

contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail : contact@sev-online.ch, Internet : www.sev-online.ch

Ouestrail

L'assemblée d'Ouestrail s'est déroulée cette année à Genève. Avec en point de mire le FAIF.



Page 5

Pétition Lyria

Les agents CFF qui opèrent sur les TGV Lyria revendiquent une « prime internationale ». « Notre travail effectué sur sol français doit être récompensé », estime Claude Gaillé.

Page 19



Un jardinier au SEV

Eh oui, il y a des jardiniers qui travaillent dans les transports publics ! Portrait.

Page 20

Cortèges du 1^{er} Mai

Militer n'est pas un crime

Le 1^{er} Mai n'a pas dérogé à la tradition : cortèges, fêtes et discours ont eu lieu un peu partout en Suisse.

Les orateurs du 1^{er} Mai en Suisse ro-

mande ont dénoncé la fermeture du site genevois de Merck Serono et le grand nombre de licenciements prévus. A Lausanne, le SEV a fêté une victoire syndicale face aux TL. Une convention a en effet été signée, annulant l'avertissement reçu par Ais-

sam Echchorfi de sa direction, pour ses appels à la lutte syndicale par sms, messages facebook et courriels.

Echos et photos des autres manifestations dans ce numéro.

Pages 9 et 16



Ici, la manifestation à Lausanne où le SEV a pu clore une affaire qui touchait à la liberté d'expression des délégués du personnel.

COMITÉ: C'EST L'HEURE DES COMPTES

Lors de sa dernière séance, le comité SEV s'est surtout penché sur les comptes. Le comité a accepté les comptes SEV, qui bouclent avec un déficit supportable, qui provient surtout des mauvais résultats des marchés financiers. La perte de la coopérative des maisons de vacances est plus significative et elle est due surtout au mauvais résultat de l'Hôtel Brenscino. Compte-rendu complet de la séance du comité en page 2 de ce journal.

Interview de Dominique Biedermann

Un peu d'éthique dans le monde vorace de la finance

Il est un de ces économistes craints par les administrateurs. Dominique Biedermann est le directeur de la Fondation Ethos, qui regroupe 130 caisses de pension et fondations d'utilité publique, dont la Caisse de pensions CFF. Cette fondation défend des valeurs telles que la bonne

gouvernance, la responsabilité environnementale et sociale des entreprises et le développement durable, ce qui n'empêche pas, selon Biedermann, une bonne rentabilité financière.

Pages 6 et 7

EDITO

SINGULARITÉ ET SIMILITUDES

Les processus de négociations ont parfois besoin de beaucoup de temps. Ce fut le cas pour CFF Cargo International. Et pas seulement car les partenaires sociaux avaient des désirs diamétralement opposés, mais surtout parce qu'il s'agissait d'une nouvelle entreprise. Ici, il y avait la possibilité de recommencer presque à zéro, contrairement à ce qui se passe dans les entreprises de chemins de fer, de bus et de navigation qui existent depuis longtemps. C'est en tous les cas ce qu'imaginait la direction tandis que les syndicats auraient voulu si possible reprendre la CCT CFF Cargo telle quelle.

Les deux parties ont réussi petit à petit à se comprendre, comme c'est toujours le cas dans les processus de négociations. La direction de CFF Cargo International voulait tout d'abord réinventer la roue à chaque question, puis elle s'est finalement rendue compte qu'elle n'était pas seulement une PME mais avant tout une ETC dans une branche existante. Les syndicats quant à eux ont aussi remarqué que cette petite, nouvelle entreprise ne pouvait pas être uniquement un clone de CFF Cargo. Ce qui ressorti de ce processus est une bonne base: elle tient compte de la branche dans laquelle l'entreprise travaille mais aussi la singularité de la nouvelle entreprise. Le SEV est d'ailleurs attentif à ces particularités dans toutes ses conventions.

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Dossier pages 10 à 12

EN VITESSE

ATELIERS INDUSTRIELS

■ A Yverdon, les Ateliers Industriels ont inauguré la nouvelle halle de stockage des bogies à fin avril. Cette halle est équipée de cinq voies de 48 mètres, sur lesquelles pourront être stockés des bogies, des essieux et les composants volumineux des véhicules.

TRAINS DUPLEX GRANDES LIGNES

■ Les nouveaux trains à deux étages fabriqués par Bombardier seront mis en service probablement dès fin 2015 et non pas dès fin 2013



comme cela était prévu initialement. Ce retard a deux raisons. La première est le surcroît de travail de planification et d'ingénierie dû à des installations complémentaires rendues nécessaires par un jugement du tribunal administratif fédéral. La seconde raison est liée à la structure des voitures, car Bombardier a constaté des écarts à la résistance d'endurance et doit mettre en place des changements pour assurer la qualité de la structure des voitures. Nous vous avons déjà donné quelques informations à ce sujet dans une édition précédente de notre journal et c'est maintenant officiel.

EXTENSION DE CORNAVIN

■ D'ici 2030, les CFF doivent doubler la capacité de la ligne Lausanne-Genève et renforcer l'offre en trafic régional pour répondre à l'augmentation de la demande. Cet objectif nécessite le développement de la gare Cornavin. Les CFF ont rencontré à cinq reprises le « Collectif 500 », qui propose d'y construire une gare souterraine. Après analyse de cette proposition et de toutes les alternatives, il apparaît clairement que la meilleure solution reste une extension en surface au nord de Cornavin.

Comptes SEV 2011 : pratiquement équilibrés

Des conditions difficiles

Une bonne discipline en matière de dépenses et une évolution de l'effectif des membres moins mauvaise que d'habitude ont fait effet : les comptes SEV 2011 sont quasi équilibrés, malgré une mauvaise année financière.

« Je vous aurais bien présenté un beau bénéfice pour mon départ », a déclaré Ruedi Hediger pour sa dernière présentation des comptes devant le comité. Mais même s'il n'y a pas d'excédent, il s'est montré satisfait, puisque les circonstances auraient pu laisser penser à bien pire. Comme durant les dernières années, le « troisième cotisant », les marchés financiers, n'a quasi pas joué son rôle.

Frais d'exploitation maîtrisés

Si le SEV voulait obtenir un bénéfice qui lui permettrait de faire des réserves de fluctuation, il faudrait des rendements de capitaux considérables. Ruedi Hediger est satisfait qu'il n'y ait pas de perte, vu l'absence des rendements de capitaux. L'action de recrutement 11-11-11 a engendré une amélioration au niveau des recettes des cotisations, mais Hediger rappelle toutefois que cette action a été soutenue financièrement, en offrant des prix assez coûteux aux recruteurs. Mais les coûts d'exploitation du SEV ont pu être gardés clairement en-dessous du budget, ce qui a eu des effets notables sur les comptes.

Perte minime

Avec un total au bilan de 31,7 millions de francs et 11,2 millions de francs de chiffres d'affaires annuels au niveau de l'exploitation, on arrive à une perte de 17 000 francs. « Dans ce cas, ça aurait très bien pu être un bénéfice aussi, c'est un peu une affaire de chance », a expliqué Ruedi Hediger devant le comité.

Marchés financiers

Au niveau des placements financiers, on devrait prendre

en compte une perte (théorique) de 845 000 francs. Ce montant serait pourtant compensé dès que les marchés financiers se redresseront. Dans les bonnes années, le SEV pourrait compter sur un montant d'une valeur plus ou moins équivalente. La conclusion d'Hediger : « Ce qui sera déterminant pour l'avenir, c'est que le SEV maîtrise les coûts et atteigne un

Le SEV en chiffres

	2011	2010
Membres (cotisations complètes)	32 122	32 176
Nouvelles adhésions	1 641	
Résultat d'exploitation (CHF)	-392 755	-902 216
Rendement du capital (CHF)	112 474	586 974
Résultat annuel (CHF)	-17 349	-44 680

nombre de membres plus élevé ! » C'est seulement ainsi que la dépendance face aux deux autres sources de financement, à savoir les contributions aux frais d'exécution et les résultats financiers, pourra être réduite.

Contrôle des coûts

Les comptes n'ont pas engendré grande discussion. Les chiffres se situent au-delà des espérances et la pression pour que des mesures soient prises est donc retombée par rapport aux dernières années. Mais la proposition de discuter de façon plus approfondie de la structure des coûts lors d'une prochaine séance ou d'un séminaire a été faite. Quant à la proposition de l'administrateur des finances sortant de faire participer financièrement les participants aux cours Movendo et SEV sur plusieurs jours, elle n'a pas suscité beaucoup d'enthousiasme.

Le comité a remercié Ruedi Hediger pour sa dernière présentation. Aroldo Cambi reprendra le fonction d'administrateur à mi-année.

Peter Moor/Hes

FRAGILITÉ DU TOURISME TESSINOIS : BRENSCINO N'EST PAS ÉPARGNÉ

Contrairement au SEV dans son ensemble, la Coopérative des maisons de vacances a vécu une année noire. Le comité SEV fait aussi fonction d'assemblée des délégués et a pris, dans ce cadre, connaissance des pertes considérables subies en 2011 par l'Hôtel Brenscino, comme pratiquement tous les prestataires du tourisme tessinois. Les nuitées ont diminué de 18 pour-cent. Ruedi Hediger a expliqué que cela n'était qu'une conséquence indirecte de la faiblesse de l'euro : ce n'est pas l'absence des touristes allemands qui s'est fait sentir, mais celle des Suisses, qui ont préféré faire des vacances bon marché en Italie.

A la fin des rénovations, les chambres ont pu être louées à un prix plus élevé et l'engagement du personnel a pu être adapté à l'occupation de l'hôtel. Les pertes financières ont ainsi pu être limitées à 10 %.

Perte absorbée par la Coopérative

L'exploitation a bouclé avec une perte de 100 000 francs, qui a dû être prise en charge par la Coopérative. L'assemblée n'a pas pu faire grande chose

d'autre que d'avaler la pilule. La Coopérative ne pourra plus supporter d'autres pertes de cette envergure. Les perspectives sont incertaines, puisque c'est seulement lorsque le nombre de nuitées augmentera qu'il sera possible de boucler un exercice positif. Les investissements seront pour l'instant limités à ce qui est absolument nécessaire.

Confiant en l'avenir

« Puisque l'entreprise est saine, que l'offre correspond à la demande et que les améliorations apportées à l'hôtel l'année dernière le repositionne, nous sommes confiants et nous en ressortirons renforcés », conclut Ruedi Hediger dans son rapport. Une nouvelle incertitude plane toutefois sur Brenscino : l'initiative sur les résidences secondaires ayant été acceptée, la vente prévue d'une parcelle doit être rediscutée, puisque seuls des appartements de résidence principale pourraient désormais y être construits. Une vente de la valeur initialement prévue n'est donc plus possible, souligne Hediger.

pmo/Hes

EN BREF

Le comité a accepté la CCT **Securitrans** et l'a transmise pour signature. La CCT devait être adaptée car de nouveaux groupes professionnels, vu le renforcement des équipes, devaient être intégrés à la CCT. Le comité a également pris connaissance et donné son consentement à la CCT CFF Cargo International (voir dossier).

Le comité a également autorisé des **mesures de lutte**, qui pourraient être utilisées si aucune solution viable ne devait être trouvée pour l'horaire de la navigation sur le lac Majeur. Côté italien il est presque certain que des grèves auront lieu, côté suisse on en est encore aux discussions.

Le comité rejoint l'USS sur les prises de position quant aux **votations du 17 juin** : il recommande donc le non pour les trois objets fédéraux présentés au peuple.

Le comité a pris congé de **Matthias Sterchi**, qui se retire pour des raisons d'âge (!). Il continuera à s'engager au SEV, même s'il ne peut plus faire partie de la Jeunesse SEV. Le président du comité, Andreas Menet, a remercié Sterchi pour ses activités au sein de la commission jeunesse et au comité. Sterchi s'est plusieurs fois fait remarquer par ses « apparitions » lors des Congrès.

pmo/Hes

Résolution déposée au Parlement jurassien

Les députés jurassiens dénoncent le démantèlement de CFF Cargo

« Développement durable: Cargo CFF Delémont doit rester un atout majeur! », c'est sous ce titre qu'une résolution a été déposée au Parlement jurassien.

Les députés jurassiens soutiennent ainsi clairement l'action du SEV, puisque 53 députés ont accepté la résolution demandant au gouvernement jurassien d'intervenir auprès des autorités fédérales, régionales et des CFF pour garantir les offres de transport de marchandise par le rail à Delémont. Aucun député ne s'est prononcé contre cette résolution, déposée par Damien Chappuis, député PCSI (Parti chrétien social indépendant).

Une délégation SEV composée de 8 personnes s'est rendue sur place le matin du Parlement et a fait signer la pétition devant l'Hôtel du Parlement. Cette démarche a été très bien accueillie puisque 74 personnes ont apposé leur signature.

Henriette Schaffter

La pétition peut être signée en ligne, jusqu'au 11 juin.
Informations: www.pro-cargo.ch



Une délégation SEV a recueilli des signatures devant le siège du Parlement jurassien, avant la séance du mercredi 25 avril.



Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical, et l'auteur de la résolution déposée au Parlement jurassien, Damien Chappuis.

Mauvais résultats en 2011, malgré l'augmentation du trafic

Infime bénéfice du BLS

Le BLS a bouclé l'année 2011 sur un très maigre bénéfice de 200 000 francs, comparé au 4,9 millions de francs de bénéfice en 2010. Elle a toutefois enregistré à la fois une hausse du trafic passagers et du trafic marchandises.

La compagnie BLS SA a expliqué que le recul de son bénéfice s'explique par la faiblesse de l'euro et l'assainissement de sa caisse de pension, à hauteur de 18,1 millions de francs. Elle n'a

pas caché que ce résultat était insatisfaisant, tablant idéalement sur un bénéfice annuel entre 25 et 30 millions de francs.

Passagers en hausse

La deuxième société de transport ferroviaire de Suisse poursuit en revanche sa croissance de trafic. BLS a acheminé l'année dernière 55,672 millions de personnes, un résultat en hausse de 2,7%. Les prestations de transport (BLS Cargo) ont elles augmenté de 13,8%.

La compagnie BLS, qui compte près de 2800 collaborateurs, est confrontée à un endettement croissant qui ré-

sulte d'importants investissements dans le matériel roulant. Elle poursuit également l'assainissement de sa caisse de pension.

Pour Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV qui participe aux négociations CCT BLS, l'entreprise reste saine, même avec un tel résultat: « La productivité a nettement augmenté ces dernières années, grâce notamment à l'extraordinaire engagement du personnel. Ce même personnel qui en a marre des continuelles réorganisations au sein de l'entreprise. La satisfaction des collaborateurs n'est d'ailleurs pas au beau fixe. »

FI/Hes

BARRAUDMÈTRE

Liberté d'expression préservée

« Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites, mais je me battrais jusqu'au bout pour que vous puissiez le dire »; tout le monde a entendu cette célèbre citation résumant la posture d'un combattant de la liberté d'expression, le philosophe Voltaire. Liberté d'expression, liberté d'opinion, liberté d'association sont autant de libertés fondamentales qui ne supportent pas de restrictions.

La conciliation juridique, qui a valeur de jugement, signée entre notre délégué syndical et la direction des tl démontre que ces libertés ne s'arrêtent pas à la

porte des entreprises. Le constat est là:

le syndicaliste et la direction ne partagent pas les mêmes valeurs. N'en déplaise à d'aucuns, cette différence est un droit. Elle est même l'essence des sociétés démocratiques. Voltaire combattait le fanatisme religieux, le syndicalisme doit s'ériger contre une certaine dictature de l'économie et des entreprises.

En voulant s'attaquer aux libertés syndicales, certains cadres des tl ont fait fausse route. Ils ont franchi



une ligne blanche et déclenché une vague qui les a rapidement submergés. Il faut rappeler que la qualité du travail du chauffeur-syndicaliste n'a jamais été mise en cause. Seuls ses appels à la mobilisation et sa manière d'être étaient l'objet des récriminations. En agissant de la sorte, le management des tl a commis une erreur professionnelle. Personne n'est à l'abri d'en faire et c'est admissible pour autant que l'on ne la répète pas. Ce qui devient problématique, c'est quand l'entêtement et la fierté éclipsent le pragmatisme et la réflexion. Dans cette affaire, il aura fallu 18 mois de combat et un juge qui mette l'entreprise au pied du mur pour qu'une conciliation aboutisse.

Pourtant, le SEV a fait plusieurs propositions de conciliations, toutes refusées par la direction des tl. Soyons honnêtes, la conciliation trouvée aurait pu l'être il y a des mois. Faire porter l'échec des conciliations préalables aux seuls cadres concernés seraient injustes tant il est humainement difficile de se déjuger soi-même.

La pérennisation du conflit est donc de la responsabilité des instances de recours à savoir le directeur Michel Joye et le conseil d'administration par sa présidente Anne-Marie Depoisier. Le premier n'a pas été en mesure de prendre le recul nécessaire et mesurer correctement la nature du conflit. La deuxième a préféré se défaire de ses responsabilités en s'en remettant uniquement à la justice. La procédure juridique ayant livré son verdict, le temps est venu d'assumer l'erreur et tirer les enseignements qui s'imposent.

Olivier Barraud

Privatisations. Echecs et évolutions.

De temps en temps, nous pouvons vivre des lectures aussi inattendues que roboratives. Par exemple, le 20 mars dans la NZZ (la nouvelle gazette de Zurich), le quotidien de référence de la droite helvétique, est paru un article sur l'évolution des privatisations en Grande-Bretagne. Extraits. «Aucun autre pays n'a subi une telle vague de privatisations. Et dans aucun autre pays, la désillusion est si grande. Le bilan général est effrayant (<erschreckend>). La commission des finances du parlement constate que les projets de partenariat privé-public sont devenus une drogue qui doit être éradiquée. Ils sont opaques et ils sont plus coûteux que les projets dits étatiques. Les coûts supérieurs pour la collectivité varient entre 1,5 et 2,5 % pour des rendements de rêve pour les privés de l'ordre de 15 à 30 %... Depuis la privatisation de l'eau dans les années 80, les coûts ont augmenté deux fois plus vite que l'inflation. Dans le cas des chemins de fer dans les années 90, les surcoûts occasionnés à la collectivité et aux voyageurs sont estimés à 40 % par rapport aux réseaux européens comparables. Mais sans tenir compte de ces expériences, le premier ministre Cameron persiste à vouloir recourir au capital privé pour financer le renouvellement des infrastructures. C'est un non-sens. L'Etat peut se financer dans de bien meilleures conditions que le privé. Ce n'est pas le manque d'argent qui pénalise les infrastructures, mais

au contraire la défaillance politique. Le capital privé peut compenser cette défaillance, mais, comme le montre ces bilans, à un prix salé.»

On savait déjà que les privatisations britanniques étaient des échecs. Mais cette fois le constat est officiellement confirmé et chiffré. Quelle sera la suite? Pour la Grande-Bretagne, le Premier ministre conservateur, enfermé dans son idéologie, ne veut rien savoir. Les preuves sont apportées que la collectivité y perd et que le privé s'engraisse, par conséquent tout est conforme à la doctrine conservatrice! En revanche, à l'égard de la Commission européenne, ce document devrait avoir du poids et surtout devrait l'inciter à faire un bilan de sa marche vers «les-privatisations-qui-règlent-tous-les-problèmes» en termes d'efficacité et d'amélioration de la qualité générale du service pour les collectivités touchées. Hélas, jamais le gouvernement conservateur prendra une telle initiative. Par conséquent, l'impulsion ne peut venir que du parlement européen ou bien alors directement des syndicats.

Au niveau suisse, officiellement les privatisations ne sont plus d'actualité.

Par contre, des formes insidieuses prolifèrent. Par exemple, le saucissonnage des entreprises en unités multiples, la décomposition

des activités en éléments isolés qui doivent être rentables pour eux-mêmes (La Poste est experte dans ce genre d'arnaque au détriment des seuls petits clients) et surtout l'«outsourcing», cette dérive qui délègue à d'autres entreprises des tâches de moins en moins annexes. Ainsi les responsabilités se diluent au niveau supérieur pour ne se concentrer que sur le seul lampiste sous-payé en bout de chaîne (un maudit facteur de coûts). Ce système est à combattre (signez l'initiative Bon à Savoir, «Pro Service Public», case postale 150, 1001 Lausanne). Et le PPP, partenariat public-privé? A priori, le principe que des privés apportent des contributions à des investissements publics n'est pas à rejeter. Pour des musées par exemple, ou des universités (dans la mesure où la liberté académique est garantie) ou des centres sportifs, pourquoi pas? Par contre, pour des lignes ferroviaires nouvelles où l'investissement est massif par rapport à l'exploitation, l'Etat obtiendra toujours des taux d'intérêts plus intéressants que le privé. C'est le cas mis en évidence avec le TransRUN, la nouvelle ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Alors, il reste encore à explorer le fonds souverain garanti par l'Etat permettant à des investisseurs institutionnels, attachés au long terme (caisses de retraite), de participer à des financements publics. Par définition, le taux d'intérêt ne serait pas mirobolant. Il semble bien qu'il s'agit là d'une solution réaliste, souhaitable actuellement, pour des investissements nouveaux clairement délimités.

Michel Béguelin



Rapport du SECO

Mesures d'accompagnement: il reste beaucoup à faire

Le rapport du SECO sur la mise en œuvre des mesures d'accompagnement en 2011 donne une image très inquiétante de la situation.

Premièrement, moins de contrôles ont été réalisés, alors que le nombre des personnes occupées et l'immigration ont augmenté.

Deuxièmement, plus de cas de sous-enchère ont été mis au jour dans des branches particulièrement sensibles, c'est-à-dire surtout des branches qui ne sont pas protégées au moyen de salaires minimums.

Depuis 2009, le taux d'infraction y a presque doublé, passant de 6 à 11%! Les branches principalement concernées sont celles de l'horticulture et du com-

merce (de détail), avec un taux d'infraction de 11% chacune, ainsi que de l'industrie, avec un taux de 18%.

Dans pareille situation, la Confédération et les cantons doivent faire ce qui est clairement prévu par la loi (Code des obligations, art. 360a), à savoir: introduire, en cas de sous-enchère répétée, des salaires minimums. Or, rien de tel ne

s'est encore passé dans les branches concernées.

La Confédération et les cantons doivent protéger les salaires dans l'horticulture et dans certaines parties du commerce de détail (chaussure, habillement) en introduisant des salaires minimums. Pour l'industrie, il faut identifier les secteurs à problème et envisager d'y introduire aussi des salaires minimums.

Le nombre des contrôles doit être adapté aux chiffres de l'emploi et de l'immigration. En outre, la surévaluation du franc va accroître la pression sur les salaires, ce qui implique une vigilance redoublée. Il faut donc que les commissions paritaires reçoivent les moyens nécessaires pour cela.

USS

Assemblée générale d'Ouestrail à Genève

Un feu d'artifice ou un pétard mouillé pour la Suisse romande ?

L'assemblée générale de l'Association Ouestrail a terminé son tour des cantons romands l'année passée et est donc revenue sur un lieu connu: Genève. C'est au siège des TPG au Bachet-de-Pesay qu'a eu lieu l'AG 2012, en présence d'une centaine de personnes.

Frédéric Renevey, maire de Lancy, commune genevoise qui accueille le siège des TPG, a salué les participants à l'assemblée générale 2012 d'Ouestrail, en soulignant «qu'ils ne pouvaient pas mieux tomber en choisissant Lancy». En effet, Frédéric Renevey a mis en avant le fait que la commune aura bientôt trois lignes de tram et deux haltes dont une gare CEVA. Donc une commune au cœur du réseau genevois.

Michèle Künzler, conseillère d'Etat en charge du Département de l'intérieur et de la mobilité, a accueilli les personnes présentes dans l'auditoire en leur expliquant «que même si on est à l'extrémité ouest du territoire (Ouestrail), ici ce n'est pas le Far West en matière de transports publics». Elle a évoqué le projet FAIF (Financement



L'assemblée, qui s'est déroulée à Genève, a attiré la foule.

et aménagement de l'infrastructure ferroviaire): «Nous plébiscitons la variante à 6 milliards et je suis convaincue qu'Ouestrail nous appuie dans cette position.» Ce qu'a



Michèle Künzler, conseillère d'Etat genevoise, s'est exprimée devant l'assemblée Ouestrail.

évidemment fait Claude Hêche, président de l'Association, par la suite.

Michèle Künzler a également annoncé que «tout le monde est aujourd'hui convaincu que l'agrandissement de la gare doit se faire à Cornavin». Pour info, ce sujet est sensible à Genève, où les CFF étudient actuellement deux autres possibilités par rapport à leur projet initial, qui était une troisième voie du côté nord de la gare Cornavin. Les stations de la Praille et de l'aéroport sont étudiées. La conseillère d'Etat se positionne ainsi clairement pour la variante de Cornavin et promet de se battre pour obtenir le financement de Berne. Le projet

actuel du Conseil fédéral, la variante à 3,5 milliards, n'inclut en effet pas le projet genevois.

Attention aux divisions!

Claude Nicati, conseiller d'Etat neuchâtelois et président de la CTSO (Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale), a expliqué que tout le monde est assez d'accord avec la variante à 6 milliards mais que c'est après que les choses se corseront... «Il faudra obtenir un minimum de consensus entre les différentes conférences (CTSO et autres régions), sinon les différends vont être exploités pour diviser.» Il a complété: «Je ne méconnais pas les besoins de Zurich mais la Suisse occidentale a pris du retard!» Il a indiqué que la CTSO, logiquement, plaidera la cause de la Suisse occidentale dans les auditions, rapports et autres prises de position.

Rapport du président

Claude Hêche, président d'Ouestrail, conseiller aux Etats jurassien et président de la commission des transports du Conseil des Etats, s'est penché sur les variantes à 3,5 et 6 milliards du projet FAIF. «Ce n'est pas une démarche à caractère régional, mais c'est une démarche qui s'inscrit dans le réseau grandes lignes», a-t-il souligné. La va-

riante à 6 milliards permettrait l'adaptation de la gare de Genève, des lignes Berne-Thoune, Lausanne-Berne, Berne-Viège et Bienne-Bâle.

Claude Hêche est revenu sur les propos du directeur des CFF dernièrement dans *Le Matin*. Andreas Meyer a en effet expliqué qu'un vrai feu d'artifice commence cette année en Suisse romande en matière d'améliorations ferroviaires... Et Claude Hêche de rétorquer: «Espérons que les parlementaires ne le transformera pas en pétard mouillé.»

Perplexes devant le cas Cargo

Hêche a rappelé qu'il y avait encore 900 points de desserte Cargo avant 1990, qu'il y en a 500 actuellement, dont 155 sont vérifiés et en passe d'être supprimés par CFF Cargo. C'est un procédé choquant que de vouloir supprimer ces dessertes alors qu'on attend encore un rapport politique à ce propos, a expliqué Hêche.

A la question de Didier Berberat, conseiller aux Etats neuchâtelois, sur le «Trafic de wagons isolés de Cargo CFF. Où allons-nous?», le Conseil fédéral a répondu qu'il n'y avait pas de mandat explicite pour le trafic marchandises ferroviaire en plaine. Ce qui laisse Claude Hêche bien perplexe...

Claude Hêche a conclu ainsi: «Les critiques suisses-alsémiennes d'il y a quelques années étaient parfois justifiées car ça manquait de dynamisme côté romand, mais ce n'est plus le cas et je salue l'arrivée du RER fribourgeois et bientôt du CEVA et du RER neuchâtelois». Le prochain grand défi d'Ouestrail est bien sûr le projet FAIF. Le Conseil des Etats devrait le traiter en décembre et les travaux au Conseil national se dérouleront durant l'année 2013. A noter que le comité de l'Association a été renouvelé pour 4 ans, avec deux départs seulement.

Henriette Schaffter

INFO

Genève: une fourmillière au quotidien

Roland Bonzon, directeur des TPG, et David Favre, secrétaire général adjoint chargé de la mobilité, ont présenté, pour le premier, l'entreprise TPG, et pour le second, «les transports publics à Genève: un avenir résolument transfrontalier et ferroviaire». L'offre à Genève a doublé en 12 ans, c'est dire les changements qui ont été opérés. Le renouveau du tram a complètement transformé le

paysage des transports publics genevois, avec le point culminant en décembre 2011 lors du changement d'horaires, où une très grande partie du réseau a été modifiée, non sans quelques soucis... 1,5 millions de déplacements ont lieu chaque jour et il y a un fort potentiel de croissance de la part modale tp à Genève. L'extension des liaisons transfrontalières

devrait d'ailleurs permettre de faire passer encore beaucoup plus de monde de la voiture aux transports publics. Le RER franco-valdo-genevois reliera 1 millions d'habitants dès 2017. Mais avec ces changements, la gare Cornavin sera saturée dès 2017. Les deux orateurs ont souligné la nécessité d'adapter cette gare et donc d'obtenir la variante du FAIF à 6 milliards.

Hes



» L'investissement socialement responsable est totalement compatible avec une bonne rentabilité financière. «

Dominique Biedermann, directeur d'Ethos

Dominique Biedermann, directeur de la Fondation Ethos, se bat pour promouvoir des investissements socialement responsables

« La rentabilité ne doit pas être l'unique critère en matière de placement des capitaux »

A la tête de la Fondation Ethos depuis sa création il y a 15 ans, Dominique Biedermann appelle les caisses de pension à faire face à leurs responsabilités en matière de placement des capitaux. Pour lui, l'actionariat actif est impératif dans la perspective d'un développement durable. Les caisses de pension doivent s'impliquer dans la gouvernance, ainsi que dans la politique environnementale et sociale des entreprises dont elles sont actionnaires.

contact.sev: Quels intérêts ont, par exemple, les assurés de la Caisse de pensions CFF ou les employés des entreprises de transports publics affiliés à d'autres caisses de prévoyance professionnelle à ce que leur caisse de retraite soit membre d'Ethos ?

Dominique Biedermann: Les institutions membres de la Fondation Ethos bénéficient d'un soutien pour investir leur fortune de manière socialement responsable et pour exercer leurs

droits d'actionnaire dans une perspective à long terme. Parallèlement, ils soutiennent les démarches de la Fondation en faveur d'un environnement socio-économique stable et prospère. La Fondation défend des valeurs telles que la bonne gouvernance, la responsabilité environnementale et sociale des entreprises et le développement durable.

La majorité des caisses de pen-

sion sont en sous-couverture, les assurés actifs paient des cotisations d'assainissement, les retraités voient leurs rentes stagner et par conséquent perdre de leur pouvoir d'achat. Dès lors, le développement durable n'est pas pour la plupart d'entre eux le premier des soucis...

L'investissement socialement responsable est totalement compatible avec une bonne rentabilité financière. Mais, cette rentabilité ne doit pas être l'unique critère en matière de placement des capitaux.

Quels sont les autres critères dont il faut tenir compte ?

Aux membres d'Ethos nous proposons, au nom de l'investissement socialement responsable, de placer les capitaux dans des entreprises cotées en bourse qui s'engagent pour un management qui ne tient pas uniquement compte des paramètres financiers, mais également sociaux, environnementaux et de gouvernance d'entreprise.

Comment vous vous y prenez pour atteindre ces objectifs ?

Les caisses de pensions sont amenées à investir leurs capitaux dans trois catégories

de placement : l'immobilier, les obligations et les actions. Ethos conseille les caisses de pension essentiellement au niveau des placements en actions. En achetant des actions d'une

mulé des recommandations de vote dans le cadre des assemblées générales des actionnaires d'une cinquantaine de sociétés suisses. Par exemple, en matière de rémunérations

» Les caisses de pension suisses ont toutes un point en commun : elles gèrent leurs fonds sur un horizon de plusieurs générations. Donc elles ont intérêt à effectuer des investissements socialement responsables dans des entreprises qui ont une vision à long terme. «

entreprise, les caisses de pension deviennent automatiquement actionnaires de cette entreprise. Ethos peut alors les assister dans l'exercice de leurs droits d'actionnaires, que ce soit dans l'exercice des droits de vote ou dans le cadre d'un dialogue discret avec le management. Dans ce cas, nous faisons valoir nos droits en nous exprimant sur les thèmes relatifs à la gouvernance de l'entreprise, ainsi qu'à sa politique environnementale et sociale.

Par exemple ?

En matière d'exercice des droits de vote, depuis le début d'année, Ethos a for-

des instances dirigeantes, il y a 15 jours, lors de l'assemblée générale des actionnaires du Crédit Suisse, notre recommandation de rejeter le rapport de rémunérations a été soutenue par un tiers des actionnaires (31,5%). Et il y a une semaine, lors de l'assemblée générale de l'UBS, le rapport de rémunérations n'a été accepté que par 60% des actionnaires, ce qui constitue un signal important pour le management et notre proposition de ne pas donner décharge aux membres du conseil d'administration (à cause des manques dans le système de contrôle interne suite aux deux milliards de

BIO

Un économiste craint par les administrateurs

Dominique Biedermann, 54 ans, a participé à la création de la Fondation Ethos en 1997 et il en est le directeur depuis 1998. Il a obtenu un doctorat en sciences économiques à l'Université de Genève. Avant de fonder Ethos, il a été directeur adjoint puis directeur de la Caisse de prévoyance du canton de Genève. Il est chargé de cours à l'Université de Fribourg. Il enseigne également à l'Université de Genève et à l'Institut für Finanzdienstleistung (IFZ) de Zoug.

AC

INTERVIEW

Keystone



Lors des assemblées des actionnaires des grandes banques et des multinationales suisses, les interventions de Dominique Biedermann contre les revenus excessifs des managers sont craintes par les administrateurs.

francs détournés l'année passée par un trader à Londres) a obtenu le 39% des voix et 8% d'abstentions! C'est énorme!

Vous réalisez effectivement de beaux scores, mais vous êtes en fin de compte toujours minorisés. A quoi peut donc bien servir votre travail ?

A l'UBS, la forte opposition des actionnaires a conduit à bloquer une augmentation de capital prévue pour financer les plans de bonus. De manière générale, 20 à 30% d'opposition est un grand signal et ne peut pas être ignoré des conseils d'administration de ces grandes entreprises. Cela ne peut pas rester lettre morte. Et c'est là que pour nous commence le vrai travail de dialogue avec les dirigeants où nous essayons de faire passer nos objectifs de bonne gouvernance. Par exemple, il y a quelques années, lors des assemblées des actionnaires de Nestlé, nous avons régulièrement

dénoncé le cumul de Peter Brabeck comme président du conseil d'administration et CEO. Aujourd'hui, chez Nestlé, il n'y a plus le cumul entre ces deux fonctions.

Peut-on dire que vous faites un travail de lobbying ?

Nous faisons un travail d'influence pour pousser les sociétés à agir dans l'intérêt à long terme des actionnaires. En effet, les caisses de pension suisses ont toutes un point en commun : elles gèrent leurs fonds sur un horizon de plusieurs générations. Donc elles ont intérêt à effectuer des investissements socialement responsables dans des entreprises qui ont une vision à long terme, qui suit une stratégie guidée par le concept de développement durable.

En fait, Ethos essaie de mettre de l'éthique dans le monde vorace de la finance ?

C'est effectivement une

nouvelle expression du capitalisme. Via les capitaux des caisses de pension, nous sommes des investisseurs institutionnels qui gérons une grosse partie de l'épargne de la population. Dans la perspective d'investir de manière socialement responsable, nous tenons compte de toutes les parties prenantes des entreprises dont nous sommes actionnaires (employés, clients, fournisseurs, collectivités publiques). De plus, nous nous soucions de leur gou-

vernance et de leur politique environnementale.

Que pensez-vous de l'initiative des Jeunes socialistes suisses 1:12, demandant que dans une même entreprise le salaire mensuel le plus élevé ne soit pas supérieur au salaire annuel le plus bas ?

A mon avis, cette initiative part d'une bonne intention : la nécessité de limiter les écarts de salaires. Cependant il faut savoir que plusieurs critères entrent en ligne de compte pour fixer

les salaires des tops managers : la taille de l'entreprise, le nombre de niveaux hiérarchiques, la proportion de salaire fixe et variable, etc. Dans un tel cadre, il est parfois réducteur de limiter seulement l'écart de 1 à 12. Par exemple, un critère important pour Ethos est que la part du salaire variable (lorsque les objectifs fixés sont atteints) ne soit pas supérieur à la part du salaire fixe.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

ETHOS GÈRE LE 1/5 DE LA FORTUNE DES CAISSES DE PENSION SUISSES

La Fondation Ethos regroupe 130 caisses de pension et fondations d'utilité publique suisses qui gèrent quelque 150 milliards de francs, ce qui correspond au cinquième de la fortune totale des caisses de pension suisses. Ethos a pour but « de favoriser l'investissement socialement responsable et de promouvoir un environnement socio-économique stable et prospère ». Pour être membre d'Ethos il faut remplir trois conditions : être signataire de la Charte d'Ethos ; souscrire à un produit d'Ethos Services ; être fiscalement exonéré.

La société Ethos Services appartient cent-pour-cent à la Fondation Ethos. Cette société assure l'ensemble des activités d'investissement socialement responsable et de conseil (fonds de placement, analyses d'assemblées générales, programme de dialogue avec les sociétés cotées à la Bourse Suisse, etc.). La Fondation Ethos compte une quinzaine de collaborateurs répartis dans les bureaux de Genève et de Zurich. A relever que la Caisse de pensions CFF est membre de la Fondation Ethos.

AC

EN VITESSE

VAUD ET GENÈVE
VEULENT PLUS !

Les deux cantons lémaniques se mobilisent pour exiger de Berne une augmentation des fonds alloués à la première étape des futurs aménagements ferroviaires de la région. Michèle Künzler l'avait dit lors de l'Assemblée Ouestrail (voir page 5), c'est désormais totalement officiel. Pour rappel, le projet de FAIF est entre les mains du Parlement. Il prévoit une première étape à 3,5 milliards de francs à l'horizon 2025. Ces premières mesures doivent être complétées afin de permettre une augmentation des capacités, notamment dans le nœud de Genève, ont indiqué les gouvernements vaudois et genevois. En tout, dix-sept cantons, dont Vaud et Genève, font pression sur le Conseil fédéral pour qu'il alloue un financement plus important pour les infrastructures ferroviaires.

TRAVAUX AU
SIMPLON

Les CFF adaptent le tunnel du Simplon aux nouvelles normes. Le début officiel des travaux s'est fait le jeudi 3 mai. Ils ont toutefois commencé fin mars et se poursuivront jusqu'en 2015. Ce sont près de 170 millions de francs qui y sont investis.



Conseil d'administration de la nouvelle holding CGN

Le personnel a été oublié !

Lors de l'assemblée générale des actionnaires qui fondera le nouveau Groupe CGN SA, le SEV revendique un poste de représentant du personnel au sein du conseil d'administration de cette future maison mère qui comprendra deux sociétés filles : CGN Exploitation SA et CGN Belle Epoque SA. Par ailleurs le SEV revendique la présence d'au moins trois femmes au sein de ce même conseil d'administration.

Mercredi prochain 16 mai aura lieu à Beaulieu l'assemblée constitutive du Groupe CGN SA. Le SEV en sa qualité d'actionnaire demandera trois modifications des sta-

tuts – via des amendements – par l'intermédiaire de son secrétaire syndical Olivier Barraud. Le premier amendement demande que le nouveau conseil d'administration soit composé de 11 membres (et non 9 comme prévu). Le second amendement demande qu'au sein de ce conseil d'administration un siège soit réservé à un-e représentant-e du personnel.

«Ce serait la moindre des choses que le personnel soit représenté au sein du conseil d'administra-



Le personnel de la CGN a toujours fait preuve d'un soutien sans faille à sa compagnie.

UN CHÈQUE DE 18 000 FRANCS OFFERT
PAR LA SECTION VPT LAC LÉMAN

Ce jeudi 10 mai, les responsables de la section VPT Lac Léman ont remis un chèque de 18 000 francs à l'ABVL. Ce don est le produit de la vente de t-shirts en faveur de la rénovation de la flotte « Belle-Epoque ». Cette action prouve une fois de plus l'attachement et l'engagement du personnel à son entreprise. La revendication que les employés de la CGN soient représentés au conseil d'administration de la future holding est pleinement justifiée.

AC

tion du futur Groupe CGN SA, commente Olivier Barraud. Le personnel a beaucoup donné et il continue à beaucoup donner pour cette entreprise. C'est à mon avis logique que ce même personnel demande à être représenté au sein du conseil d'administration, comme cela se pratique par exemple aux TL, aux TPG et aux CFF.

Par son troisième amendement, le SEV demande que ce même conseil d'administration soit composé d'au minimum trois femmes. Actuellement il n'y a que des

hommes qui sont présents. « Cette revendication nous allons la déposer au nom de l'égalité. C'est inadmissible qu'une nouvelle holding largement dans les mains des collectivités publiques ne songe même pas à intégrer une femme dans son conseil d'administration », balance Olivier Barraud, rappelant au passage que l'entreprise publique CGN a son siège dans le canton de Vaud, « un canton qui vient d'élire un gouvernement à majorité féminine ».

Alberto Cherubini

Navigation des lacs de Neuchâtel et Morat SA

Les enfants du directeur d'abord

Le magazine satirique *Vigousse* et les médias neuchâtelois ont porté à connaissance de la population des pratiques bien étranges du directeur de la LNM.

Jean-Jacques Wenger, directeur de la compagnie de navigation LNM, a engagé son fils aîné comme caissier esti-

val, en se débarrassant au passage d'une caissière qui avait jusqu'alors donné entière satisfaction à l'entreprise. Et dès août de l'année passée, il a engagé son fils cadet comme apprenti médiamaticien.

De nombreuses entreprises engagent les filles et les fils de collaborateurs pour des jobs d'été. Mais ce qui s'est passé avec les fils du directeur

de la LNM n'est pas admissible selon le président du conseil d'administration Olivier Arni qui a déclaré à *L'Express* de Neuchâtel : « En tant que directeur d'une société financée par des fonds publics, Jean-Jacques Wenger ne peut pas agir ainsi ! Il y a une tradition familiale, certes, mais il doit montrer l'exemple et renoncer au népotisme. En 2011, nous l'avons averti sur

ce point. Nous n'allons pas rompre le contrat d'apprentissage de son jeune fils. Mais pour ce qui est de l'aîné, il est hors de question qu'il passe un deuxième été comme saisonnier à la billetterie de Morat. »

Par ailleurs, Jean-Jacques Wenger préfère engager des saisonniers étrangers plutôt que des étudiants durant l'été comme c'était la tradition

depuis de nombreuses années au sein de la compagnie. Ce qui irrite également Olivier Arni qui, toujours selon *L'Express*, promet de mettre tous ces points à l'ordre du jour de la prochaine séance du conseil d'administration.

Alberto Cherubini

Un 1^{er} Mai pour « plus de protection, de salaire, de rente »

Un signal fort dans toute la Suisse

Plusieurs dizaines de personnes ont manifesté, à l'occasion de la Fête du travail, dans plus de 50 localités du pays pour « plus de protection, de salaire, de rente ».

Le rapport actualisé de l'USS sur la répartition des revenus et de la fortune prouve l'existence d'un fossé entre les revenus. Le président de l'USS, Paul Rechsteiner, en a parlé en ces termes à Zurich: « En Suisse, nous avons maintenant 10 à 15 années d'inégalité derrière nous. Dix à quinze années pendant lesquelles les hauts et très hauts revenus ont augmenté, alors

salaires et a proposé de faire le lien avec la votation sur les réseaux de soins intégrés: « Faire des cadeaux fiscaux aux riches et économiser sur le dos des salariés ordinaires. C'est malheureusement comme cela que fonctionne la politique fiscale des bourgeois. Si, le 17 juin, nous ne disons pas clairement non au projet de réseaux de soins intégrés « Managed care », cela continuera. La prise en charge médicale de la population se dégradera. Et, au lieu d'un financement plus juste, nous devons payer plus de notre poche. »

Plus de protection pour les travailleurs et travailleuses, a demandé, à Bâle, Vania Alleva, la vice-prési-



A l'appel de l'Union syndicale vaudoise, un millier de manifestants ont défilé à Lausanne. La conseillère aux Etats Geraldine Savary a demandé que le nouveau gouvernement vaudois à majorité de gauche décrète le 1^{er} Mai férié dans tout le canton. Le tract de la section SEV tl annonçant la « victoire pour les droits syndicaux » dans l'affaire qui opposait le collègue Aïssam Echchorfi face aux tl (lire pages 2 et 16) a fait un tabac. Une victoire qui a été relevée par plusieurs orateurs.



A Moutier, Jean-Claude Rennwald, ancien conseiller national jurassien et désormais ancien secrétaire central d'Unia (puisque le 1^{er} mai coïncidait avec son premier jour de retraite!), s'est inquiété des menaces claires que le Conseil fédéral et la majorité bourgeoise du Conseil national font peser sur les rentes AVS et le 2^e pilier, tout en projetant d'élever l'âge de la retraite. « Jamais nous n'accepterons cette politique assassine », a-t-il scandé devant les quelque 500 manifestants réunis pour la manifestation interjurassienne. Ici le début du cortège dans les rues de Moutier.

que la majorité des bas et moyens revenus ont fait du surplace. Cela suffit!» Cette dérive a des causes politiques: « Et c'est aussi au plan politique que l'on peut redresser la barre », avec une politique salariale de la raison, avec des conventions collectives de travail fortes et des salaires minimums qui permettent de vivre dignement.

Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS a stigmatisé, à Bülach, les milliards de francs de cadeaux fiscaux que la Confédération et les cantons ont offerts aux gros

dente de l'USS: les salaires minimums inscrits dans les conventions collectives de travail et un salaire minimum légal sont des instruments efficaces qui empêchent la sous-enchère salariale et sociale! Ces instruments sont nécessaires pour que, au même endroit, le même salaire soit versé pour un même travail. Vania Alleva a aussi demandé plus de protection pour les syndicalistes actifs: « Précisément à une époque qui voit la pression sur les conditions de travail et les salaires s'accroître, les syndicalistes actifs sont



« La résignation du monde politique et économique face au franc fort est inadmissible. A l'image de Merck Serono cette semaine à Genève, nous sommes confrontés à une vague de délocalisation sans précédent. La plupart des cas sont beaucoup moins spectaculaires, mais leurs conséquences tout aussi dramatiques à moyen terme », a déclaré Christian Levrat, un des orateurs du 1^{er} mai à Yverdon.

particulièrement exposés. Les droits syndicaux fondamentaux, comme la protection contre le licenciement ou la réintégration des personnes abusivement licenciées, n'en sont alors que plus urgents. »

Divers autres orateurs et oratrices ont critiqué le fait



« Le projet AVSplus, cela signifie d'abord que l'on fera ce qui figure de toute façon déjà dans la Constitution fédérale, à savoir: que tout le monde puisse passer sa retraite dans la dignité », a déclaré Giorgio Tuti, président du SEV, lors de la manifestation du 1^{er} mai à Aarau.

que la promesse selon laquelle les rentes des premier et deuxième piliers doivent permettre de maintenir durant la retraite le niveau de vie antérieur, n'a toujours pas été réalisée. Plutôt qu'une réduction des rentes, à travers la baisse du taux de conversion minimal et du taux d'intérêt minimal LPP ainsi que le relèvement de l'âge de la retraite, la suppression de la compensation du renchérissement ou l'introduction d'un « frein à l'endettement », il faut une fois pour toutes inverser la tendance, soit: améliorer les rentes en améliorant l'AVS.

Giorgio Tuti, président du SEV et vice-président de l'USS, a déclaré que « le projet AVSplus, cela signifie d'abord que l'on fera ce qui figure de toute façon déjà dans la

Constitution fédérale, à savoir: que tout le monde puisse passer sa retraite dans la dignité ».

Tous et toutes les orateurs et oratrices des syndicats ont en outre demandé que des progrès concrets soient accomplis en matière d'égalité des sexes. De plus, les assurances sociales doivent protéger efficacement les gens et les services publics fournir des prestations de qualité. Alain Carrupt, coprésident de Syndicom, le syndicat des médias et de la communication, a rappelé, à Sierre, que la privatisation des services publics entraîne une hausse des coûts, restreint l'accès à des prestations publiques. Il n'est pas question de transmettre un tel héritage aux générations futures!



« Dans les transports publics, la CCT est aujourd'hui une évidence; elle garantit des rapports stables entre les deux parties. Nous continuerons à insister sur ce point en cas d'externalisations. »

Giorgio Tuti, président SEV



« La nouvelle CCT adaptée à nos besoins est simplement la réponse au marché du travail. »

Michail Stahlhut, CFF

La convention collective CFF Cargo International est signée

« Nous n'acceptons aucune externalisation sans CCT »

Après des débuts difficiles, le projet a trouvé une bonne issue: CFF Cargo International a une convention collective de travail depuis le 1^{er} mai. Elle est valable pour tous les collaborateurs en Suisse, hormis les cadres. Elle protégera également les futurs mécaniciens de locomotives qui seront engagés par l'entreprise.

Pour le SEV, la conclusion de cette convention collective de travail répond à une condition essentielle: pas d'externalisation dans les transports publics sans CCT dans la nouvelle entreprise. Giorgio Tuti a mis cet aspect en avant lors de la signature à Olten. Mais pour atteindre

cet objectif, il a fallu beaucoup de patience et d'engagement. Bien que les CFF aient, avec 75%, une majorité évidente dans l'entreprise, l'exigence d'une CCT s'est heurtée au départ à une vive opposition. En été 2010, le SEV avait interrompu les négociations CCT avec la

maison-mère CFF afin de mettre la pression. « Nous ne

« Notre objectif est de dessiner le futur ensemble, de façon constructive » Giorgio Tuti, président SEV

pouvions pas faire semblant que tout allait bien en nous asseyant à la même table que

les CFF, alors qu'en même temps, sa filiale remettait ce

partenariat social en question » explique Giorgio Tuti. C'est seulement lorsque

Nicolas Perrin, chef de CFF Cargo, a assuré qu'une CCT serait négociée pour cette filiale que les négociations ont pu être reprises avec les CFF.

Lors de la signature au siège de CFF Cargo International à Olten, Giorgio Tuti est revenu sur l'histoire des conventions collectives de

« LA CCT CFF CARGO INTERNATIONAL ET LA CCT CFF CARGO SONT ÉQUIVALENTES »



Le secrétaire syndical SEV **Martin Allemann** a repris l'encadrement de CFF Cargo International (CCI) de son collègue Philipp Hadorn en décembre après l'élection de ce dernier au Conseil national. Allemann a depuis lors conduit les négociations du côté syndical et revient ici sur les luttes longues et coriaces à propos des conditions d'engagement du personnel de CCI.

contact.sev: Le SEV a donné son consentement à l'externalisation uniquement à la condition qu'une CCT soit

négociée. Pourquoi?

Martin Allemann: Nous exigeons une CCT lors de chaque externalisation des CFF ou de CFF Cargo, car seule une CCT protège efficacement les conditions d'engagement des collaborateurs. Dans la CCT CFF Cargo il est également indiqué que des conditions d'engagement équivalentes doivent prévaloir dans les domaines externalisés.

Le SEV a dû faire pression en 2010 via une pétition et une suspension des négociations sur le nouveau système salarial Toco, jusqu'à ce que les CFF promettent une CCT pour CCI. Pourquoi se sont-ils opposés pareillement?

Parce qu'ils avaient le sentiment que la nouvelle entreprise devait pouvoir décider librement de son avenir, sans CCT. Selon moi, les nouveaux propriétaires ont joué un rôle. Il a fallu leur faire comprendre qu'avec des conditions de travail sûres, on peut recruter le personnel nécessaire pour l'avenir,

qu'on ne pourrait pas recruter sans CCT.

L'entreprise CCI a été externalisée début 2011, mais la CCT n'a pu être signée que maintenant. Pourquoi?

Car il y a eu des vagues-hésitations sur la nécessité d'une CCT ou non. Ce processus prend toujours du temps et, cette fois-ci, autant l'entreprise CCI que les propriétaires en ont eu besoin pour comprendre que la CCT était la voie à suivre.

Peut-on dire que, du côté de l'employeur, on est monté à bord de ces négociations sans expérience en matière de partenariat social et de CCT?

Cela a effectivement été un processus d'apprentissage mutuel, lors duquel il a fallu expliquer ce que signifiait le partenariat social, le définir et le consolider. L'entreprise est restée longtemps dans le doute sur le système salarial qu'il fallait et sur le degré de détail nécessaire. Il a fallu du temps pour qu'on se rende compte qu'il fallait

un système salarial développé.

Comment as-tu vécu ces négociations à part ça?

Elles ont été difficiles puisque la nécessité d'une CCT (et des règlements) a été remise en question en cours de route. Nous en sommes donc souvent restés aux discussions de base sur le sens et le but des CCT, ce qui n'a pas simplifié les négociations.

Un point crucial était la protection contre le licenciement. Es-tu satisfait de la solution trouvée, bien que les collaborateurs CCI n'aient pas les mêmes conditions que les collaborateurs CFF Cargo, qui peuvent bénéficier du centre du marché du travail des CFF (AMC)?

La solution trouvée n'est certes pas tout à fait comparable avec la solution AMC en raison de la limite temporelle de la poursuite du versement du salaire, mais au niveau financier c'est comparable, puisque des prestations en cas de

licenciement pour 100 000 francs ou plus sont exigibles et doivent être négociées individuellement par les collaborateurs. C'est une bonne protection pour les salariés. Les CFF ayant refusé l'accès à l'AMC, comme cela a été communiqué par CCI, il a fallu trouver une autre solution.

Quels ont été les autres points sensibles?

Nous avons appris de notre expérience avec Toco et nous sommes mis d'accord sur une forme modifiée, où il n'y a pas de cas de garanties de salaires puisque les plages salariales ont été adaptées en conséquence. Dans le cadre de la durée du travail, il y a eu des discussions sur la nécessité de telles réglementations, mais nous avons obtenu dans ce domaine une similitude absolue avec la CCT CFF Cargo. Nous avons également repris le règlement sur le tribunal arbitral. Au final, on peut dire que les CCT CCI et CFF Cargo sont équivalentes.

Interview: Markus Fischer/Hes

T est une base solide, soins, elle est purement et du succès pour notre libéral. “

DOSSIER

CFF Cargo International

Peter Moor



De gauche à droite: Markus Spühler, président Actp, Hanspeter Hofer, responsable de la branche à Transfair, Giorgio Tuti, président SEV, Michail Stahlhut, CEO CFF Cargo International, Hubert Giger, président VSLF.

travail en Suisse. L'année passée, l'Union syndicale suisse a fêté les 100 ans de la CCT. Dans les transports publics cependant, cet instrument n'est utilisé que depuis que la libéralisation est en cours.

Avec la création de l'entreprise CFF SA, une CCT a dû être négociée pour la première fois dans l'histoire du SEV. Puis ça a suivi rapidement puisqu'aujourd'hui le SEV a conclu environ 60 CCT, dans les entreprises de chemins de fer, de bus et de la navigation, des conventions d'entreprise et conventions-cadres pour le trafic voyageurs régional ainsi que des conventions de branche. Une convention de branche serait également l'objectif du SEV dans le trafic marchandises, mais aussi longtemp

Suite en page 12

INFO

La CCT CFF Cargo International est marquée de l'empreinte de la CCT CFF Cargo

La CCT CFF Cargo International pourra être résiliée au plus tôt à fin 2016, avec un délai de résiliation de 6 mois. Elle prévoit une contribution aux frais d'exécution pour les collaborateurs qui ne sont pas affiliés à un syndicat ainsi qu'un tribunal arbitral pour les questions de salaire et d'interprétation de la CCT. Les dispositions de la CCT CFF Cargo ont été reprises pour le domaine ayant été délocalisé à l'international, par exemple la durée du travail sur la base de 41 heures par semaine sur 6 jours plus les vacances. Ce qui est réglé différemment, c'est surtout la protection contre le licenciement, lors de

la perte d'emploi pour des raisons économiques ou liées à l'entreprise :

- après un délai de licenciement de 3 mois, le salaire est payé durant maximum 9 mois, si la personne n'a pas retrouvé de travail entretemps. Les concernés doivent cependant prouver qu'ils cherchent activement une place de travail, car sinon le délai de licenciement peut être raccourci;
- les concernés sont libérés de leur fonction au plus tard un mois après avoir reçu leur lettre de licenciement et reçoivent maximum 20 000 francs comme mesures d'accompagnement pour la recherche d'un poste de travail à l'externe;

- avec l'accord de la personne concernée, une indemnité de départ peut être négociée.

Ces règles sont également valables lorsqu'un collaborateur ne peut plus exercer sa fonction pour des raisons médicales, et qu'il ne peut donc plus être employé par l'entreprise. CCI a contracté une assurance d'indemnité journalière en cas de maladie, dont les primes sont payées à moitié par l'employeur, à moitié par l'employé et se situent actuellement à environ 0,75 % du salaire. Les BAR du personnel de locomotives Cargo seront reprises pour les engagements futurs de mécaniciens de locs, avec toute-

fois les adaptations suivantes: au lieu des 50 % d'indemnités en heures pour le travail de nuit, ce sera 42 % comme au BLS. Les règles pour les émoluments restent inchangées. En compensation, les indemnités pour le travail de nuit passent de 6 à 8 francs de l'heure. Et il y a encore un échelon supplémentaire pour les indemnités du dimanche (échelon le plus élevé de la CCT CFF Cargo). Le système salarial a été négocié sur la base de Toco, mais les plages salariales ont été adaptées afin qu'il n'y ait pas de cas de garanties de salaire. *Fi/Hes*

Suite de la page 11

que celle-ci ne peut pas être valable pour les entreprises étrangères qui traversent la Suisse, les perspectives sont assez sombres.

Il est donc d'autant plus important de conclure des conventions avec les entreprises de façon individuelle.

« Notre objectif est de dessiner le futur ensemble, de façon constructive », a souligné Giorgio Tuti. Il a rappelé qu'une CCT ne permet pas seulement de garantir des relations stables mais aussi de fixer les droits et obligations de chaque partie. Le fait que la convention soit valable jusqu'en 2016 laisse suffisamment de temps pour s'habituer l'un à l'autre et apprendre à connaître la situation ensemble, afin d'avoir les bases pour pouvoir renouveler la CCT de manière acceptable, estime Giorgio Tuti, confiant. *pmo/Hes*

INFO

CFF Cargo International SA (CCI) a été fondée en 2010, comme spécialiste du trafic combiné et des trains complets sur l'axe nord-sud. Elle a son siège à Olten. Le capital-actions est détenu par CFF Cargo (75 %) et Hupac (25 %).

CCI est opérationnelle depuis début 2011. Elle a atteint lors de son premier exercice une part de marché de 12,9 % dans le trafic transalpin. En raison de la faiblesse de l'euro, le résultat se trouvait dans les chiffres rouges (2 millions), malgré une aide fédérale de 7,9 millions.

Avec les filiales CFF Cargo Allemagne Sàrl et CFF Cargo Italie Sàrl, elle emploie environ 600 collaborateurs, dont 100 en Suisse. Trois quarts d'entre eux sont soumis à la CCT. En 2013, CCI engagera 100 mécaniciens de locomotive en Suisse. *Fi/Hes*

Le personnel administratif et celui des locomotives intégrés dans la CCT

« Le personnel des locomotives est encore dans l'inconnu »

Pour le moment, ce sont 70 personnes qui sont soumises à la convention collective CFF Cargo International. Ce nombre va augmenter considérablement lorsque le personnel des locomotives sera engagé directement par l'entreprise.

CFF Cargo International est atypique sur plusieurs points. Notamment dans son intégration au SEV: le personnel administratif est réparti dans un groupe lié à la SBV et à la VPV. « Une sorte d'essai pilote dans le cadre de la fusion prévue », explique Elisabeth Jacchini-Mühlemann, présidente centrale SBV. Ce groupe encadre aussi bien le personnel travaillant au siège de CFF Cargo à Bâle que le personnel de Cargo International à Olten.

La situation pour le personnel des locs est différente: bien que CFF Cargo International n'ait pas encore ses

propres mécanos, les conditions d'engagement de cette catégorie de collaborateurs sont déjà réglées dans la CCT signée. « Il reste cependant encore beaucoup de points ouverts », souligne Dominik Baumberger, chef de ressort Cargo à la sous-fédération LPV. Cargo International n'a par exemple pas encore fixé le lieu de son dépôt et cela engendre une certaine incertitude. « Nous nous demandons, si, par la force des choses, cela mènera à un report des places de travail de CFF Cargo à Cargo International », explique Baumberger. Puisqu'il n'est pas exclu que CFF Cargo ferme son dépôt là où Cargo International ouvre le sien. Les mandats de



Petit-déjeuner international pour fêter la convention collective de travail: les collaboratrices et collaborateurs d'Olten étaient invités à la signature.

transport actuels cesseraient donc.

Actuellement: CCT Cargo

« Ce qui est également important, c'est que nous puissions expliquer à nos membres que c'est la CCT Cargo qui reste valable pour eux actuellement, même s'ils roulent pour Cargo International », informe-t-il. Car

l'annonce comme quoi la CCT inclut le personnel des locs a entraîné quelques doutes dans l'esprit des membres.

Pour l'instant, une chose est sûre: ce n'est que lorsque les postes seront mis au concours par CFF Cargo International que l'avenir des mécanos dans le trafic de transit sera un peu plus clair. *pmo/Hes*

SIX QUESTIONS À MICHAÏL STAHLHUT, DIRECTEUR DE CFF CARGO INTERNATIONAL

contact.sev: Quelle signification a la CCT pour CFF Cargo International ?

Michaïl Stahlhut: Nous avons défini les cadres et directions dans lesquelles nous voulons aller. Nous en sommes au tout début en tant qu'entreprise de trafic marchandises.

Vu les antécédents, CFF Cargo International a-t-elle vraiment besoin d'une CCT ?

C'est important pour nous d'avoir un bon partenariat social. Nous sommes localisés dans trois pays différents et devons donc nous

adapter aux réalités locales: avoir une convention collective de travail fait partie des réalités suisses.

Y a-t-il d'autres particularités suisses qui vous sautent aux yeux, vous qui êtes Allemand ?

La culture du consensus suisse est vraiment top! Cela s'est démontré également lors des négociations pour cette CCT: nous avions d'autres points de vue, nous nous sommes écoutés l'un l'autre, avons échangé nos avis et avons réussi à nous rapprocher. Cela m'a beaucoup plu. Nous voulons nous comporter de la sorte

avec les partenaires sociaux ainsi qu'avec nos clients.

Etes-vous également satisfait du contenu ?

La convention a exactement le bon ton pour notre entreprise. Elle respecte notre flexibilité dans une bonne proportion et n'est pas trop étouffée.

La CCT inclut les mécaniciens de locomotive, bien qu'ils dépendent pour l'instant de CFF Cargo. Avez-vous vraiment besoin de votre propre personnel en Suisse ?

Oui, c'est clair! Nous roulons sur l'axe nord-sud à travers les frontières, et une localisation en Suisse est très importante, puisque les mécanos qui traversent la Suisse ont besoin de compétences spécifiques et de certaines connaissances linguistiques.

Quand est-ce que cela se concrétisera ?

Pour l'instant nous sommes en train de déterminer les lieux de dépôt, puis nous mettrons en route le passage des mécanos de CFF Cargo à CFF Cargo International. *Propos recueillis par pmo/Hes*

Sous-fédération VPT

Mardi 15 mai
10 h
Berne
Secrétariat central SEV

■ **VPT Touristique**
Assemblée de branche touristique

La VPT invite tous ses membres à l'assemblée annuelle de la branche touristique.

Mercredi 23 mai
10 h 15
Berne
Egghölzli

■ **VPT**
Assemblée des délégués

La VPT invite les délégués à l'assemblée annuelle.

Sections

Vendredi 11 mai
18 h 30
Bienne
Aula BF
Terminal B
Place Walsler

■ **SBV Arc jurassien**
Assemblée de printemps

Notre invité sera Patrick Rouvinez, responsable de la filiale SEV Assurances à Lausanne. L'assemblée sera suivie d'un repas. Inscription nécessaire auprès de René Zürcher par e-mail: arcjurassien@sbv-online.ch.

Le comité SBV AJ

Mercredi 16 mai
19 h 30
Tolochenaz
Ancienne-Poste

■ **MBC**
Assemblée ordinaire de printemps

La séance de printemps aura lieu à l'ancienne poste de Tolochenaz, selon l'ordre du jour envoyé à chaque membre. Verre de l'amitié offert à l'issue de la séance.

Le comité

Mardi 22 mai
19 h 30
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

■ **SBV Région Ouest**
Assemblée générale de printemps

Nous vous invitons cordialement à l'assemblée générale de printemps de la SBV Ouest, qui se tiendra à Lausanne le 22 mai prochain à 19 h 30.

Avec notre invité, Samuel Bendahan, économiste à l'Uni de Lausanne et membre du PS, nous aborderons le thème de la fiscalité des entreprises et le scandale des cadeaux fiscaux qui leur sont faits.

L'autre thème traité sera le projet de fusion entre la SBV et la VPV.

Inscription pour le repas, mémo U143741 ou alain-uldry@bluewin.ch

Le comité

Mardi 29 mai
19 h 45
Château-d'Éx
Buffet de la Gare

■ **VPT GoldenPass**
Assemblée générale de printemps

L'ordre du jour de cette assemblée est affiché dans les locaux.

Tous les membres actifs et retraités sont les bienvenus.

Le comité

Mercredi 30 mai
17 h 00
Nidau
Salle de la Geno
Genossenschaftsstr. 18

■ **ZPV Biel-Bienne**
Assemblée générale

Cette assemblée générale sera suivie par le verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site : <http://zpvbielbienne.ch> Le tractanda et le PV de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux, et envoyés par e-mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à : denis.babey@gmail.com

Le comité

Mardi 5 juin
16 h 30
Genève
Auditorium du Bachet

■ **VPT TPG**
Assemblée générale

La participation à cette assemblée de tous les membres est importante. Elle vous permettra de recevoir des informations sur la situation actuelle et future en matière de conditions de travail.

Le comité

Pensionnés


Mardi 15 mai

■ **PV Genève**
Sortie de section, destination St-Gingolph (CH)

Train de Genève-Aéroport 8 h 47, de Cornavin 8 h 56, de Nyon 9 h 10. Apéritif et repas au restaurant «Le Rivage». Pour l'horaire du retour, votre comité a mélangé les saisons!


Le 15 mai, à la CGN, c'est encore l'horaire du printemps. Conséquence positive: arrivée à Genève, bien plus tôt qu'annoncé sur la circulaire bleue. Nous vous prions de prendre note de la modification d'horaire, au retour de St-Gingolph. St-Gingolph dép. 15 h 38, Vevey/Marché arr. 16 h, Montreux arr. 16 h 32. Selon le choix de débarcadère d'arrivée: horaires des trains. De Vevey dép. 16 h 26, Nyon arr. 17 h 10, Cornavin arr. 17 h 24, Aéroport arr. 17 h 36. De Montreux dép. 16 h 54, Nyon arr. 17 h 50, Cornavin arr. 18 h 04, Aéroport arr. 18 h 13. Délai d'inscription: 8 mai au moyen du bulletin de versement (prix 50.- par personne). Si empêchement, avisez sans tarder le président Serge Anet 022 796 33 50 (répondeur). Votre comité devra revoir ses classiques («PISA» n'existait pas!). Merci à la vigilance de l'ami Chollet, et, encore avec nos excuses à toutes et tous!

Le secrétaire, Bob



Grandhotel Giessbach

Grandhotel Giessbach
3855 Brienz
T +41 (0)33 952 25 25
grandhotel@giessbach.ch
www.giessbach.ch



Herzlich willkommen am Giessbach

Die Giessbach Bahn – älteste Standseilbahn Europas - und das Grandhotel Giessbach freuen sich auf Ihren Besuch. Gute Schiffsanschlüsse in Brienz und Interlaken Ost.

Spezialangebot im Mai und Juni:

reduzierter Bahntarif für Gäste mit dem FVP Ausweis.

Loisirs

Samedi 2 juin
9 h 45
Interlaken

■ **USSC badminton**
12^e championnat suisse à la Sporthalle BZI

Catégories Dames, Messieurs, Seniors (à partir de 1977) et U16 (jusqu'à 1997). Délai d'inscription: 1^{er} mai à Walter Röhliberger, 033 823 16 85.

■ ZPV – Journée des responsables de team et des agents de train du trafic régional

On arrive bientôt au 2000^e membre

Le 12 avril a eu lieu, à Olten, la journée pour le personnel des trains du trafic régional.

Les participants ont été informés sur les dossiers importants actuels de la sous-fédération. Andreas Menet a expliqué où en étaient les négociations sur les BAR avec les CFF. Et il y a des choses réjouissantes à dire sur le recrutement: la ZPV arrive tout bientôt au cap historique des 2000 membres. Des cadeaux attendent ce 2000^e membre ainsi que la personne qui l'aura recruté.

On a également abordé la journée SMZ du 15 mars et les nouveautés. Les participants ont ensuite pu partager leurs opinions et inquiétudes. Une telle journée est importante pour les membres, cela est ressorti dans les discussions. Cependant les agents de train du trafic régional devaient être informés sur cette journée et bénéficier d'un jour de congé comme



Andreas Menet va réfléchir à l'organisation d'une journée pour le personnel du trafic régional en Suisse romande l'année prochaine.

pour les cours SEV. Les gens du trafic régional ont souvent l'impression d'être mis à part par rapport au trafic longues distances. Il est vrai que les intérêts de ce secteur sont moins bien représentés que ceux du trafic longues distances. Ce problème pourrait peut-être être résolu par l'organisation d'activités communes.

Andreas Menet a finalement remercié les participants de leur active collaboration et a promis de réfléchir à l'organisation d'une telle journée en Suisse romande l'année prochaine. Des informations suivront à ce propos en temps voulu.

ZPV

INFO SEV ASSURANCES

Caractéristiques et différences de l'usufruit et du droit d'habitation

L'usufruit confère à son bénéficiaire (appelé l'usufruitier) un droit de jouissance complet sur le bien immobilier. Ce droit de jouissance lui permet, soit d'occuper lui-même la maison, soit de la louer à des tiers en percevant le montant des loyers (qui n'appartiennent donc pas au nu-propiétaire). En contrepartie de ce droit étendu, il doit assumer les charges ordinaires de l'immeuble, telles que les intérêts hypothécaires (mais pas l'amortissement) ou les charges d'entretien; en revanche, il n'assume pas les charges d'entretien extraordinaires, telles que le remplacement de la toiture ou d'une installation de chauffage, qui doivent être supportées par le nu-propiétaire.



Vincent Di Blasi.

Du point de vue du fisc cependant, l'usufruitier est considéré comme propriétaire: il est donc imposé, pour l'impôt sur la fortune, sur la valeur fiscale de l'immeuble et, sous l'angle de l'impôt sur le revenu, sur sa valeur locative; il

peut déduire de son revenu imposable le montant des intérêts hypothécaires qu'il paie.

Le droit d'habitation ne confère qu'un droit restreint d'utilisation du bien immobilier, soit le droit de l'habiter soi-même. Selon la loi, le bénéficiaire peut y loger avec ses proches, mais il ne lui est pas possible (sauf accord du propriétaire) de le louer à des tiers. En contrepartie, les charges liées à l'exercice du droit d'habitation sont relativement limitées; en particulier, c'est ici au propriétaire qu'il appartient d'assurer la charge de la dette hypothécaire et de supporter les charges qui ne concernent pas l'appartement occupé par le bénéficiaire du droit.

Du point de vue du fisc, ce dernier n'est pas considéré comme propriétaire de son logement. Il n'est donc habituellement pas imposé sur la fortune, mais seulement sur le revenu, constitué en l'espèce par la valeur locative du logement (l'aspect fiscal peut cependant varier d'un canton à l'autre et ne fait pas toujours l'objet d'une pratique claire de l'administration). D'autre part, le droit d'habitation, à la différence de l'usufruit, ne peut faire l'objet d'une saisie.

Le choix entre ces deux droits réels dépendra donc largement des circonstances et des intérêts de chaque partie. Ses conséquences ne sont pas négligeables.

Vincent Di Blasi
conseiller financier IAF
SEV Assurances coopérative

■ ZPV Léman

Assemblée extraordinaire

Le comité ZPV Léman s'est réuni le 27 avril 2012. Lors de cette séance, le président de section a confirmé son engagement syndical, toutefois, il souhaite quitter sa fonction de président de section pour des raisons personnelles.

Ainsi, une assemblée générale extraordinaire est organisée. L'objet principal de cette dernière sera d'élire un nouveau président de section ZPV Léman. En outre, certains changements au sein du comité vous seront communiqués, notamment l'élection d'un membre du comité, représentant des collègues genevois. Bien que le comité sera en mesure de

vous présenter des candidats pour les postes à élire, toutes les propositions seront les bienvenues. Les collègues ayant de l'intérêt pour l'une ou l'autre de ces fonctions sont prié(e)s de s'annoncer auprès du président de section actuel, Arnaud Lehro, jusqu'au 11 mai 2012.

Vous êtes donc invités pour l'assemblée générale extraordinaire qui se déroulera le mardi 12 juin à 16 heures au Buffet de la Gare de Lausanne. A l'issue des discussions une collation vous sera offerte par la section.

ZPV Léman

■ Commission centrale RPV

Rencontre avec Markus Jordi : dommage du peu de participants

La commission centrale RPV s'est réunie le 23 avril pour une séance ordinaire à Buchs. La préparation de l'Assemblée des délégués du 23 mai était au cœur des discussions.

Les délégués devront s'être annoncés au caissier central d'ici le 10 mai. Les rapports annuels des sections de Berne, Bâle et Suisse centrale sont parvenus au secrétariat central.

La commission centrale est un peu déçue de la participation à la journée du personnel de la manœuvre sur le thème de l'avenir de la branche, avec la présence de Markus Jordi. Les personnes présentes ont pu tirer profit de cette journée. La présence du chef du personnel CFF a suscité de nombreuses questions et la discussion a été riche. Les participants ont pu poser leurs questions sans avoir peur des conséquences.

Cette année, les irrégularités se sont accumulées. Cela a engendré de grosses discussions. En résumé, on peut tirer les conclusions suivantes: le concept de sécurité des CFF est très bon et beaucoup de démarches sont entreprises avant d'éviter les accidents. Mais ce point ne doit pas être intégré aux conventions d'objectifs. On devrait regarder les cas individuellement et ne pas faire peur aux gens en menaçant de licenciement «dès le prochain problème». La grande partie des collaborateurs est déjà assez perturbée par un incident. Les plans de démantèlement sont dans tous les esprits et on a peur que ça touche à nouveau les plus «petits». Les chefs mettent la pression en disant «si ça ne te convient pas, il y en a beaucoup qui attendent pour prendre ta place», ce n'est pas très professionnel. Une gestion professionnelle, sociale et compétente aiderait sûrement un peu mieux les collaborateurs.

Le président central RPV

DÉCÈS

Bernard Curtet, chef du mouvement retraité, Genève; décédé le 17 avril dans sa 66^e année. PV Genève.

Marcel Müller, C Sis retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 22 avril dans sa 84^e année. PV Vaud.

René Voirol, chef de train retraité, Neuchâtel; décédé le 25 avril dans sa 93^e année. PV Neuchâtel.

Riviera vaudoise

Il manque du personnel aux VMCV

Il faudrait plus d'employés aux VMCV pour faire face à l'augmentation des prestations de la compagnie. Ce constat a été effectué par la quarantaine de participants à l'assemblée générale de la dynamique section VPT VMCV qui a profité de la circonstance pour fêter trois jubilaires.

«Au changement d'horaire de l'année passée, notre direction a enlevé les tours de réserve. Nous lui avons clairement dit que ce sera difficile d'effectuer nos prestations sans conducteurs de réserve. En cas de maladie ou d'accident d'un collègue conducteur, l'un d'entre nous doit renoncer à son jour de congé pour le remplacer au pied levé», a relevé le président de la section, Enzo Verme, dans son rapport annuel. Ce problème de sous-effectif a été largement débattu durant l'assemblée générale de la section qui a eu lieu le lundi 30 avril au dépôt VMCV à Clarens. «A cause du manque de personnel non seulement nous sommes amenés à faire sauter des jours de congé, mais nous avons de la peine à poser nos vacances», a rele-

vé un participant (le comité de la section devait rencontrer hier mercredi 9 mai la direction des VMCV pour discuter notamment de cette problématique de sous-effectif qui ne concerne pas uniquement les conducteurs, mais également les employés du dépôt).

Semaine supplémentaire de vacances

Outre les questions liées au manque de personnel, les participants à cette assemblée générale de printemps ont parlé des revendications 2013 que le comité doit présenter à la direction. Revendication N° 1 : à l'unanimité, les participants demandent l'obtention de la semaine supplémentaire complète de vacances qui a déjà commencé à être progressivement introduite. La revalorisation des salaires, l'augmentation de la prime pour le petit-déjeuner et un aménagement des tours de service pour les conducteurs qui arrivent en fin de carrière figureront également sur le cahier de revendications 2013.



Le président de la section Enzo Verme, accroupi devant et, tout à droite, le caissier Giuseppe Ferace posent avec les trois jubilaires, de gauche à droite : Fred Bonzon, Paul Fellay et Fernand Borloz.

Nouveau règlement de la commission des horaires

En ce qui concerne la partie statutaire de cette assemblée, relevons que le caissier Giuseppe Ferace a présenté les comptes 2011 qui ont bouclé avec un bénéfice de plus de 1400 francs grâce notamment au généreux don du collègue Patrice Pavillard. Le procès-verbal de l'assemblée d'automne 2011, lu par le secrétaire Serge Monnier, a été accepté par acclamation. Frédéric Badan a lu le nouveau règlement de la commission des horaires qui a lui

aussi été accepté à l'unanimité des participants. Fred a profité pour annoncer que la commission planchait sur des nouveaux horaires et des nouveaux parcours qui seront introduits au changement d'horaire de décembre.

150 ans de fidélité au SEV

Enfin, cerise sur le gâteau, l'assemblée a dignement fêté trois jubilaires : Fernand Borloz, 60 ans de SEV ; Paul Fellay, 50 ans ; Fred Bonzon, 40 ans. Trois collègues qui totalisent donc 150 ans de cotisa-

tions syndicales. Une fidélité qui a été récompensée par un diplôme, un flacon de vin et une sympathique verrée. Un happy end riche en anecdotes qui ont ravivé bien des souvenirs. A relever que Paul Fellay avait été un combatif président de la section VPT VMCV. «Si nous avons pu obtenir des améliorations de nos conditions de travail, c'est grâce à l'engagement syndical de nos anciens collègues», a mentionné Enzo Verme lors de la remise des diplômes.

Alberto Cherubini

Présentation des nouvelles rames Duplex Regio CFF

« Une très belle avancée technologique »

Lors de la présentation des nouveaux trains régionaux à deux étages qui circuleront en Suisse romande sur l'axe Genève-Lausanne-Romont/Vevay dès le changement d'horaire de décembre prochain, parmi les invités, il y avait les membres du comité de la section LPV Vaud - Bas-Valais. L'occasion de faire la connaissance avec le tout nouveau président de la section Xavier Zulauf qui a succédé à Marc-André Pilloud

qui quitte le poste après avoir passé sept ans à la tête de la section. Marc-André Pilloud accorde une bonne note au Duplex RegioExpress: «Pour nous mécaniciens c'est incontestablement une très belle avancée technologique. L'équipement est nettement plus informatisé que la plupart des trains que nous conduisons. Il est très agréable à conduire, la cabine est climatisée et toute l'ergonomie du poste de conduite

a été très bien pensée. Nous avons été formés pour leur conduite par login. Une formation de deux jours a suffi puisque ces trains ont une très grande similitude avec les rames Flirt également fabriquées chez Stadler». AC

Le nouveau Duplex Regio et, en médaillon, le nouveau président de la section LPV Vaud - Bas-Valais, Xavier Zulauf (à gauche), et le désormais ancien président Marc-André Pilloud.



Lausanne

Une conciliation a abouti entre les TL et Aïssam Echchorfi

Une audience de plus de 4 heures au Tribunal des prud'hommes a finalement donné raison à Aïssam Echchorfi, conducteur de bus et membre de la commission du personnel des TL. Ses messages syndicaux privés seront détruits et l'avertissement avec menace de licenciement retiré. Reste que l'échelonnement salarial perdu ne sera pas rattrapé.

«Il nous aura fallu une année et demie pour arriver à ce qu'on voulait», a murmuré Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, dans la salle des Prud'hommes à l'issue du procès confrontant Aïssam Echchorfi aux Transports publics de la région lausannoise (TL).

Très longue audience

Malgré l'heure tardive (22 h 22) et la durée exceptionnellement longue de l'audience (plus de 4 heures), une vingtaine de collègues étaient encore présents pour soutenir le conducteur de bus et membre de la commission du personnel au Tribunal de Montbenon à Lausanne. Un procès qui s'est transformé en la rédaction



Jeudi 26 avril, une quarantaine de militants étaient venus soutenir Aïssam Echchorfi devant le Tribunal des prud'hommes de Montbenon à Lausanne.

d'une convention entre les deux parties, suite au coup de théâtre du président du tribunal Yero Diagne qui a tenté une ultime conciliation. «Si le tribunal tranche, ce ne sera que de nouvelles munitions pour continuer vos luttes respectives. Et aucune des parties n'en tirera un avantage. Car si généralement aux Prud'hommes les rapports de travail sont terminés, ici ce n'est pas le cas. Surtout que cette affaire est une épine

dans le pied dans les relations entre le SEV et les TL.»

Messages personnels radiés

Après de multiples suspensions d'audience, les avocats – M^e Subilia pour les TL et M^e Dolivo pour Aïssam Echchorfi – et leurs clients respectifs ont abouti à une convention: les messages personnels à teneur syndicale envoyés par voie électronique ou par téléphone par le conducteur à ses collègues syndiqués seront radiés de son dossier personnel. «C'est une victoire pour la liberté d'expression, même si l'on garde un goût amer d'avoir dû aller jusqu'au tribunal pour défendre ce droit», souligne Christian Fankhauser.

Reste que, grâce à la conciliation, Aïssam Echchorfi gagne sur d'autres points sur lesquels le tribunal ne se serait pas prononcé puisque seul le litige concernant la récolte et la conservation de ces messages personnels devait être jugé dans le cadre de la procédure. Ainsi, l'avertissement avec

menace de licenciement du 14 décembre 2010 reçu suite aux dits messages n'est plus un avertissement «au sens de l'article 39 de la CCT-cadre». La direction avait pourtant refusé de retirer cet avertissement lors des premières séances de conciliation. Si ce document reste au dossier, les TL s'engagent à ne pas en faire état, ni à l'utiliser dans le cadre de la suite de l'activité professionnelle du chauffeur dans ou hors de l'entreprise. La convention indique toutefois que la direction estime que les messages adressés «ne correspondent pas aux valeurs de l'entreprise».

Pas de rattrapage salarial

Les TL verseront également 3000 francs aux œuvres sociales de l'entreprise. Un don symbolique qui fait office de compensation lié au non-avancement de Aïssam Echchorfi suite à l'avertissement. Si l'argent n'intéressait pas le chauffeur, ce dernier a vivement combattu ce non-échelonnement «par principe». Il a rappelé lors de

l'audience que ce retard allait le poursuivre durant de nombreuses années, du moins jusqu'au plafonnement des classes salariales. Mais la directrice des ressources humaines, Lauraine Ebener, n'a pas voulu revenir sur cette mesure «par égalité de traitement» avec d'autres employés. Elle a toutefois proposé de lui offrir un cours de communication. Une proposition malvenue pour Aïssam Echchorfi qui a relevé: «Qu'est-ce qu'un cours de communication pour un délégué syndical, sinon un lavage de cerveau?»

À la sortie du tribunal, après 4 heures d'audience, Lauraine Ebener commentait seulement: «Une conciliation est toujours positive», avant d'aller serrer la main à Aïssam Echchorfi qui, toutefois, confiera n'avoir pas été convaincu par l'issue du procès.

Aline Andrey, L'Événement syndical

Lire à ce sujet la chronique d'Olivier Barraud en page 3.



Quelques instants avant la séance aux Prud'hommes du 26 avril, de gauche à droite: Aïssam Echchorfi, Johan Pain, M^e Jean-Michel Dolivo et le secrétaire syndical Christian Fankhauser.

Angle droit

Les toxiques et leurs effets

Un cas de protection juridique traité par le SEV.

Les problèmes dus aux polluants et autres toxiques ne sont pas les plus fréquents, mais peuvent se rencontrer partout, même sans que la personne ait manipulé le produit incriminé.

C'est ce qui est arrivé à notre membre H. Il se rendait à son travail comme d'habitude lorsqu'il a tout à coup senti une odeur désagréable. H. avait du mal à respirer, ses yeux brûlaient et il a commencé à trembler de tout son corps. Le diagnostic était clair. Une intoxication à l'ammoniaque. La cause? Une fuite d'ammoniaque dans une conduite dans un bâtiment à sa proximité. Par chance, il a vite récupéré et a

pu retravailler rapidement. Mais il lui a fallu deux ans pour que tous les symptômes disparaissent totalement.

Les toxiques et produits chimiques sont des substances dangereuses, qui peuvent représenter un danger pour la vie, la santé et l'environnement. Celui qui manipule ce genre de produits doit respecter plein de règlements. Il y a des procédures claires à suivre qui se trouvent sur des feuilles de données de sécurité. Les utilisateurs doivent être informés à ce propos. En achetant ce genre de produits, on doit y être rendu attentif et on peut demander les procédures ou les charger sur internet. Celui qui blesse alors un être humain, un animal ou engendre des dommages à l'environnement est punis-

sable pour sa manipulation non conforme.

L'employeur est responsable de la protection de son employé, selon la loi sur le travail et la loi sur l'assurance-accident, lorsque ce dernier est appelé à manipuler de telles substances sur sa place de travail. La feuille de données de sécurité donne les informations nécessaires sur les mesures à prendre. Les employés doivent les respecter.

Mais même en faisant très attention, il peut se produire un accident. Et se pose alors la question de savoir qui est responsable. Les mêmes principes s'appliquent alors. C'est l'employeur qui est le premier responsable si l'accident a lieu sur la place de travail. L'employé peut aussi être jugé coupable s'il a agi par négligence grave ou intentionnellement. Si des personnes externes à l'entreprise subissent aussi des dommages, c'est en premier lieu l'entreprise qui est responsable. Celle-ci peut cependant faire recours si l'employé a fait

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 24 mai. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 16 mai à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 14 mai à 10 h.

preuve de négligence. Notre membre H. a, grâce à notre soutien, reçu un remboursement de tous ses frais de médecin, de médicaments et

ainsi que de ses heures de travail perdues comme dommages et intérêts et a aussi obtenu réparation.

L'équipe de la protection juridique

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site **www.sev-online.ch**.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.-

Tous les nouveaux membres adhérant en 2012 reçoivent 12 mois gratuits de protection juridique!



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Courriel:

Date:

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB «Pure one classic» ou des écouteurs «Urbanears Plattan».

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif «SEV by Anyway Solutions».

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne du 1^{er} janvier 2012 au 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

Envoyer ce talon à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58.

La rive du lac de Thoue offre de beaux paysages mais aussi des lieux culturels intéressants

La musique des gares : souvenirs, souvenirs

L'excursion est proposée cette fois-ci par Christoph Keller, chauffeur aux STI.

La rive droite du lac de Thoue, qui passe par Oberhofen, est appréciée pour les excursions et autres visites depuis des décennies, grâce à sa situation très ensoleillée. Si on l'appelle la « Riviera de l'Oberland bernois », c'est pas pour rien ! Le « Brückenweg » devrait bientôt permettre au visiteur de faire le tour du lac, sur un trajet de 56 kilomètres, avec 6 ponts piétons particuliers. Actuellement déjà, il y a plusieurs possibilités de relier Thoue à Oberhofen à pied.

En partant de la gare de Thoue, nous passons soit par l'écluse et le Göttibachsteg sur la rive de l'Aar soit par Schadau et traversons en bateau. Puis nous continuons le long de l'eau jusqu'à Hünibach, où l'on peut monter dans la forêt et atteindre Oberhofen en deux heures. Ou alors il faut pren-

dre le chemin qui mène au Seehöhe, qui, lui, dure une heure seulement. Malheureusement, bien que la loi stipule qu'il faut un accès libre le long du lac, ce n'est pas le cas ici puisque quelques privilégiés y ont leur propriété.

A Oberhofen, on peut visiter le château qui date du Moyen Age et a été continuellement habité jusqu'au 20^e siècle. On peut en savoir plus sur l'histoire du château dans une exposition permanente (ouverte dès le 13 mai, tous les jours). Le parc du château, jardin anglais en miniature, offre une vue grandiose sur les Alpes bernoises. Il y a plein d'autres possibilités de loisirs à Oberhofen : une piscine intérieure, une piscine extérieure ainsi qu'un mini-golf et un musée des montres et des instruments de musique mécaniques.

Des automates à musique

Cet été une exposition spéciale pourrait intéresser les cheminots. Son titre ? « La



Christoph Keller conduit les bus STI sur les rives du lac.

musique des gares ». On pourra y écouter les automates qui diffusaient de la musique dans les salles d'attente. On pourra également y voir différents objets de collection spécifiques au monde des transports.

Le « Wichterheergut » a également une histoire intéressante et peut être visiter. Il a eu différentes fonctions au cours des décennies et a

même été transformé à un moment donné en auberge de jeunesse. Dans les salles, on pouvait voir, jusqu'à l'année passée, des collections d'art. Ce n'est plus le cas mais cet été cependant on pourra y voir une exposition en lien avec le Titanic et le spectacle musical Titanic qui aura lieu à Thoue (dès le 8 juillet) au bord de l'eau.

Celui qui, après les visites de musées, souhaite encore marcher un peu, peut suivre le chemin le long de la rive du lac. Il pourra prendre un bus STI quand bon lui semblera, puisqu'il y en a tous les quelques centaines de mètres. On peut aussi prendre le bateau pour revenir sur Thoue.

pan/Hes

PELLET PIOCHE : **SURPRISE ! LES GUICHETS CFF, C'EST DE L'HISTOIRE ANCIENNE ...**



IL Y A 50 ANS

La Fête des mères

[...] Dans son petit royaume qu'est son foyer, la mère remplit une foule de tâches obscures, dont il serait oiseux de dresser la liste. Cuisinière, laveuse, repasseuse, lingère, couturière, elle est tout cela à la fois. Un enfant est-il malade ? Voilà qu'elle devient infirmière ; et cela va sans dire qu'elle est la nurse attitrée du dernier-né.

[...] Enfin, nous ne pouvons nous empêcher de déplorer une fois de plus le fait que nous ne soyons pas encore parvenus à mettre sous toit cette fameuse assurance maternité dont on parle depuis des lustres, et dont un avant-projet existe depuis 1954.

Pétition des contrôleurs CFF qui travaillent sur les TGV Lyria

Ils revendiquent une prime pour le travail effectué sur sol étranger

Le nouveau système salarial Toco a provoqué la suppression de la classe salariale supplémentaire qui était accordée aux contrôleurs CFF appelés à travailler à l'étranger. Ces derniers revendiquent en compensation l'introduction d'une « prime internationale ».

Depuis le mois de juillet 2011, les trains TGV Lyria qui font la navette entre la Suisse et Paris sont accompagnés par des agents CFF et des agents de la SNCF. Cette collaboration transfrontalière se révèle être un beau succès grâce notamment à l'ouverture de la ligne TGV Rhin-Rhône qui permet d'effectuer le trajet Zurich-Paris en à peine 4 h 32. Le temps de parcours a également été raccourci entre Genève et la Ville Lumière (3 h 29) grâce notamment aux travaux effectués sur la ligne du Haut-Bugey. Par contre, il n'y a pas eu d'amélioration au départ de Lausanne et de Berne vers la capitale française, mais dès cet été de nouvelles rames TGV feront leur apparition sur ces deux lignes.

Classe salariale supprimée

Grâce à toutes ces améliorations, la fréquentation des TGV Lyria est en constante hausse. Cependant, un nuage gris obscurcit ce beau succès ferroviaire : les contrôleurs CFF ont été victimes d'un hold-up salarial. Pendant qu'ils suivaient des cours durant le printemps 2011 pour s'initier au système ferroviaire et commercial de la SNCF, les CFF renégociaient le nouveau système salarial Toco. Un nouveau système qui a purement et simplement supprimé la classe salariale supplémentaire accordée aux agents qui travaillent hors frontières. A

noter que les mécaniciens exerçant sur les réseaux étrangers touchent en compensation une prime de 2500 ou 5000 francs selon le rayon d'activité.

Réaction

La suppression de cette classe salariale supplémentaire a été fort mal ressentie par les agents qui effectuent l'accompagnement des TGV Lyria. Apprivoiser les systèmes ferroviaires suisse et français, en connaître leurs règles commerciales et de sécurité requièrent des efforts constants et d'excellentes capacités d'adaptation. Les agents de train CFF qui travaillent sur les TGV Lyria - tout comme ceux qui travaillent sur sol autrichien et allemand - travaillent également sur les trains CFF et ils trouvent saumâtre que leurs efforts pour travailler sur deux systèmes ferroviaires ne soient pas récompensés en espèces sonnantes et trébuchantes. Courant avril ils ont lancé une pétition qui demande l'introduction d'une prime internationale. Cette pétition sera remise lors de l'assemblée des délégués de la sous-fédération ZPV qui aura lieu le mercredi 23 mai à Berne. Ce sera à la sous-fédération des agents de train d'entrer en négociations avec les CFF.

Les CFF font la sourde oreille

Jürg Humi, secrétaire syndical SEV et ancien président central de la ZPV, appuie cent-pour-cent les pétitionnaires : « Les agents CFF qui travaillent sur sol étranger font preuve d'une très grande flexibilité professionnelle, ils sont en quelque sorte les ambassadeurs des CFF hors de nos frontières et ils ne reçoivent pas un centime de plus pour leurs prestations supplémentaires qui impliquent de grandes responsabilités, ce n'est pas correct de la part des CFF. » Jürg Humi rappelle que le SEV est déjà intervenu auprès des CFF pour de-

mander l'introduction de la prime internationale également pour les contrôleurs : « Durant les négociations du nouveau système salarial Toco, nous avons convenu avec les CFF que la suppres-

sion de la classe salariale supplémentaire attribuée aux agents qui travaillent sur les réseaux étrangers devaient être compensée par une prime. Nous avons effectué une demande écrite aux CFF

le 17 janvier pour leur rappeler cet accord. Les CFF viennent de nous répondre par la négative. Nous comptons beaucoup sur le succès de cette pétition pour débloquent la situation. » AC

« Notre travail effectué sur sol français doit être récompensé »

Claude Gaille est chef de train international CFF. Il fait partie des agents qui travaillent sur les TGV Lyria. Il est le coordinateur entre les agents TGV Lyria et la direction de la région CFF Ouest. Sur le plan syndical, il a été jusqu'au printemps 2011 le président de la section ZPV Léman. Il est un des fers de lance de la pétition revendiquant la prime internationale.



Pour Claude Gaille, le travail pendulaire entre la Suisse et Paris mérite une prime.

Combien d'agents CFF travaillent sur les TGV Lyria ?

Nous sommes une bonne centaine : 39 sont rattachés au dépôt de Zurich, 25 au dépôt de Lausanne et une quarantaine au dépôt de Genève.

Comment se passe la collaboration avec les contrôleurs de la SNCF ?

La collaboration est généralement excellente. Lorsqu'il y a des spécificités commer-

ciales françaises, ils sont là pour prendre le relais et vice-versa. Eux aussi proviennent de divers lieux de service : Paris, Dijon, Bellegarde, Mulhouse.

Que demandez-vous ?

Notre travail sur sol français

doit être récompensé par une prime internationale. Nous sommes une plus-value pour les CFF par nos connaissances des réseaux suisse et français et par notre flexibilité.

Propos recueillis par Alberto Cherubini

Beat Schüpbach est un des deux jardiniers du BLS

« Mon hobby est devenu mon métier »

Tout est en fleur, le printemps est là. C'est la haute saison pour Beat Schüpbach, car il s'occupe des jardins du BLS.

Il est tout fier, Beat Schüpbach, d'être photographié dans le petit mais joli jardin de la gare d'Oberburg. Sa place de travail se trouve à proximité, mais il n'y est que rarement puisqu'il passe la majeure partie de son temps à l'extérieur.

«L'année passée, nous étions engagés dans 92 lieux différents», explique-t-il. La plupart de ces lieux sont des gares, mais il y a aussi les immeubles de caisses de pension de RM et BLS qui nécessitent l'intervention des deux jardiniers BLS. «Le plus bel endroit est Hasle-Rüegsau, n'est-ce pas?», demande Beat Schüpbach à son collègue Gerhard Stucki, qui travaille à ses côtés depuis début avril. Celui-ci confirme d'un signe de la tête.

Quand le prédécesseur de Stucki est parti à la retraite, Beat Schüpbach a dû faire des pieds et des mains pour garantir l'avenir de la formule du duo. Il y a réussi:



Des aménagements tels qu'à Oberburg, qui nécessitent beaucoup de temps et d'investissements, sont de plus en plus rares; mais pour Beat Schüpbach, ces lieux sont précieux.

«Même si je quitte dans deux ans, je serai remplacé.» Le BLS a en effet reconnu qu'il vaut la peine d'avoir ses propres jardiniers. L'idée, de donner les tâches des jardiniers à l'équipe de nettoyage qui avait été discutée, s'est révélée inappropriée.

Des jardins de pierres au lieu des géraniums

Avant, lorsque chaque gare avait sa direction, celle-ci s'occupait des jardins et de l'ornement floral. La ligne Emmental-Entlebuch était particulièrement connue et gagnait souvent les concours des plus belles gares.

Les gares sont aujourd'hui dirigées de loin et on n'est plus si enthousiastes face aux géraniums! «On essaie de garder les installations propres, simples et jolies», explique Beat Schüpbach. Ces jours-ci, il doit soumettre une proposition à ses supérieurs, pour la création d'un jardin de pierres à la gare de Sumiswald. «Les plate-bandes fleuries nous demandent beaucoup de travail, et en plus elles sont parfois arrachées», regrette-t-il.

Le plus bel arbre: le platane

Sa passion, c'est surtout les arbres: en hiver, lorsqu'il n'y a pas de mauvaises herbes à enlever et de rosiers à couper, il soigne les arbres. Au BLS, il s'occupe d'arbres fruitiers, des pommiers, des poiriers, des cerisiers et même des figuiers et des cognassiers. Lorsqu'il doit renouveler une plantation, ce qu'il préfère cependant, ce sont les platanes: «Un arbre magnifique, qui peut devenir millénaire!»

L'agriculteur devient agent de train

Le jardinier est au départ un agriculteur. Ses parents avaient une ferme à bail et il a suivi la formation d'agriculteur jusqu'à devenir responsable d'exploitation.

Avec son épouse Annemarie, une agricultrice qualifiée, il voulait acheter une ferme et l'exploiter. Mais en fondant une famille, ils se sont rendus compte que ce ne serait pas possible financièrement.

«C'est ainsi que je suis devenu valet de gare à Huttwil», explique-t-il. Il avait néanmoins réussi l'examen d'admission pour devenir

agent de train lorsqu'il a été engagé comme gardien. Il a ensuite travaillé presque 30 ans comme agent de train et a vécu le passage de l'entreprise VHB à RM.

«J'avais beaucoup de plaisir dans mon travail: nous pouvions conseiller les voyageurs, étions responsables pour donner le départ du train et vendions des billets.» Lorsque les RM ont fait des chefs de train des contrôleurs sporadiques, il n'a pas supporté le changement. Il est devenu malade et son avenir professionnel incertain.

Il s'est alors porté candidat comme jardinier et a réussi à être engagé. «Aujourd'hui, je suis à nouveau un homme heureux; j'ai pu faire de mon hobby mon travail!» Une année plus tard, RM a été intégré au BLS mais sa place de travail a résisté. Le territoire sur lequel il devait travailler s'est alors considérablement étendu, puisque tout le réseau BLS s'est alors ajouté au territoire initial. Seules les plate-formes sud du Lötschberg ne sont pas comprises.

Le jardin dans la maison familiale de Burgdorf est

maintenant le domaine de son épouse. La famille est très importante pour lui. Pour la naissance de ses deux petits-enfants, il a d'ailleurs planté un arbre, symboliquement.

Des randonnées en été et en hiver

La famille partage également un autre loisir: la montagne. Que ce soit en été ou en hiver, les hauteurs attirent la famille Schüpbach.

«Je suis un travailleur, c'est pourquoi je fais partie des Amis de la nature.» Il a été longtemps président de la section Hasle-Rüegsau, et est aujourd'hui encore guide de tourisme. Avant il faisait aussi le guide pour des journées d'escalade, mais ça ne va plus trop: beaucoup de membres des Amis de la nature sont devenus âgés.

Les vicissitudes de l'existence lui ont appris à apprécier le temps présent. Mais cela ne l'empêche de faire des projets pour sa retraite: «J'aimerais encore faire le sommet du Tödi (Alpes glaronnaises), car je n'y ai jamais été.»

Peter Moor/Hes

BIO

Beat Schüpbach a 63 ans.

Après une formation d'agriculteur il a commencé à travailler pour la VHB d'alors (Vereinigtes Huttwil-Bahnen) en 1975, qui est devenu ensuite RM (Regionalverkehr Mittelland) et qui a été repris en 2006 par le BLS. Il a été formé comme agent de train et est ensuite devenu chef de train. En 2005, après une maladie, il s'est réorienté et est devenu jardinier. Ses loisirs sont la randonnée, à pied durant l'été et à skis ou à raquettes durant l'hiver. Beat Schüpbach vit avec son épouse Annemarie à Burgdorf. Ils ont trois enfants adultes et deux petits-enfants.

