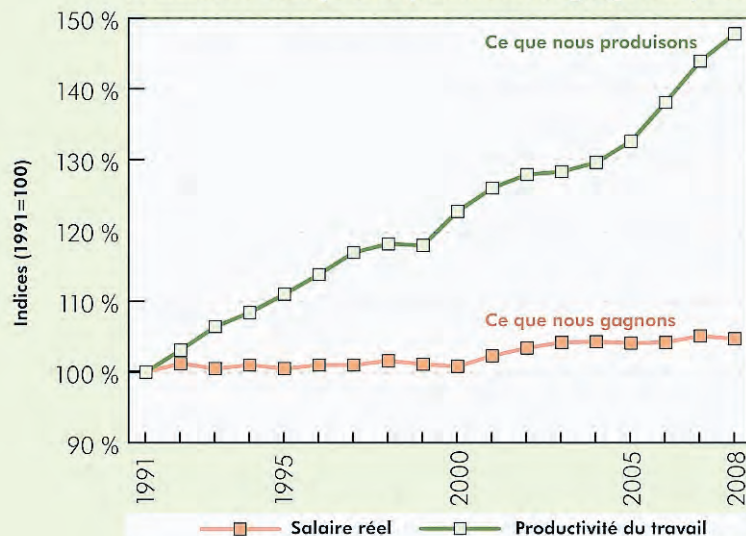
La Suisse est aussi la lanterne rouge européenne en matière de vacances et de jours fériés prévus par la loi. Si leur nombre est de 40 par an en Finlande et de 38 en Autriche, il n'est que de 29 en Suisse.

Avec l'initiative sur les vacances, les travailleurs et travailleuses de Suisse bénéficieront des mêmes temps de repos que dans le reste de l'Europe.

USS

LES CHAMPIONS DU MONDE AU BOULOT

Produire toujours plus sans gagner plus



Source : Office fédéral de la statistique (OFS)

Nulla part ailleurs, on ne produit autant par heure. La statistique officielle le montre bien : chaque année, nous devenons un peu plus efficaces. Chaque année, nous produisons plus de marchandises et de services durant le même laps de temps. Mais les salaires n'ont pas augmenté dans les mêmes proportions. D'autres que nous ont profité de notre productivité au travail. Les gains des entreprises ont explosé, les managers se sont octroyé des bonus astronomiques et les actionnaires ont touché de juteux dividendes.

Avec l'initiative sur les vacances, nous récupérerons une partie de ce dont les entreprises nous ont privés ces dernières années.



Le stress coûte 10 milliards de francs chaque année en Suisse

L'économie s'oppose à l'initiative sur les vacances en mettant en avant surtout l'argument des coûts. Mais les vacances supplémentaires sont non seulement largement déjà « payées » par les employés, mais en plus, grâce à davantage de repos, les coûts de la santé et l'absentéisme diminueraient.

Si les Suissesses et les Suisses pas rose. Produire chaque année un peu plus n'est pas des champions du monde au boulot, tout n'est sans conséquence. Cela pro-

voque stress, tensions et pression au travail. Si on ne le supporte pas, on tombe malade.

Et ça coûte cher. Cher pour les personnes concernées, mais aussi pour notre économie.

L'étude du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) sur le stress estime que les conséquences financières de

ce dernier s'élèvent à 10 milliards de francs. Cette somme représente les frais médicaux, les heures d'absence et les pertes au niveau de la production.

L'économie profitera aussi de l'initiative sur les vacances, car seuls les travailleurs et travailleuses qui ont bien récupéré sont performants.

pmo/uss



Initiative pour les 6 semaines de vacances

De nombreuses bonnes raisons de voter oui



Paul Rechsteiner,
président de l'USS

« Chaque année, notre travail rapporte plus de profits. Mais les rémunérations des salarié(e)s ordinaires n'augmentent que très peu. Ce sont toujours les très hauts salaires qui encaissent le plus ! Il faut que la situation des salarié(e)s ordinaires s'améliore, pas seulement en matière de salaire, mais aussi de vacances. »



Madeleine Wüthrich,
agente de train

« Je travaille presque à n'importe quelle heure, aussi le week-end et les jours fériés. Cela représente une charge physique lourde et m'empêche d'avoir une vie sociale. Les vacances n'en sont que plus importantes, car elles sont le seul moment de l'année qui m'offre vraiment une certaine tranquillité et me permet d'être avec mes proches. »



Daniel Fuchs,
nettoyeur spécialisé

« Je travaille depuis 25 ans dans la même entreprise et ai droit à quatre semaines de vacances. Je dois être toujours plus productif, sans pour autant gagner plus. Ces six semaines de vacances, je les ai méritées ! »



Giliane Mermod-Giauque,
employée

« Plus de vacances, c'est profiter davantage de ses enfants. Mais plus de vacances, c'est aussi bon pour l'économie régionale des loisirs. C'est une reconnaissance pour le travail fourni et cela permet de se changer les idées, de bien récupérer afin d'être plus productif dans notre activité professionnelle. »

Sous-fédération VPT

<p>Mercredi 29 février 10 h 00</p> <p>Olten Hôtel des Congrès</p>	<p>■ Assemblée annuelle de la branche VPT bus-Gatu</p>	<p>Prière aux membres intéressés de s'inscrire auprès de leur président de section.</p> <p>VPT</p>
<p>Judi 15 mars 10 h 00</p> <p>Olten Hôtel des Congrès</p>	<p>■ Assemblée annuelle de la branche VPT chemins de fer</p>	<p>Prière aux membres intéressés de s'inscrire auprès de leur président de section.</p> <p>VPT</p>

Sections

<p>Judi 23 février De 16 h 00 à 21 h 00 Lausanne Perrelet</p>	<p>■ VPT tl</p> <p>Ouverture de la cave GESTL</p>	<p>Venez profiter des actions tout en dégustant le verre de l'amitié, cela dans une chaude ambiance par ces temps de froideur. Nous vous attendons nombreux et les amis sont toujours les bienvenus.</p> <p>Votre comité GESTL</p>
<p>Samedi 3 mars 16 h 15</p> <p>Fribourg Gare CFF Salle de cours</p>	<p>■ ZPV Fribourg Assemblée générale</p> <p>Afin de faciliter le travail du comité, nous vous demandons de confirmer votre participation à l'assemblée et au repas jusqu'au 26 février. Inscriptions : tél. 026 401 18 54 ou par e-mail : jm.fragniere@bluewin.ch</p>	<p>L'ordre du jour de cette assemblée est affiché au local de service. Tous les membres actifs et les retraités sont invités à participer à cette réunion. A l'issue de l'assemblée, nous partagerons un repas au restaurant du Centurion à Grolley.</p> <p>Le secrétaire : Jean-Marc Fragnière</p>
<p>Samedi 3 mars Dès 14 h 30 Renens Restaurant du Commerce</p>	<p>■ RPV Lausanne Triage & Renens</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Nous vous invitons à participer nombreux à cette première assemblée de l'année.</p> <p>Le président: Victor Loengo</p>
<p>Mercredi 7 mars 14 h 00 Berne Secrétariat central Steinerstr. 35</p>	<p>■ VPT Services ferroviaires</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Les documents de l'assemblée vont être envoyés à chaque membre de la section. Pour des raisons d'organisation, annoncez votre participation svp. On vous attend nombreux !</p> <p>C.F. Noto</p>
<p>Vendredi 9 mars dès 19 h 00 Fribourg Dépôt de Chandolan</p>	<p>■ VPT TPF Urbains</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Tous les collègues libres ou en congés ainsi que les retraités sont les bienvenus.</p> <p>Votre comité</p>

DÉCÈS

<p>Burnier Ami, chef cantonnier, Les Posses-sur-Bex; décédé le 31 janvier dans sa 88^e année. VPT La Plaine-du-Rhône.</p>	<p>27 janvier dans sa 92^e année. PV Neuchâtel.</p>
<p>Gerber Denise, employée spécialisée, St-Imier; décédée le 2 février dans sa 78^e année. PV Neuchâtel.</p>	<p>Rickli Adèle, veuve de Werner, Lausanne; décédée le 27 janvier dans sa 90^e année. PV Neuchâtel.</p>
<p>Henrioux Yvonne, veuve d'Albert, St-Georges; décédée le 2 janvier dans sa 85^e année. PV Vaud.</p>	<p>Strahm Jean-Daniel, ouvrier d'usine, Rivaz; décédé le 7 février dans sa 63^e année. PV Vaud.</p>
<p>Morel André, Les Hauts-Geneveys; décédé le</p>	<p>Von Arb Marianne, veuve de Walter, Bâle; décédée le 25 janvier dans sa 92^e année. PV Biel-Bienne.</p>

Pensionnés

<p>Mercredi 22 février 14 h 00 Lausanne Buffet de la Gare Salle des Cantons</p>	<p>■ PV Vaud Assemblée générale</p> <p>Guest star: Nuria Gorrite, candidate PS au Conseil d'Etat</p>	<p>Il est question d'une augmentation des cotisations du SEV et nous avons absolument besoin de votre opinion pour aller plus loin. La vice-présidente Barbara Spalinger nous apportera les derniers développements sur les affaires syndicales. Nous vous demandons de venir en masse soutenir votre comité.</p> <p>Daniel Turin, président</p>
<p>Mardi 6 mars 14 h 30 Genève</p> <p>Université ouvrière de Genève</p> <p>Place des Grottes 3</p>	<p>■ PV Genève Assemblée générale</p>	<p>Ordre du jour statutaire avec élection du comité pour la période 2013 à 2016. Venez sans crainte, aucune démission n'est annoncée au comité de section ! L'oratrice du jour sera Valérie Solano, nouvelle secrétaire régionale SEV à Genève. Elle nous parlera de la grandeur et des servitudes de son métier.</p> <p>Préavis : la sortie de la section 2012 aura lieu le mardi 15 mai.</p> <p>Le secrétaire: Bob</p>
<p>Mercredi 14 mars 14 h 00 Glovelier</p> <p>Café de la Poste</p>	<p>■ PV Jura Assemblée des membres</p>	<p>L'ordre du jour est statutaire. Il est question d'une augmentation des cotisations du SEV et nous avons absolument besoin de vos opinions.</p> <p>Oratrice du jour : Mme Sophie Schaller, déléguée du service cantonal de la santé.</p> <p>Elle nous informera sur le libre choix des hôpitaux, ainsi que les nouveautés sur le service de la santé en 2012. Elle répondra également à vos questions. Une collation clôturera cette assemblée.</p> <p>Le comité vous attend nombreux à cette assemblée.</p> <p>Le secrétaire: Oscar Schaub</p>

Loisirs

<p>Mercredi 7 mars 16 h 00 Berne Restaurant Spitz</p>	<p>■ Amicale des contrôleurs, section suisse</p> <p>Assemblée générale</p>	<p>Ce sera notre 23^e assemblée générale. L'ordre du jour suivra par e-mail ou vous pouvez en prendre connaissance directement sur notre site Internet : http://zugbegleiter.com</p> <p>Le comité</p>
<p>Samedi 17 mars 12 h 00 Farvagny Auberge du Lion d'Or</p>	<p>■ Chorale des Cheminots de Fribourg</p> <p>Repas-Concert</p>	<p>La chorale des cheminots de Fribourg organise son traditionnel repas-concert, le samedi 17 mars, à 12 h 00, à l'Auberge du Lion d'Or à Farvagny. Sous la direction de M. Guy Lattion, nous interpréterons des chants populaires de nos plus brillants compositeurs.</p> <p>Vous êtes cordialement invités à ce concert et au repas qui suivra, composé d'un menu de choix. Le prix du repas est de 35 francs. Nous vous prions de bien vouloir vous inscrire jusqu'au 10 mars prochain, auprès de notre caissier Jean Gobet, tél. 026 470 15 52 ou 079 294 43 57, ou notre président Camille Meyer tél. 026 475 15 78.</p> <p>Vous qui aimez la musique et le chant, venez soutenir ces chanteurs qui apportent un peu de chaleur aux personnes dans des homes et hôpitaux. Merci !</p> <p>Le secrétaire : M. Kolly</p>

■ RPV

Les comptes sont bons

La première séance de l'année a eu lieu, comme d'habitude, avec la CG. La commission centrale (CoCentr) a salué Sandro Rubin du SEV qui n'a eu, tout comme la CG de la SF, que des mots élogieux à l'attention du caissier central Heinz Schneider pour la tenue correcte de la caisse. Cette dernière s'est soldée par un bénéfice. Le budget, bien calculé, n'a pas été dépassé.

Des collègues se sont déjà annoncés pour la CG RPV. La CoCentr donne la préférence à des collègues de la Suisse romande ou du Tessin.

La brochure sur les tâches/attentes/exigences du président est distribuée aux sections et doit aussi être remise aux membres du comité.

Prochaine séance à Zurich

La section RPV Zurich organisera la séance du comité central des 22/23 mars prochains. La CoCentr la remercie pour sa disponibilité. Elle adresse aussi ses remerciements aux responsables de la section Lausanne-Triage-Renens qui, grâce à leur engagement, ont redonné vie à

la section. Nous espérons une bonne collaboration. Les premiers résultats de l'enquête partielle sur la satisfaction du personnel 2011 montrent une légère tendance à la hausse. L'objectif des CFF d'augmenter en 2011 la satisfaction du personnel n'est pas atteint. Il faut ajouter ici que la base doit aussi y être intégrée et qu'il ne faut pas s'arrêter aux échelons des chefs des teams. Il faut chercher le dialogue, prendre au sérieux les idées proposées et ne pas les laisser s'enliser. Cela fait partie de l'estime vis-à-vis du personnel qui, ces dernières années, a bien fait défaut.

Contrôles d'alcoolémie

Les contrôles d'alcoolémie spontanés que veulent introduire les CFF et CFF Cargo ont donné lieu à de vives discussions. Si la police ferroviaire devait s'en charger, cela poserait des problèmes et serait douteux. Mais si l'OFT le veut ainsi, c'est elle qui en aura la compétence. Le SEV a entre-temps pris position à ce sujet.

Commission centrale RPV

■ ZPV

Les affaires ne font pas de trêve

Andreas Menet salue les membres de la commission centrale le 13 janvier à l'occasion de la première séance de l'an 2012. Il souhaite à tous ses meilleurs vœux pour la nouvelle année!

Les dossiers de la ZPV n'ont pas fait la trêve durant les jours de fête. Les discussions dédiées aux thèmes actuels et importants sont donc longues.

Un cadeau approprié a été trouvé pour l'action des membres de cet été. Laissez-vous surprendre!

La ZPV attend toujours son 2000^{ème} membre. Nous y sommes bientôt. Nous serions heureux si nous pouvions cette année dépasser le cap des 2000.

Les sections ont reçu les cartes de protestation sur l'obligation d'avoir un billet de train. Elles ont été distribuées aux membres. La réaction de la direction des CFF ne s'est pas fait attendre. Elle

n'a pas compris nos agissements.

Les discussions sont encore vives concernant la nouvelle évaluation du personnel et la conduite avec des objectifs. Andreas Menet a écrit à Toni Hähne pour l'informer de notre mauvaise humeur.

Le nouveau site Internet ZPV a été amélioré et mis à jour. N'oubliez pas toutefois qu'il n'en est encore qu'à ses débuts!

La date de livraison des rapports pour le prochaine bulletin ZPV est le 8 avril 2012.

La secrétaire centrale espère qu'ils seront nombreux et intéressants.

Quelques inscriptions nous sont déjà parvenues pour le cours LDT en français et en allemand organisé par la ZPV. Toutes les inscriptions seront confirmées par écrit.

ZPV

■ SBV

Conférence de direction

Après les informations détaillées transmises par la présidente centrale de la SBV relatives aux thèmes en cours et aux dossiers du SEV, Manuel Avallone, vice-président invité pour l'occasion, s'est exprimé face aux responsables des régions sur la situation des requêtes concernant ToCo. La vive discussion qui a suivi a montré clairement que le nouveau système salarial ToCo occupera encore sérieusement et longtemps le SEV et les sous-fédérations.

Concours de recrutement 2011

En 2011, la SBV a organisé un concours de recrutement à l'attention des membres. Le but de l'action était de recruter 100 nouveaux membres. Il a été manqué de peu. Ce concours a été gagné par Rolf Moos, nouveau chef de région de la section Nordwestschweiz avec 7 membres recrutés. Les deuxième et troisième prix ont été gagnés par Roger Keist et Ahmet Kastrati, tous deux représentants de la section Securitrans, qui ont respectivement recruté 6 et 5 nouveaux

membres. De nombreux prix de consolation ont aussi été remis pour récompenser les recruteurs de 3-4 nouveaux membres. Nos remerciements ne s'adressent pas seulement aux gagnants mais vont aussi à tous ceux qui n'ont pas ménagé leurs efforts durant l'année 2011.

Fusion

Le groupe de travail interne pour la fusion VPV/SBV va rapidement se remettre au travail et mettre au point les détails de la variante choisie à l'unanimité lors de la conférence des délégués commune du mois de novembre dernier. C'est lors de l'assemblée

des délégués commune de mai 2012 et de la votation générale des membres qui suivra que l'on saura si le projet de fusion est accepté. Les membres seront régulièrement informés de l'avancée des travaux via le journal SEV *contact.sev*, les deux sites Internet de la VPV et de la SBV et les assemblées. Les deux sous-fédérations se trouvent au-devant d'une année palpitante mais aussi laborieuse. Pour toutes questions relatives à la fusion, Roland Schwager, président central VPV et Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, sont à votre disposition.

Elisabeth Jacchini



De g. à d. : Rolf von Moos, meilleur recruteur SBV 2011, Elisabeth Jacchini, présidente centrale, et Gilberte Imboden, responsable du recrutement.

Pourquoi la SBV et la VPV désirent-elles fusionner ?

Ces prochaines années, aussi bien la SBV que la VPV devront faire face à un remplacement au niveau de la présidence de la sous-fédération : il faudra trouver des nouveaux présidents centraux. Dans le cadre d'un système de milice cela sera visiblement difficile. Ce changement offre la possibilité de se faire des réflexions fondamentales sur la manière dont nous voulons organiser notre futur. Les attentes – connaissances techniques, humaines, sociales et en rapport avec la disponibilité – seront toujours plus grandes. Tout cela nous a convaincus, que

nous devons nous positionner de manière totalement nouvelle : soit avec une présidence à plein temps (comme la SBV le connaît déjà) et avec une structure de branche qui s'apparente à l'organisation des CFF.

Quels sont les avantages d'une fusion ?

La haute professionnalité dans le suivi des intérêts des membres – entre autres par un responsable de branche au courant des dossiers pour P, I, C et la centrale, un président central à plein temps, un meilleur soutien aux membres du fait que les pré-

sidents de section seront aussi employés jusqu'à un certain pourcentage auprès de la sous-fédération. Une coalition des forces (notamment l'« utilisation des synergies ») et une concentration des tâches administratives.

Quel modèle avez-vous choisi ?

Nous tirons parti de ces avantages avec un modèle « professionnel » : plein temps pour le président central, temps partiel pour les présidents de section, implication du responsable de branche dans le comité de direction en tant que responsable des dossiers. *comm.*

■ ZPV

■ Assemblée générale de la Section VPT Services ferroviaires

La collaboration avec la CoPe fonctionne bien

Le 14 décembre 2011, la ZPV a eu à Huttwil sa dernière séance du comité central de l'année écoulée.

L'orateur était Marcel Ruoss, qui était invité en tant que président de la CoPe Entreprise. Il a expliqué aux personnes présentes le modèle de collaboration entre CoPe, SEV et ZPV. Après l'exposé, beaucoup de questions critiques ont été posées. Mais finalement, on a constaté que cette collaboration fonctionne quand même bien.

On a également beaucoup discuté de la nouvelle évaluation du personnel « Diriger avec des objectifs ». Les présidentes et présidents de section ne sont pas d'accord avec la manière de procéder des CFF. Selon la CCT, article 120, alinéa 6, les CFF auraient dû parler au préalable avec les syndicats.

Andreas Menet a lancé un appel aux présidentes et présidents de section afin qu'ils réfléchissent à la manière de trouver la relève dans leur section. Un workshop sur ce thème est prévu l'année prochaine. Pour terminer, il a remercié les sections d'avoir organisé et mené à bien les assemblées régionales ainsi que d'avoir soutenu les présidents dans les diverses affaires.

comm.

EN VITESSE

FEU VERT POUR LE TGV LYON – TURIN

■ Les ministres italien et français ont formellement signé lundi 30 janvier à Rome l'accord indispensable à la finalisation du projet TGV Lyon – Turin, «chantier d'Europe», malgré des oppositions parfois violentes côté italien.

Ce projet totalise 140 km de ligne nouvelle dont 86 km de tunnels. Le chantier doit durer une dizaine d'années. Son coût, près de 20 milliards d'euros, est partagé entre la France, l'Italie et l'Union européenne.

Unis pour un nouveau défi !

Nous arrivons au terme d'une période administrative au cours de laquelle le domaine de la gastronomie ferroviaire a complètement changé de dimension au plan syndical. Un bref regard sur toute la période qui est derrière nous pour nous souvenir du chemin effectué, doit nous servir d'orientation pour poser les bases afin de pouvoir affronter les défis qui nous attendent dans les prochaines années. Car, comme toujours, l'essentiel reste à faire... Ces bases seront posées lors de l'Assemblée générale de la Section, qui aura lieu le 7 mars prochain à Berne, près du secrétariat central SEV dès 14 heures : là on élira le nouveau Comité et le président de la Section pour les prochaines quatre années, et les membres décideront quel sera le programme avec lequel ceux-ci pourront amener la section à faire encore un pas de plus.

Lorsque, en 2006, la section a été fondée, résultat de la fusion avec la section Trains de nuit qui venait d'être réanimée, la gastronomie ferroviaire ne comptait que 60 membres affiliés au SEV. Un taux d'organisation de bien moins de 10 % avait pour effet que le SEV accordait peu d'importance à ce domaine et, le plus important, que les conditions de travail et de salaire étaient les plus déplorables de tout le personnel des transports en Suisse.

Après une première phase de projet exigeante (jusqu'en 2007), nous avons posé les bases pour donner aux collègues qui travaillent dans ce domaine l'espoir d'être eux aussi mieux respectés, de recevoir de meilleurs salaires, d'être mieux protégés. La décision n'était pas facile : les membres ont dû décider d'employer les maigres moyens dont disposait la section avec le risque d'une faillite. Cette décision a été prise sur la base d'un programme de travail crédible pour la période 2008-2012, proposé par le comité qui se présentait à l'élection. Et cela a valu le coup : l'effectif des membres a atteint 478 membres à fin 2011 et pour la première



Ferruccio Noto a recruté des dizaines et des dizaines de membres dans le secteur des trains de nuit et de la restauration ferroviaire.

fois la Section est à nouveau dans les chiffres noirs ; en outre, le degré d'organisation à elvetino et à RGSA s'est accru dans tout le pays, ce qui nous permet d'intervenir avec toujours plus d'efficacité. Pendant cette période, les salaires garantis à elvetino ont pu être augmentés de 3'000 à 3'675 francs, les salaires des auxiliaires ont pu être mis sur pied d'égalité avec ceux des employés fixes (auparavant ils étaient jusqu'à 30% inférieurs !); lors des restructurations, nous avons pu sauver les places de travail, à des conditions « garanties » ; nous sommes parvenus à améliorer constamment la CCT elvetino et, après des travaux préparatoires exigeants, nous sommes en train de négocier son remaniement complet ; nous avons pu conclure une CCT à RGSA : certes elle doit aussi être améliorée mais elle offre une protection non négligeable aux collègues du Glacier-Express. Et nous sommes parvenus à recruter des collègues étrangers (just'ici surtout en Italie), les mettant mieux à l'abri du dumping salarial, et parmi eux aussi ceux qui vivent en Suisse. Ce qui n'est pas négligeable non plus, c'est que tout cela permet une protection toujours plus efficace des collègues de travail sur le plan individuel, même en cas de licenciement ! Il n'y a qu'à DB Reise&Touristik et à DB Autozug Zürich (ex CNL) que nous ne sommes pas parvenus à réaliser jusqu'à ce jour

des progrès significatifs. Une amélioration du degré d'organisation est indispensable pour que ces collègues ne soient pas livrés à des conditions d'engagement et de travail fixées unilatéralement par les employeurs et modifiables à leur bon plaisir, ou dans le cas d'une restructuration d'entreprise, qui dans notre secteur complètement à l'abri d'un marché libéralisé pourrait se passer tout à coup sans préavis. Le défi qui nous attend est sûrement absor-

vent prendre une décision pas facile : ce sera, pour cette raison, très important que l'Assemblée générale du 7 mars soit bien fréquentée par de nombreux collègues. Pour affronter ce défi nous aurons besoin de l'appui de la VPT et du SEV, mais premièrement il faut que nous ayons confiance en nous-mêmes : ensemble, et avec un programme d'action clair.

Calogero Ferruccio Noto

LES RÉSULTATS SYNDICAUX LES PLUS IMPORTANTS OBTENUS CES DERNIÈRES ANNÉES DANS LE SECTEUR DES SERVICES FERROVIAIRES

- Augmentation du nombre de membres : de 60 environ en 2006 à presque 500 (augmentation 2011 : 133 nouveaux membres).
- Augmentation du degré d'organisation syndicale dans le secteur à 40 % environ.
- Améliorations continues de la CCT elvetino, négociation de la CCT RGSA.
- Révision de la CCT elvetino (négociations en cours).
- Augmentation des salaires chez elvetino de 500 fr. environ dès 2006.
- Protection de licenciements dans les cas de restructuration, à des conditions avantageuses.
- Amélioration constante de l'efficacité de la protection individuelle des travailleurs.
- Extension des prestations aux membres.
- Nouveau rôle de la section dans la sous-fédération VPT.

Un-e ingénieur-e responsable des installations de sécurité

Dans le cadre de la modernisation de nos installations de sécurité et de la réalisation d'un centre de gestion du trafic centralisé, nous renforçons notre équipe en charge de ces développements. Dans un proche avenir, nous prévoyons la modernisation intégrale des installations de sécurité des gares du Noirmont et de Tramelan. Sur notre ligne à voie normale Porrentruy – Bonfol des améliorations importantes avec remplacement de l'arrêt automatique existant sont actuellement en projet. Une dizaine d'installations de sécurité de passages à niveau ne correspondent plus aux exigences actuelles et doivent être modernisées.

Votre profil:

- Formation comme ingénieur-e en électricité ou électronique;
- Maîtrise de l'informatique;
- Si possible, avoir de l'expérience dans le domaine des installations de sécurité.

Nos tâches principales:

- Etudier des projets d'installations de sécurité et de passages à niveaux;
- Réaliser les dossiers d'approbation;
- Accompagner la réalisation des projets.

Nous vous offrons:

- Un poste à 100% dans nos ateliers à Tramelan;
- Un travail intéressant et varié au sein d'une équipe expérimentée;
- Les conditions sociales d'une grande entreprise régionale.

Entrée en fonction: au plus vite ou pour date à convenir

Si vous êtes intéressé-e par ce poste, adressez-nous votre photo avec lettre de motivation et dossier de candidature complet jusqu'au 24 février 2012.

Chemins de fer du Jura
Service du personnel
Rue du Général-Voirol 1
2710 Tavannes

**Le train rouge
qui bouge!**

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Déclarations d'impôt

Vous pouvez nous appeler afin de prendre un rendez-vous pour remplir votre déclaration d'impôt.

Canton de Fribourg

Fribourg: les 17, 18, 24, et 25 février

ainsi que les 2, 3, 9 et 10 mars 2012

Bulle: les 22 et 25 février 2012

Romont: le 16 février 2012

Payerne: le 27 février 2012

☎ **021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement**

Cantons du Jura, Berne (Jura Bernois) et Neuchâtel

☎ **079 603 72 25 sur rendez-vous uniquement**

Canton du Valais

☎ **079 680 76 68 sur rendez-vous uniquement**

Canton de Genève

Le 23 février 2012

Les 8, 15, 22 et 28 mars 2012

Le 5 et 12 avril 2012

☎ **079 680 76 68 sur rendez-vous uniquement**

Canton de Vaud (Filiale de Lausanne – St-Martin)

Déclarations VD ainsi que tous les cantons CH

Dès le 5 mars 2012

☎ **021 321 42 42 sur rendez-vous uniquement**

La fondation indépendante Fonds du personnel CFF vient en aide aux collaborateurs et aux retraités des CFF en proie à des difficultés financières. Elle fournit des prestations en faveur des collaborateurs des CFF dans les domaines suivants : vacances et loisirs, assistance sociale et familiale et contributions aux frais de formation.

Nous recherchons, à Berne, une personne motivée pour occuper le poste de

directeur/trice de la fondation Fonds du personnel CFF (80% – 100%)

Vos tâches: A cette fonction exigeante et diversifiée, vous dépendez du président du Conseil de fondation. Vous conseillez et secondez le Conseil de fondation pour toutes les questions relatives au développement stratégique et vous élaborez, en toute autonomie ou en qualité de président-e de commissions, des concepts ainsi que des directives et autres documents fondamentaux. Vos tâches comprennent également le développement des produits, processus et instruments, de même que la gestion financière de la fondation. Dans le cadre de vos compétences, vous statuez sur des requêtes de natures diverses et assurez aux collaborateurs confrontés à des difficultés financières une collaboration étroite avec le Service social des CFF. Vous êtes en outre responsable de l'image de la fondation et des mesures RP.

Votre profil: Vous êtes titulaire d'un diplôme universitaire ou d'une haute école spécialisée en économie d'entreprise (avec un intérêt marqué pour les questions sociales) et disposez de plusieurs années d'expérience à un poste de direction. Une certaine maîtrise des aspects juridiques est également souhaitée. Doté-e de l'esprit d'entreprise et du sens de l'innovation, vous défendez votre point de vue personnel avec habileté. Vous démontrez de grandes compétences sociales, sans jamais perdre de vue les impératifs économiques. De nature ouverte et communicative, vous n'en respectez pas moins la confidentialité des informations portées à votre connaissance.

De langue maternelle française ou allemande, vous disposez de très bonnes connaissances de l'autre langue. Des notions d'italien sont également souhaitées. La connaissance des structures et processus des CFF relatifs à la gestion du personnel constitue un précieux atout pour ce poste.

Contact: Monsieur Burkhard Frey, actuel directeur de la fondation Fonds du personnel CFF, répondra volontiers à vos questions (051 220 34 70 ou par e-mail: burkhard.frey@sbb.ch). Merci de bien vouloir postuler directement en ligne sur www.cff.ch/jobs (numéro de référence: 13354).

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, le GoldenPass désire engager

1 Agent/e commercial/e trains sur la ligne Montreux – Zweisimmen

1 Conducteur/-trice de train sur la ligne Montreux – Rochers-de-Naye

1 Conducteur/-trice de train sur la ligne Vevey – Les Pléiades

1 Opérateur/-trice du trafic ferroviaire et vendeur/vendeuse de voyage à la gare de Blonay

Les détails de toutes les places de travail se trouvent sur www.goldenpass.ch – Places de travail

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

Vous vous identifiez avec ces fonctions 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.

Angle droit

Conducteur de train victime d'une forme de somnambulisme

Exposé d'un cas traité par le service de protection juridique du SEV.

Une collision frontale entre deux rames ferroviaires, voilà le cauchemar de tout conducteur. Résumé des faits.

Un tel drame s'est produit, dont l'origine a été attribuée à l'inattention du conducteur

du convoi descendant, qui n'a pas observé un arrêt où il devait croiser le train montant.

Recours couronné de succès

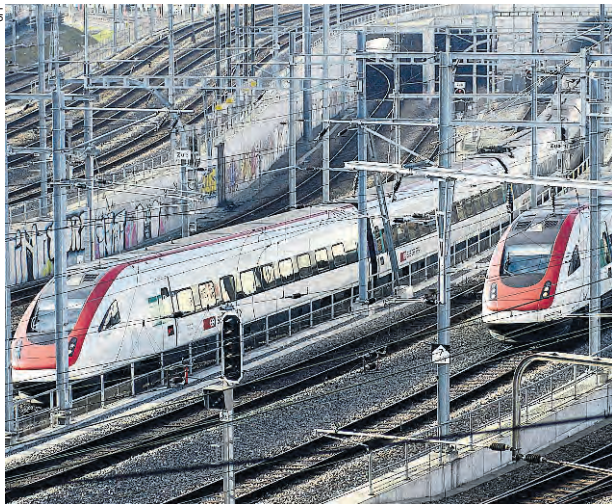
Gérard*, qui compte plus de trente ans d'expérience, avait été condamné à 60 jours-amende avec sursis. Soutenu par une avocate mandatée

par le SEV, il a recouru avec succès contre cette sanction devant le tribunal. Une expertise neurologique a permis de démontrer son innocence.

Problème médical

Gérard a été victime d'une perte de conscience par arrêt cardiaque qui a pu se produire à la suite d'un simple mouvement de la tête. Malgré cela, il a conservé « des automatismes parfaitement adéquats avec les gestes quotidiens sans en avoir conscience », explique le médecin. Le conducteur a accompli machinalement les gestes de la conduite de son train. La collision a été comme un électrochoc et lui a permis de revenir à lui. Il ne conserve d'ailleurs aucun souvenir de ce qui s'est produit avant l'accident.

Aujourd'hui, il a été affecté au service commercial de l'entreprise, car la conduite d'un train lui a été interdite



IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Pré-press: 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 1^{er} mars 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 23 février à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 20 février à 10 h.

par l'office fédéral des transports. Quant à la ligne en question, un block devrait entrer en fonction à fin 2012/début 2013. Il évitera que deux trains puissent se

retrouver face à face sur le même tronçon de ligne.

L'équipe de la protection juridique

** Nom d'emprunt*

Pas encore abonné/e à *contact.sev* ?

Les membres du SEV reçoivent automatiquement *contact.sev* - l'abonnement est compris dans la cotisation.

Les lectrices et lecteurs qui ne sont pas membres SEV peuvent cependant également s'abonner à notre publication.

L'abonnement annuel coûte 40 francs.

Ou plutôt d'abord un abonnement à l'essai ?

Recevez gratuitement six numéros de *contact.sev* afin de mieux connaître notre journal !

Mais le plus simple : devenez membre SEV !



- Je m'intéresse à devenir membre SEV, envoyez-moi svp les documents !
- Je souhaite connaître un peu mieux votre journal et commande un abonnement à l'essai (6 numéros).
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs pour une année.

Prénom /Nom

Rue

NP/Localité

Tél.

Courriel

Date et signature

Envoyez svp à secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 6.

D'autres questions ? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

A pied de Berne à Lützelflüh

Chez le pasteur poète de l'Emmental

La balade suivante nous est proposée par Christian Kunz. Il était chef de gare à Lützelflüh, jusqu'à ce que la gare ferme. Il est désormais chef de gare à Kirchberg.



Nous marchons de Berne à Lützelflüh, trajet qui durera environ 7 heures et qui peut aussi être effectué par tronçon. La balade débute à Berne, où l'on peut soit traverser la vieille ville à pied, soit prendre le bus jusqu'au Bärensgraben soit encore le RER jusqu'à Ostermundigen. Depuis le Bärensgraben, on prend la direction (panneaux jaunes) de la sortie historique de la ville, en montant d'abord la Haspelgasse. Devant le « Schosshaldenfriedhof », on prend à droite et on passe derrière le centre Paul Klee pour rejoindre Ostermundigen. Après avoir traversé la ligne de chemin

de fer qui va à Thoune, on reste à la lisière de la forêt, sous le « Ostermundigenberg ». Avant Gümligen, on pénètre dans la forêt, sur le « Amslenberg » et le « Dentenberg ». (On se sent maintenant totalement dans la campagne, même si on vient seulement de quitter la ville et qu'on se trouve encore dans l'agglomération). La vue va jusqu'aux Alpes bernoises d'un côté et jusqu'au Jura de l'autre côté. On continue ensuite via le Worblental en direction de Boll et Utzigen. Nous montons jusqu'au « Diepoldshusenegg », qui est le point culminant de notre balade, avec ses 958 mè-

tres. Nous comprenons alors pourquoi le pasteur poète contemporain Kurt Marti a intitulé son livre sur les randonnées dans l'Emmental « Högerland » : on monte, on descend, on remonte, c'est toujours comme ça ici ! On atteint notre objectif via Schafhausen (avec un seul f, nous ne sommes pas en Suisse orientale) : le village de Lützelflüh, qui est devenu

un célèbre grâce à un autre pasteur poète, Albert Bitzios, mieux connu sous son pseudonyme, Jeremias Gotthelf. Il était de Berne, certes, mais il se sentait bien dans l'Emmental, et pas seulement dans sa fonction de pasteur. Il aimait l'Emmental pour sa nature, son économie et en particulier ses habitants et un patrimoine littéraire impérisable. Lors-

ché finalement assez éloignées de son monde. Celui qui souhaite arrêter la balade avant cette arrivée à Lützelflüh trouvera toujours un arrêt des transports publics : Bermobil circule jusqu'aux abords de la ville, le RBS dans le Worblental, Car Postal dans les vallées suivantes et dans l'Emmental le RER Berne desservi par le BLS.

pan/Hes.



PELLET PIOCHE: ON PEUT TOUJOURS RÊVER ?



IL Y A 50 ANS

Le « voleur de tramway »

Franz Ponweiser, 42 ans, ancien conducteur de tramway à Vienne, ne s'est jamais résolu à abandonner totalement son vieux métier. Mis à la retraite prématurément, il a tenté, à plusieurs reprises, de sortir un tramway du dépôt. Il y avait même réussi il y a deux ans et avait roulé un bon bout de chemin dans la rue Guertel. Il est revenu à la charge tout récemment et aurait probablement réussi à sortir la voiture s'il n'avait pas actionné le frein par inadvertance. Les ouvriers l'ont alors immobilisé et il a crié : « J'essayerai à nouveau de conduire un tramway, la compagnie m'a mis à la retraite injustement. »

COURRIER DES LECTEURS

Les dégâts de la rentabilité

Cela fait plusieurs mois que dans le *contact.sev* nous lisons les problèmes que l'on rencontre aux CFF, principalement liés à la recherche de la rentabilité. On met la pression sur les collaborateurs pour faire du chiffre et augmenter les bénéfices. Pour le service de la vente, il faut vendre les billets le plus rapidement possible et les plus chers possibles. Les petites gares qui ne font pas assez de bons résultats annuels mais qui sont tout de même rentables, on les ferme et on centralise. On se fait de la concurrence entre les gares pour savoir laquelle fait le plus d'argent. On met des machines à billets qui deviennent de plus en plus compliquées à utiliser, elles remplacent les vendeurs et sont rentables 7 jours sur 7 et 24 h sur 24 h (quand elles fonctionnent).

Mais est-ce vraiment ça l'avenir ? Le but, n'est-il pas d'être proche du client, de lui trouver la meilleure offre possible et qu'il n'ait pas besoin de se déplacer à des kilomètres car la gare la plus proche est fermée pour manque de recette élevée. Pour le service des trains voyageurs il faut libéraliser le marché et mettre en concurrence les différentes compagnies, ce qui permet de faire le même travail, tout en baissant les salaires et faire courir les collègues jusqu'à la limite de la sécurité, tout en tâchant de ne pas la franchir, car cela risque de faire scandale dans les journaux. Tout le monde veut le marché des grandes lignes – c'est ce qui rapporte le plus – et que faisons-nous du trafic régional ? Ne contribue-t-il pas à acheminer la clientèle sur les grandes lignes ? Les responsabilités ne sont-elles pas les mêmes entre les mécaniciens des lignes régionales et ceux des grandes lignes ?

Pour le service marchandises aussi, il a fallu libéraliser le marché, faire de la concurrence. Tout le monde désire avoir les grands axes, des trains blocs, c'est ce qui rapporte le plus. Mais avant de former ces grands trains de 500 à 1000 mètres, ne devons-nous pas axer le trafic marchandises sur le client, qu'il soit grand ou petit, mettre tous les deux sur le même pied d'égalité ? Un wagon est un wagon. C'est tout cela de moins sur les routes. Mais non, on préfère fermer les gares et démanteler les embranchements car cela coûte trop cher à l'entretien. En faisant ainsi on perd des clients et le nombre de wagons diminue. Et le service d'entretien, le pire service pour les économistes, une charge qui ne rapporte rien, mais qui joue un rôle capital. Le petit entretien courant coûte trop cher, il faut faire des économies sur la graisse, sur les petites réparations.

Lorsqu'un train déraile ou qu'une aiguille ne tourne plus ou encore qu'une ampoule de signalisation est défectueuse et cause du retard aux trains car le service concerné n'est plus sur place à cause des mesures d'économies, quelles conséquences cela engendre sur les clients ? En fin de compte, qu'est-ce que nous avons à y gagner ? Du stress et des réparations dans l'urgence. Il faut engager des managers, du personnel spécialisé dans les chiffres, faire des graphiques de rentabilité, atteindre des objectifs sinon sanction... Mais ces hauts responsables, connaissent-ils vraiment le terrain ? Connaissent-ils l'attente des clients ? Prennent-ils parfois le train ? Où irons-nous quand nous aurons atteints nos limites financières ? Sans compter tous les dégâts faits à notre société et les dégâts humains. *Christophe Burgy, président de la section VPT Nord vaudois*

EN VITESSE

SECRETARIAT USS

■ Dore Heim a été élue secrétaire centrale et sera en particulier responsable des dossiers des services publics, de la politique des infrastructures et du personnel de la Confédération. Elle assurera le secrétariat de la Communauté de négociation du personnel de la Confédération (CNPC). Dore Heim succédera à Rolf Zimmermann qui prendra sa retraite à fin mars 2012. Née en 1959, elle est détentrice d'une licence en histoire et dirige depuis 1999 le bureau de l'égalité de la ville de Zurich. Auparavant, elle a été pendant huit ans active au sein de l'ancienne Union suisse des journalistes (aujourd'hui intégrée à Syndicom). Dore Heim prendra ses fonctions au sein du secrétariat de l'USS en septembre 2012.

SWISS TRAIN

■ La nuit du 26-27 février 2012, l'association Swisstrain, proposera un voyage unique : partant de Sion et desservant les principales gares entre Martigny et Delémont, ce train spécial emmènera les passagers à Bâle, pour le coup d'envoi du « Morgenstreich », le célèbre carnaval. Il s'agit d'une occasion unique et originale de participer au plus grand carnaval de Suisse en voyageant à bord d'anciens véhicules datant des années 1930 à 1950. La locomotive tractant le train fêtera ses 80 ans en 2012 ! Informations supplémentaires sur le site www.swisstrain.ch.

ÉNERGIE

■ Les CFF ont conclu un contrat portant sur l'utilisation de 150 mégawatts d'énergie au fournisseur d'électricité norvégien Statkraft. Les CFF augmentent continuellement leur offre ferroviaire pour les clients. En conséquence, les besoins en énergie augmentent chaque année aux heures de pointe et lorsque de nombreux trains partent simultanément en raison de l'horaire cadencé. La participation des CFF à la centrale de pompage-turbinage de Nant de Drance, dans le Bas-Valais, leur permettra ainsi d'assurer au-delà de 2030 leurs besoins croissants en énergie.

Discrimination salariale sous couvert du franc cher

Salaires vs euro : 1 à 0 !

Récemment, plusieurs entreprises ont voulu reporter sur leurs salarié(e)s les effets de la surévaluation du franc par rapport à l'euro. Plusieurs méthodes ont été tentées : augmentation du temps de travail sans compensation, indexation automatique des salaires au cours de la monnaie ou versement du salaire en euros. L'entreprise Stöcklin de Bâle-Campagne s'y est essayée. Apparemment, c'est raté !

Certaines des entreprises qui ont été tentées d'emprunter cette voie ne s'en sont prises qu'à leurs frontaliers et frontalières. Elles pensaient sans doute que cela passerait mieux auprès de la popula-

tion... Selon elles en effet, la main-d'œuvre frontalière ne voit pas son pouvoir d'achat diminuer si elle touche un salaire indexé à la baisse ou versé en euros. Or, cette argumentation est fallacieuse pour trois raisons.

Pression sur les salaires

Tout d'abord, quel que soit le taux de change franc/euro, la valeur du travail des frontaliers et frontalières reste la même que celle de leurs collègues résidant en Suisse. Il n'y a donc pas de raison de baisser leurs salaires. Ensuite, lorsque l'euro était au plus haut par rapport au franc et que le pouvoir d'achat de la main-d'œuvre frontalière en souffrait, personne n'a ne serait-ce qu'évoqué une hausse de leurs salaires pour suivre l'évolution du taux de change. Enfin, s'il était possible de baisser la rémunération des seuls frontaliers et frontalières, les personnes résidant en Suisse seraient confrontées à une forte pres-

sion sur leurs propres salaires. Elles n'auraient alors pas d'autre choix que de céder à la sous-enchère ou de perdre leur emploi.

Une pratique illégale

L'USS a toujours affirmé que ces pratiques soi-disant destinées à contrer la cherté du franc sont illégales, car elles portent le risque économique sur les salarié(e)s, ce qui est interdit par le droit du contrat de travail. En outre, lorsqu'elles discriminent la main-d'œuvre frontalière ou issue de l'Union européenne (UE), elles violent l'Accord sur la libre circulation des personnes. Un tribunal bâlois vient de donner raison à la grande confédération syndicale.

L'entreprise Stöcklin à Aesch (BL) avait licencié ses frontaliers qui refusaient une baisse de leur salaire de 6 % liée au cours de l'euro. Le tribunal de district d'Arlesheim a considéré que ces congés-modification étaient abusifs. Il soutient ainsi l'argumenta-

tion de l'USS comme quoi il est interdit de discriminer les travailleurs et travailleuses ressortissants de l'UE, même de manière indirecte comme c'est le cas ici. Plusieurs professeurs de droit, dont la professeuse Epiney de l'Université de Fribourg et le professeur Geiser de l'Université de Saint-Gall ont également défendu ce point de vue. Seules certaines organisations patronales bâloises ont protesté, en se fondant sur une interprétation pour le moins douteuse de la doctrine et de la jurisprudence, pourtant évidentes, liées à l'Accord sur la libre circulation des personnes, que propose le professeur Stöckli de l'Université de Bâle.

Le cas Stöcklin ira très probablement en appel. Mais comme d'autres procédures judiciaires sont pendantes dans des cas similaires, il ne reste qu'à espérer que les autres tribunaux s'inspireront de cette jurisprudence aussi louable que raisonnable. *uss*

Tamara Schmidt est agente de train sur le Matterhorn Gotthard Bahn

« Guide de montagne » jusqu'au Cervin

Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose lorsque quelqu'un effectue un changement à 180 degrés dans sa carrière professionnelle. On peut y trouver sa vocation.

Tamara a grandi à Ritzingen dans la vallée de Conches. Au fur et à mesure qu'elle grandissait, elle découvrait sous ses yeux le monde ferroviaire exclusivement masculin de la ligne Furka-Oberalp (FO) :

les conducteurs de trains, les employés de la gare, les ouvriers de la voie, les contrôleurs, même au sein des services administratifs de la compagnie il n'y avait que des hommes. Aujourd'hui, heureusement, les choses ne sont plus pareilles : le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) a remplacé le FO, une compagnie moderne qui emploie aussi bien des hommes que des femmes.

Formation

Le premier choix professionnel de Tamara ne s'est pas porté sur le chemin de fer : elle a effectué un apprentissage de sommelière et a travaillé quelques années à Lucerne dans différents restaurants et bars. Une annonce parue dans le « Walliser Bote » cherchant des aspirant-e-s agent-e-s de train a attiré son attention. Dès l'entretien d'embauche, elle devine qu'elle a trouvé sa vocation au MGB. La formation « maison » permet à Tamara de découvrir la profession : un monde qui ne se résume pas au simple contrôle des billets et des suppléments à payer, mais qui concerne aussi des aspects techniques comme les réglementations spécifiques pour les trains de montagne, l'accrochage et le décrochage des voitures. « Une tâche pas toujours facile », relève Tamara. Mais sa principale mission, qu'il fasse beau qu'il pleuve ou qu'il neige, c'est de s'occuper des voyageurs. Tamara a certes changé de métier, mais au fond elle fait la même chose :



le service à la clientèle. Pour beaucoup de touristes, le voyage sur le MGB constitue leur premier vrai contact avec les Alpes. Certes, le train ne les conduit pas au sommet du Cervin, mais au pied de cette montagne mythique.

Ouverture d'esprit

Pour rien au monde Tamara regrette d'avoir changé de métier. Au MGB, elle apprécie la diversité et le contact avec les clients. « Pour exercer ce métier il faut avoir l'esprit ouvert », dit-elle. Parfois il faut une bonne dose de patience et des nerfs solides. Cependant elle avoue qu'heureusement elle n'a pas encore dû faire face à des situations dramatiques. Cela est certainement aussi dû à sa nature de savoir dédramatiser les problèmes et de savoir s'y prendre avec la clientèle. « Ce n'est pas une qualité exclusive des femmes, explique Tamara, à mon avis c'est plutôt lié au caractère, à un certain courage moral » En tant que professionnelle de l'accompagnement, elle sait quoi faire lors de situations de stress collectif, de pannes ou même en cas d'agression.

Une bonne équipe

Certes, dans les moments difficiles les collègues de travail jouent un rôle important. Sur ce point, Tamara Schmidt est pleine d'éloges : « A Brigue, je travaillais au sein d'une équipe fantastique. » En cas de besoin, il y a toujours un collègue prêt à effectuer un remplacement. Ce bon roulement dans les tours de service fait qu'elle perçoit son horaire de travail irrégulier plutôt comme un avantage que comme un inconvénient. Et par rapport à l'époque où elle travaillait dans l'hôtellerie-restauration, ses horaires de travail actuels lui paraissent être « un luxe ».

Compétente

Les voyageurs qui ont eu l'occasion d'être accompagnés sur la ligne MGB par Tamara Schmidt peuvent témoigner des compétences professionnelles dont elle fait

preuve sur « son » train. Multilingue, elle est aux petits soins avec ses hôtes. Si leur titre de transport n'est pas valable, elle le leur dit avec tact. Ainsi travaille Tamara. Elle aide les passagers à monter et descendre du train, elle les informe, elle vend des billets et des surtaxes que les clients peuvent régler en francs, en euros ou avec la carte de crédit. Après d'elle, il est également possible de remettre en fin de journée les cartes journalières de ski et de se faire rembourser le montant de dépôt. Ensuite elle va elle-même à un guichet des remontées mécaniques pour remettre les cartes et se faire à son tour rembourser. Voilà un exemple de service à la clientèle !

Il n'y a pas que le travail qui compte

On le devine, Tamara est une personne sociable. Elle aime passer du temps avec des amis et faire des jeux de société. Elle est secrétaire d'une société de tir. Elle a chanté dans un chœur, mais maintenant elle a abandonné faute de temps. Peu après son entrée dans le monde ferroviaire, elle a adhéré au SEV. « Le syndicat est une bonne chose », nous confie-t-elle.

Comment Tamara entrevoit son avenir ? Elle aimerait avoir des enfants, mais elle estime que ce sera difficile de mener de front une carrière professionnelle et être maman. « Travailler un jour par semaine lorsque l'on a des enfants serait l'idéal... »

pan/AC

BIO

Tamara Schmidt

Tamara Schmidt est née en 1985. Elle a grandi à Ritzingen dans la vallée de Conches. Elle a terminé sa scolarité à Viège. Après un apprentissage comme serveuse dans l'hôtellerie-restauration – partiellement à Zermatt – elle a travaillé à Lucerne. Depuis deux ans elle travaille au MGB, et depuis une année elle vit à Naters.