

## Marco Borradori

Interview de l'ancien ministre des transports tessinois devenu syndic de Lugano. **Pages 6-7**



## Protection juridique SEV

Après avoir été agressé, un agent de train a été défendu par le SEV. Grâce à la protection juridique, l'agent a été – non sans mal – indemnisé. **Page 17**



## Tribunal arbitral

Le SEV veut que les mécaniciens CFF aient tous la même grille salariale. **Page 20**

## Un jubilé qui se célèbre dans un contexte difficile

# Le BLS fête son 100<sup>e</sup>

**Plus de 18 000 personnes, dont la conseillère fédérale Doris Leuthard, ont participé le week-end passé à Frutigen aux festivités qui ont marqué le centième anniversaire du BLS.**

Mais la fête n'est pas finie. Sur le versant valaisan du tunnel, on célébrera les 100 ans du BLS au mois de septembre. Dans ce numéro de *contact.sev* vous pourrez lire le dossier consacré aux pionniers qui ont creusé le tunnel du Lötschberg.

Cependant une ombre plane sur les festivités de ce centième: suite à la perte d'un gros client, BLS Cargo doit se séparer de plusieurs employés. Un plan social a été mis sur pied avec le SEV.

Pages 8-12



Inauguration du BLS le 28 juin 1913 avec des lignes déjà électrifiées.

## Retrait de l'initiative « Pour les transports publics »

# Un repli pour faire gagner FAIF

Le Comité de l'initiative « Pour les transports publics » retire son projet au profit de la contre-proposition directe du Conseil fédéral « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). Les initiants entendent ainsi contribuer à garantir durablement le financement futur des transports publics et faire en sorte que le projet FAIF soit accepté par le peuple suisse, car

FAIF garantit le financement des extensions urgentes du réseau ferroviaire. Le Parlement s'est montré conséquent en se prononçant pour un crédit de 6,4 milliards de francs pour la première étape d'extension du rail jusqu'en 2025. La votation populaire sur le projet FAIF aura probablement lieu le printemps prochain.

Page 19

## ÉDITO

## Savoir tirer les bonnes leçons

*En Suisse, le premier licenciement collectif de mécaniciens de locomotives est maintenant une réalité parce que le BLS a perdu le trafic marchandises de la Deutsche Bahn à travers le Gothard au bénéfice de CFF Cargo. Cela fait longtemps que le SEV met en garde contre les mauvaises conséquences que peut engendrer la concurrence. Notre syndicat a négocié un plan social pour limiter les dégâts de ce licenciement collectif.*

*Bernard Guillelmon, CEO du BLS, ne perd pas une occasion pour critiquer les CFF. Il leur reproche le bénéfice que l'ex-régie fédérale réalise sur le trafic voyageurs longue distance, bénéfice qu'il aimerait qu'il soit partagé avec le BLS. Il en appelle même à l'arbitrage d'une commission de la concurrence des transports publics.*

*Que ces propositions résolvent le problème, cela semble a priori douteux. Le SEV a toujours plaidé pour une coopération voire même une fusion entre les deux transporteurs ferroviaires de marchandises suisses plutôt que pour une concurrence acharnée. Mais ils ont choisi la voie de la concurrence. Il est toujours possible de tirer des leçons des erreurs commises plutôt que de continuer à lancer des flèches empoisonnées.*

*Barbara Spalinger,  
vice-présidente du SEV*

## Rentes attaquées

En prévoyant de baisser le taux de conversion de 6,8 à 6 %, le Conseil fédéral propose la plus forte réduction de rentes de tous les temps. Celles-ci diminueraient de plus de 12 %.

L'Union syndicale suisse combattra cette proposition tout en se mobilisant pour faire passer son initiative AVSplus.

Page 14

## EN VITESSE

**contact.sev va bientôt faire sa pause estivale**

■ Le prochain numéro de votre journal favori paraîtra dans 15 jours, soit le 18 juillet. Puis, la parution suivante aura lieu le jeudi 15 août. Ce sera déjà ce que l'on peut appeler le numéro de la rentrée. Donc merci de prendre note qu'il n'y aura pas de numéro qui sortira la semaine du 1<sup>er</sup> août.

**Responsabilité solidaire**

■ Les entrepreneurs du secteur de la construction faisant appel à des sous-traitants suisses ou européens ne pourront plus se défilier dès le 15 juillet. Le Conseil fédéral a précisé mercredi 26 juin dans une ordonnance les conditions leur permettant de se porter garants pour les conditions de travail pratiquées par leurs partenaires. Dès l'entrée en vigueur, les patrons devront répondre solidairement de tous les entrepreneurs et sous-traitants leur succédant dans une chaîne contractuelle. Le dispositif ne s'applique qu'aux secteurs de la construction, gros et second œuvre, accusés d'être responsables de la majeure partie des cas de dumping salarial.

**Accès non discriminatoire au réseau**

■ Le 14 juin, le Conseil fédéral a approuvé le Règlement administratif de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF). La CACF peut désormais agir non seulement sur plainte mais aussi d'office. Sa tâche est de veiller à un octroi non discriminatoire de l'accès au réseau. Les exploitants de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de traiter toutes les entreprises de transport de la même manière.

La deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2013, renforce la position de la CACF.

## Séance de juin du comité SEV

# Les caisses de pension au

**La manifestation du 21 septembre, l'élection du conseil d'administration de la Caisse de pensions CFF, le changement de primauté au sein de la propre caisse de pension du SEV: le thème des retraites a décidément dominé l'ordre du jour de la séance du comité.**

«Des retraites sûres et fiables», ce sera le thème central de la grande manifestation nationale qui aura lieu le 21 septembre prochain à Berne. «Lors de cette journée, nous voulons donner un signal très clair, nous manifesterons pour dire que les rentes variables sont inacceptables pour nos gens qui ont trimé toute leur vie pour gagner un revenu digne de leur travail», a lancé le président Giorgio Tuti. Avant de rejoindre le cortège des ma-

nifestants des autres syndicats, le SEV se rassemblera sur la Schützenmatte pour faire entendre sa voix. La sous-fédération des pensionnés a d'ores et déjà assuré le SEV de son plein soutien à cette manifestation. Chaque retraité a le droit de recevoir une rente stable.

Lors de la séance du comité, d'autres sous-fédérations ont fait savoir qu'elles vont mobiliser leurs troupes pour cette manif.

**Changement au sein du conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF**

Le conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF se compose de 12 membres, dont la moitié sont des représentants des employés et l'autre moitié de l'employeur. Sur les 6 sièges des représentants des employés, 4 reviennent au SEV. Le comité a décidé de présenter les candidatures de: Aroldo Cambi (chef des finances du SEV) pour remplacer

Erwin Schwarb (ex-SEV Assurances), le secrétaire syndical René Windlin devrait succéder à Vincent Brodard, également secrétaire SEV. Brigitte Aegerter (sous-fédération VPV) et Werner Amrein (sous-fédération SBV) compléteront la délégation SEV. Andreas Menet (ZPV), Markus Rüesegger (VPV), Sia Lim (adjointe du chef des finances du SEV) et Franziska Schneider (secrétaire syndicale) seront les suppléants.

**Revendication de la PV**

La sous-fédération des pensionnés (PV) est toujours d'avis qu'un représentant des retraités devrait siéger au sein du conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. Cependant son règlement ne prévoit pas pour l'heure une telle disposition. La sous-fédération PV a saisi l'Autorité bernoise de surveillance des institutions de prévoyance et des fondations pour examiner leur revendication.



Tous à Berne le 21 septembre!

## Consultation fédérale pour la promotion du fret ferroviaire

## Davantage de marchandises sur rail

**Le SEV, avec l'appui de son secrétaire syndical et conseiller national Philipp Hadorn, a répondu à la procédure de consultation lancée par le Conseil fédéral.**

Le Conseil fédéral a envoyé en consultation le 17 avril son projet «Concept global de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire». Ce projet souligne deux principes fondamentaux: d'une part la Confédération exige que soit assurée la rentabilité des offres proposées en trafic marchandises. D'autre part, elle met à disposition une infrastructure ferroviaire adaptée aux be-

soins et définit le cadre réglementaire requis pour atteindre cet objectif.

Le SEV va répondre à cette consultation en demandant des corrections: le fret ferroviaire doit impérativement être développé également au niveau régional et non pas uniquement au niveau du trafic international. Et pour atteindre cet objectif, la Confédération doit poser des exigences et fournir l'appui financier nécessaire pour qu'il y ait un fort transfert des marchandises

de la route au rail. Le 21 juin, Philipp Hadorn a déposé une motion au Conseil national qui va dans le même sens de la réponse du SEV dans la procédure de consultation. Le conseiller national et secrétaire syndical SEV demande que la prochaine révision de la loi sur le transport des marchandises contienne des mesures concrètes (si nécessaire avec l'aide de crédits supplémentaires) pour revitaliser le fret ferroviaire également dans les régions périphériques.

Le comité du SEV appuie cette orientation stratégique, convaincu que le volume des marchandises transportées sur rail peut être fortement augmenté. Ceci dans l'intérêt général de

la population, pour éviter des engorgements sur les routes et ménager l'environnement. **AC**



Philipp Hadorn.

Dans leur réponse à la procédure de consultation sur le projet «Concept global de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire», les CFF relèvent que «l'attrait du transport ferroviaire de marchandises passe en outre par la mise en place de réglementations dans le domaine de la circulation routière, telles que l'interdiction de circuler la nuit ou l'interdiction de cabotage et des restrictions en matière de poids et longueur».

# centre des débats

## Changement de primauté au SEV

Le comité a aussi dû se pencher sur la propre caisse de pension du SEV au sein de laquelle le personnel de notre syndicat est assuré. En raison de l'évolution de la pyramide des âges et de la situation des marchés financiers, le comité a décidé que la caisse de pension passera du régime de la primauté de prestations au régime de la primauté de cotisations. Martin Schnider, expert du 2<sup>e</sup> pilier, a expliqué aux membres du comité les motifs de ce changement : le maintien du régime de la primauté des prestations causerait une augmentation massive des coûts à la charge du SEV. Le comité a donné son feu vert à cette proposition de modification de régime et libéré le montant des réserves nécessaire que l'employeur doit prévoir pour compenser les conséquences que ce changement de primauté aura sur le personnel du SEV.

Peter Moor

## INFO

### Le comité SEV en bref

- Le comité a dressé un petit bilan sur le **congrès des 23 et 24 mai**. Les réactions ont été largement positives; le congrès a été perçu comme varié et animé. Seule critique: le faible écho dans les médias.
- Le prochain congrès du SEV aura lieu le **jeudi 28 mai 2015**. Selon le tournus établi, il ne durera qu'une journée. Les traditionnelles assemblées des délégués des sous-fédérations se tiendront la veille, en 2014 ces dernières auront lieu plus ou moins toutes le 22 mai. Les séances du comité n'auront plus lieu le dernier vendredi du mois, mais au milieu du mois afin d'éviter de nombreux conflits de dates.
- Le **système de contrôle interne** (SCI) du SEV est installé; il identifie et prévient aussi bien les risques financiers que les processus syndicaux et techniques, il préconise les mesures que le SEV devrait prendre pour éviter ces risques.
- La **responsable du personnel** du SEV Ursula Lüthi a donné son congé; après plus de deux décennies passées au sein de notre secrétariat central, elle a manifesté son envie de relever de nouveaux défis professionnels. Son poste a été mis au concours (voir annonce en page 13).

pmo

## Photo de la semaine



Il n'y avait pas que le BLS qui était à la fête le week-end dernier: les RhB célébraient également le 100<sup>e</sup> anniversaire de la ligne Bever-Scuol-Tarasp. C'est en 1913 qu'a débuté l'exploitation électrique aux RhB. En outre, le premier coup de pioche pour le Prättigau-Bahn avait été donné il y a 125 ans, l'Albula-Bahn circulait pour la première fois il y a 110 ans et il y a 5 ans, le 7 juillet 2008, plusieurs tronçons ont été inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. La photo ci-dessus montre en avant-plan le château de Tarasp et en arrière-plan le tronçon ferroviaire qui mène à Scuol.

## L'absurde ouverture des marchés

2018. Les accords bilatéraux prendront un nouvel effet sur l'ouverture des marchés publics, notamment pour des transports en exigeant la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.

Première conséquence: CFF en tête, cette séparation signifie la destruction des entreprises intégrées. Si l'infrastructure « coûte » et nécessite des investissements, l'exploitation peut – et certains n'en doutent pas – générer du profit. Il ne sera plus question d'utiliser le capital (celui des possessions immobilières par exemple) plutôt rémunérateur pour l'investissement dans l'entreprise ou pour l'amélioration des conditions de travail et de sécurité.



Deuxième effet, porté au pinacle du libéralisme, la concurrence. Là pourtant l'absurde est flagrant: les entreprises de transports publics sont des émanations de l'Etat, sous la forme de subventions ou de financements émanant de l'Etat. Les « services publics », c'est concrètement la transformation de nos impôts en services, utiles à tous. En mettant au concours, donc en attribuant au moins coûtant l'exploitation des lignes, on va au-devant de problèmes de qualité, de gouvernance et finalement de sécurité. Mais comment donc, me dira-t-on, les entreprises seront plus efficaces! Pourtant voilà ce que je vois arriver, et qui est déjà arrivé, en Allemagne ou en Angleterre. Une entreprise qui exploite ses propres lignes se trouvera à devoir elle aussi postuler pour ce qu'elle fait depuis plus de 100 ans. En même temps, une entreprise de l'Union européenne, dont la succursale nouvellement créée est en Suisse centrale – l'exemple est bien sûr fictif! – répond également à l'offre. 1 % moins élevée. Imaginons maintenant que l'autorité adjudicatrice accorde ce marché à cette entreprise européenne. Celle-ci fera venir ses véhicules et ses chauffeurs, certains feront plus de 100 km tous les matins pour venir desservir la ligne. L'entreprise locale avait tout sur place, y compris les chauffeurs! Ne me dites pas que c'est la loi du marché, l'inéluctable ou encore le « there is no alternative » du thachérisme. Car les politiques qui vont choisir d'attribuer ce marché sont les mêmes qui siègent dans le conseil d'administration de l'entreprise, les mêmes ministres de tutelle qui parlent mobilité durable et coupent les rubans d'inauguration de nouvelles lignes puis oublient très à propos que les bus seront conduits par des personnes inattentives au bord de l'épuisement, que les véhicules de l'entreprise évincée seront vendus à vil prix à des consortiums spécialisés dans la sous-traitance de lignes autrefois fierté des villes et des cantons et que finalement cet important employeur du canton réduira ses effectifs. Depuis des années on sait les catastrophes, notamment les accidents, générés par les infrastructures mal entretenues pour gagner de l'argent, causés par les mécaniciens ou chauffeurs éreintés par les horaires de trop d'amplitude. La cohérence est une qualité qu'il est difficile d'appliquer à 100 %, j'en conviens, mais une telle cécité de la part des politiques laisse pantois: être capable de détruire l'outil même dont on a la charge!

Valérie Solano

## Le juste prix ou rien

« Un pays développé n'est pas celui où le pauvre possède une voiture mais où le riche emprunte les transports en commun. » Cette juste et forte phrase a été lue sur une banderole lors de l'un des cortèges défilant dans les rues du Brésil, immense pays parcouru depuis trois semaines par un profond et multiple mouvement de protestation. Tout a commencé avec la colère soulevée par une hausse du prix du ticket de bus, de 3 à 3,2 reais. Une augmentation de 60 à 68 reais par mois, cela compte quand le salaire minimum est de 760 reais (env. 322 francs).

Mais le mouvement n'a pas tardé à s'approfondir ni la revendication à se diversifier. Se mêlent désormais, dans l'opinion publique et sur les pancartes arborées par les manifestants: le dégoût à l'égard de tous les partis, l'indignation devant la corruption omniprésente, la contestation des dépenses somptuaires pour les grandes compétitions sportives et la demande instante aux autorités de la Fédération ainsi que des Etats et des villes de revoir leurs priorités budgétaires. Leur incurie persistante a mis l'éducation, la santé et les infrastructures de réseaux dans un état de délabrement avancé. Pour redonner une qualité acceptable aux services et aux installations, il faudra que les pouvoirs publics consentent enfin à prendre leurs responsabilités et à investir massivement dans les secteurs trop longtemps négligés.

Face à la gravité de ces problèmes, la question du prix des transports collectifs, qui a fait office de déclencheur, semble avoir perdu de son importance. D'autant que, l'une après l'autre, les



grandes villes du pays, São Paulo en tête, ont renoncé aux augmentations prévues, sans toutefois parvenir à reprendre la maîtrise d'une situation devenue bien plus complexe.

Et le débat se poursuit sur les transports urbains, dont certains continuent à demander la gratuité pour tous les usagers. Ils réclament le «tarif zéro» généralisé, avec deux arguments imparables dans le contexte brésilien. Les sociétés d'exploitation, publiques ou concessionnaires, développent leur réseau de bus et de métro et modernisent leur matériel roulant

avec une lenteur désespérante - quand elles le font. En outre, ces sociétés manquent de transparence et leurs comptes sont incompréhensibles - quand elles les publient. En clair, elles ne méritent pas d'encaisser le prix de services qu'elles ne rendent pas dans la mesure raisonnablement attendue.

En Europe, l'idée de la gratuité dans les transports en commun prend évidemment un autre sens. Sauf rarissimes exceptions, comme à Aubagne dans la Provence française depuis 2009 ou à Tallin, capitale de l'Estonie, depuis le début de cette année, la gratuité totale est refusée. Pour une raison évidente: il faut bien que le coût des transports soit payé. Autant partager la facture entre les collectivités et les usagers, c'est-à-dire entre les contribuables et les consommateurs.

Ce refus de principe, qui empêche de supprimer en particulier les dépenses liées à l'encaissement et au contrôle des titres de transport, s'accommode de réductions partielles et sélectives, accordées le plus souvent à ti-

tre promotionnel. On connaît des cas de gratuité momentanée, accordée lors de la mise en service d'une nouvelle ligne ou d'une grande manifestation jubilaire, sportive, populaire. On connaît aussi la gratuité de certains transports touristiques, dans les stations ou même en ville, à l'instar du tram panoramique «Circle-Line» lancé ce printemps à Zurich dont il assure une visite confortable. Mais ces initiatives, souvent financées en partenariat public-privé, ont une portée limitée et pèsent relativement peu sur les budgets d'exploitation des sociétés de transport.

Il en irait autrement de gratuités accordées durablement à certaines catégories d'usagers, tels les jeunes en formation, les bénéficiaires de la prévoyance-vieillesse, les personnes en recherche d'emploi, etc. Toutes les demandes allant dans ce sens ont été refusées, la dernière en date concernant les moins de 25 ans par le Conseil communal (pouvoir délibérant) de Lausanne le 12 février dernier.

Dans l'ensemble, on en reste au mode de financement traditionnel, qui met les investissements et une partie des frais d'exploitation à la charge des budgets des collectivités actionnaires, le solde étant fourni par les ventes aux clients. Dès lors, le débat porte sur la répartition des charges mais non sur le principe de leur couverture partielle par les usagers des transports collectifs.

En réalité, au Brésil comme en Suisse, les voyageurs sont disposés à payer une contribution au coût de leur déplacement. Mais à une condition, universellement posée et parfaitement légitime: que la qualité du service offert respecte leur dignité de client et corresponde au niveau raisonnablement exigible de la part des prestataires.

Yvette Jaggi

Le SEV salue la vente de billets avant le départ du train

## Mieux vaut tard que jamais...

Le SEV considère que l'introduction de la vente de billets sur le quai est une mesure adéquate dans le cadre de l'application de l'obligation d'avoir un titre de transport. Mais c'est tout de même malheureux que les CFF n'aient pas écouté plus tôt les avertis-

sements du personnel concerné. Ils auraient pu s'épargner bien des problèmes liés à leur image.

Avec l'introduction de l'obligation d'avoir un billet il y a un an et demi, les CFF voulaient obtenir de la clientèle qu'elle achète son billet avant le dé-

part du train. Tous les contrevenants devaient être traités de manière également sévère. Les conséquences sont connues: les plaintes de voyageurs bien intentionnés qui avaient été traités comme des criminels se sont accumulées. Entre-temps, les CFF ont oc-

troqué au personnel des trains une plus grande marge de manœuvre, comme ce personnel l'avait souhaité depuis le début. «Le personnel des trains est bien entraîné et capable de déterminer si quelqu'un est bien intentionné ou pas», souligne le vice-prési-

dent SEV Manuel Avallone. Maintenant enfin, un pas essentiel est fait pour solutionner le problème: les voyageurs peuvent annoncer au personnel de train avant le départ qu'ils n'ont pas de billet et sont alors traités comme des clients et non pas comme des voleurs. «Grâce à cette mesure, on peut enfin exercer notre profession comme on se l'est toujours imaginée», déclare Andreas Menet, président de la sous-fédération ZPV du SEV.

Parfois annoncée moribonde, la section RPV Lausanne-Triage Renens existe bel et bien !

# « On est là pour nos membres »

**Trois hommes, c'est le minimum pour faire vivre un comité. Victor Luengo, Philippe Roth et Mile Trpkovski composent le comité RPV Lausanne-Triage Renens depuis fin 2011.**

Ils veulent tordre le cou à la rumeur qui annonce la section comme moribonde. « Ceux qui

plique Philippe Roth, touché par des déclarations écrites dans notre journal, issues de la RPV Lausanne, qui invitaient les membres RPV Lausanne-Triage à rejoindre leurs rangs en raison d'un comité inexistant. Pour le comité RPV Lausanne-Triage, il est important de maintenir une section distincte, puisque Lausanne-Triage appartient à la Division Infra et Lausanne à la Division



Jean-Pierre Etique est le secrétaire syndical SEV en charge de la section RPV Lausanne-Triage Renens.

disent que le comité est inexistant ont totalement tort. Nous sommes trois, nous nous rencontrons régulièrement», ex-

Voyageurs.

**Faire bouger la section**

La section compte 61 membres

## Comité de la section RPV Lausanne-Triage Renens: 3 membres qui fonctionnent comme un seul homme

**Victor Luengo, président**

(pas de photo)  
Adresse mail:  
romihilitom@hotmail.com  
Tél. 078 861 15 97

Victor était en vacances lors de la rédaction de l'article. Ces trois membres sont en place depuis mi-décembre 2011 et se rencontrent régulièrement.

**Philippe Roth, caissier**

Adresse mail:  
philroth@bluewin.ch  
Tél. 078 644 55 53



**Mile Trpkovski, secrétaire**

Adresse mail: imiki@me.com  
Tél. 076 335 54 53



venant de Lausanne-Triage Denges et de Cargo Renens. Le comité ressent certes un désintérêt de la part des membres, puisque l'assemblée d'automne 2012 n'a pas attiré une grande affluence. Mais il ne compte pas rester les bras croisés et va prendre des mesures. Des actions vont être mises sur pied avec le soutien du SEV et des rencontres régu-

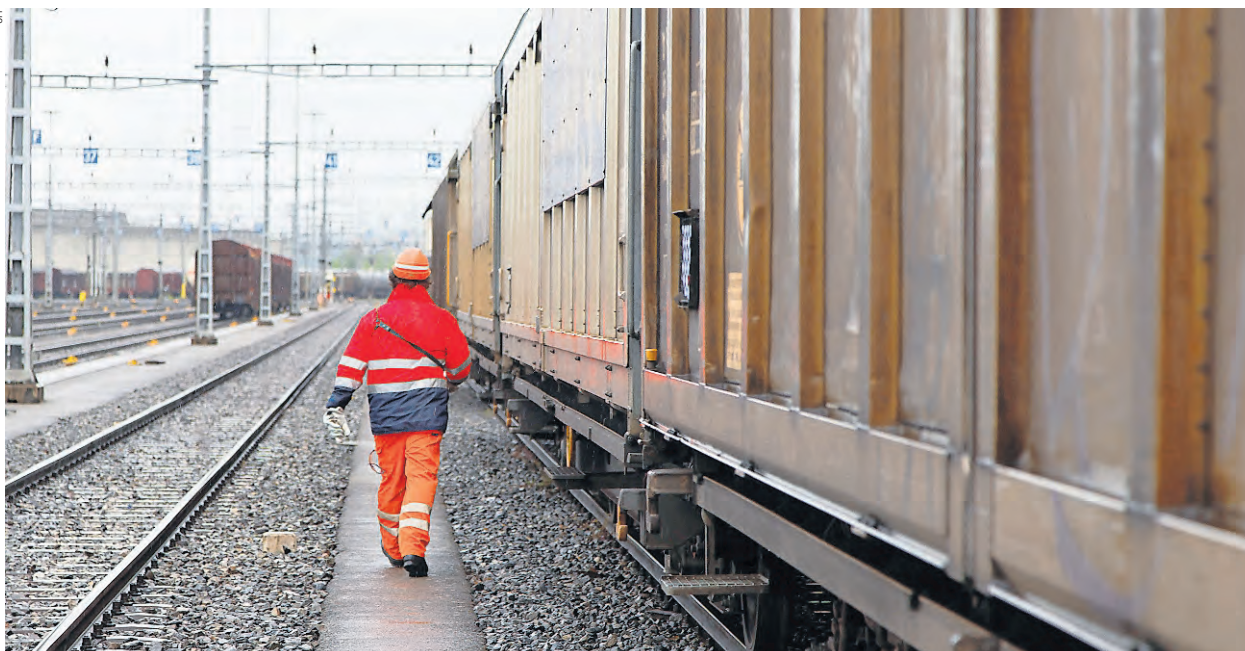
lières sont désormais planifiées avec le secrétariat régional de Lausanne. Des contacts vont également être établis avec le comité RPV Lausanne. Une sortie d'une journée va également être mise sur pied en septembre, afin de regrouper les troupes et créer l'esprit d'équipe. La prochaine assemblée aura lieu en février 2014.

**Appel aux collaborateurs Cargo**

Le comité se déclare très ouvert à la présence d'un employé Cargo en son sein, ce qui lui permettrait d'inclure les soucis de Cargo à ses préoccupations. A noter que le SEV a œuvré récemment pour les collaborateurs de Lausanne-Triage en obtenant des examens préalables permettant d'augmenter les chances de réussite à l'OCVM. Le SEV a également obtenu un soutien à la lecture pour ceux à qui cela posait problème durant l'examen.

**Sous-effectif**

Lausanne-Triage est en sous-effectif depuis des années. Avec la fermeture de La Praille (GE), des collaborateurs arrivent pour faire des stages et pourraient être titularisés. C'est une bonne nouvelle. Avec la nouvelle direction de gare (depuis une année, après des mois, voire des années de flou), un climat de confiance a été instauré. Le comité RPV Lausanne-Triage Renens est fier du travail accompli. Et le SEV dit un grand merci à ces trois collègues qui ont repris le comité et qui défendent les conditions de travail de leurs collègues.



La section RPV Lausanne-Triage Renens compte 61 membres dont une grande partie travaille à la gare de triage de Denges.

Nous avons rencontré le nouveau syndic de Lugano



Le syndic Marco Borradori prépare la séance de la Municipalité.

## De la Porsche à Tilo

**Après avoir été durant 18 ans directeur du Département du territoire du canton du Tessin, Marco Borradori a été élu ce printemps syndic de Lugano. contact.sev l'a rencontré pour évoquer son activité au sein du gouvernement tessinois. En sa qualité de ministre cantonal des transports, il a été un moteur du fort développement des transports publics tessinois malgré les oppositions de la Lega, son propre parti.**

■ **contact.sev:** Durant votre mandat de conseiller d'Etat, les transports publics tessinois ont connu un fort développement. Estimez-vous que vos 18 années passées à la tête du Département du territoire ont été positives ?

**Marco Borradori:** Indiscutablement oui. Je suis arrivé au gouvernement durant la première phase d'application de la loi cantonale sur les transports publics, approuvée en décembre 1994. Avec mes collaborateurs du service de la mobilité, nous avons réussi à imposer un programme sur le long terme. En 1996, le canton versait entre 5 et 6 millions de

francs aux ETC, aujourd'hui ce montant est dix fois supérieur. Nous avons donc réussi, grâce à un excellent travail d'équipe et à une planification claire, à faire comprendre l'importance des transports publics.

■ **Cependant votre parti, la Lega dei ticinesi, ne vous a pas toujours soutenu.**

Surtout au début de mon mandat, et en effet c'était dur. Par la suite la situation a changé. Je sais que, vu de l'extérieur, certains mécanismes internes aux partis peuvent être difficiles à comprendre. Mais je dois dire qu'en expliquant et en motivant les choix, j'obtenais un certain consensus, au-delà des déclarations tonitruantes ou des définitions ironiques, comme celle de « train des Schtroumpfs » que la Lega utilisait lorsqu'elle parlait du chemin de fer Lugano-Ponte Tresa. Je peux dire que je me suis toujours accordé certaines libertés, même lorsque parfois le groupe de la Lega au Grand Conseil ne soutenait pas les demandes de crédit présentées par mon Département.

■ **Mais les affrontements entre la Lega et le gouvernement tessinois subsistent, il suffit de penser à la votation du 9 juin de cette année sur le tunnel de contournement des communes du Basso Malcantone entre Bioggio et Ponte Tresa. La Lega était opposée à ce**

**que le canton réalise ce tunnel.**

J'ai toujours rappelé les immenses efforts qu'il a fallu déployer pour trouver un accord au niveau régional pour se mettre d'accord sur un mode de contournement des zones habitables de cette zone du Basso Malcantone. Le rejet en votation populaire d'un projet d'une telle portée aurait compromis l'obtention des subsides de la Confédération (mais le 9 juin les Tessinois ont accepté le projet du Conseil d'Etat et donc rejeté le référendum de la Lega).

■ **Si vous avez défendu la cause des transports publics face à une opposition politique provenant de votre propre parti, c'est que vous devez certainement avoir une bonne dose de conviction personnelle sur le sujet. Un beau changement par rapport à l'époque où vous rouliez de Lugano à Bellinzona en Porsche.**

En 1995, j'avais certainement un peu de difficulté à comprendre, et donc à faire miennes, certaines revendications favorables à la protection de l'environnement. Dans le Département du territoire, il y a des services comme celui de l'environnement et celui des constructions, avec entre deux le service des planifications. Durant mes années passées au Conseil d'Etat, j'ai pris conscience de deux choses: la première, c'est que nous ne pou-

vons pas continuer à accepter et à absorber l'augmentation du trafic privé comme cela a été le cas ces dernières années, raison pour laquelle le développement des transports publics est nécessaire. Malheureusement, ce développement est limité par les capacités financières des collectivités publiques. La deuxième chose dont j'ai pris conscience, c'est que nous avons besoin d'un

« **Nous ne pouvons pas simplement continuer à accepter et à absorber l'augmentation du trafic privé comme cela a été le cas ces dernières années, raison pour laquelle le développement des transports publics est nécessaire.** »

développement équilibré, qui tienne compte de toutes les sensibilités, y compris celles toujours nombreuses favorables aux exigences des automobilistes. Il faut donc réussir à faire cohabiter des besoins différents, en gardant l'objectif de sauvegarder la qualité de vie de tout le monde.

■ **Les restrictions financières commencent à faire mal. L'année passée, le canton a coupé 1,8% de ses indemnités aux ETC. D'autres coupes sont prévues. Ne sommes-nous pas en train de trop tirer sur la corde ?**

C'est une situation vraiment difficile, parce que nous avons très bien travaillé avec les ETC, dans un climat de respect et de compréhension de nos besoins respectifs. D'autre part,

comme membre du gouvernement, je ne pouvais pas ignorer les difficultés financières, ni l'importante augmentation de nos dépenses durant ces dernières années. Au sein du gouvernement nous étions pourtant conscients que le fait de demander d'ultérieures réductions de dépenses pouvait faire problème, comme pourraient causer des problèmes les éventuelles rédu-

tions de prestations qui sont à l'étude au niveau du trafic nocturne ou dans les régions périphériques. Ce sont des situations douloureuses pour le politicien qui croit dans les transports publics, mais pour lesquelles il n'y a pas beaucoup d'alternatives. Je suis également conscient des difficultés que rencontrent les entreprises de transports publics déjà confrontées à l'assainissement des caisses de pension.

■ **Lorsque vous étiez conseiller d'Etat, le SEV a pu compter sur votre soutien à maintes reprises, notamment lors de la grève du personnel des Ateliers CFF de Bellinzona. Vous êtes également intervenu lors des journées des délégués des**

### BIO

Marco Borradori est né en 1959 à Lugano où il a grandi et effectué sa scolarité jusqu'au gymnase et où il vit seul. Il a obtenu une licence en droit à Zurich en 1983 et en 1986 il a passé son brevet d'avocat et de notaire.

Sa carrière politique a commencé avec l'avènement de la Lega des Tessinois. En 1991, il a été élu au Conseil national et en 1992 municipal à Lugano. En 1995, il quitte ces deux fonctions suite à son élection au Conseil d'Etat, où il a dirigé le Département du territoire jusqu'au mois d'avril 2013, lorsqu'il est « revenu » à Lugano pour y assumer la charge de syndic de la ville.



Le conseiller d'Etat Marco Borradori aux Ateliers CFF de Bellinzone en 2008, lors de la grève du personnel.

### sections VPT tessinoises. Comment avez-vous vécu ces moments ?

C'étaient des moments de grande liberté qui m'ont fait grandir. Avec le SEV j'ai toujours eu un rapport très direct, transparent et constructif. Je crois pouvoir dire que nous avons obtenu de bons résultats.

■ **Sous votre impulsion, le Conseil d'Etat a favorisé la naissance du très important projet de construction de la nouvelle liaison ferroviaire Mendrisio-Varese. Cependant la construction de cette ligne rencontre des difficultés sur le versant italien. Etes-vous inquiet ?**

Avant tout, il convient de rappeler l'importance du projet qui permettra de dégorger les routes, améliorant ainsi les conditions de vie des riverains, mais aussi de ceux qui passent des heures dans des bouchons pour venir travailler chez nous, en leur offrant une alternative très appréciée comme les trains Tilo. Du coup, cela rapprochera les Tessinois de la

Suisse romande et leur ouvrira une fenêtre sur le monde, reliant de manière efficace le canton à l'aéroport international milanais de Malpensa. Je ne connais pas dans les détails les difficultés actuelles en Italie. De toute façon les accords ont été signés, et les chantiers sont déjà bien avancés, il n'est plus possible de faire marche arrière. La ligne sera donc faite. J'espère que la ligne sera finie pour l'Expo universelle qui aura lieu en 2015 à Milan. Mais quelques mois de retard, pour une infrastructure censée durer au moins un siècle, ce n'est pas une catastrophe.

■ **Lugano aussi vit une phase mouvementée en ce qui concerne les transports publics.**

Oui, l'année passée, nous avons révolutionné le réseau avec l'ouverture du tunnel Vedeggio-Cassarate, en résolvant les problèmes de trafic dans divers quartiers de la ville et en améliorant la vitesse commerciale des transports publics. Il reste certaines choses à revoir dans le centre et, surtout, le système des feux de

signalisation qui n'est pas encore au point. Nous avons augmenté d'environ 20% l'offre des transports publics et, après une première phase durant laquelle les usagers ont aussi dû s'habituer aux nouveaux automates à billets de notre communauté tarifaire, il

« **Le peuple suisse, y compris les Tessinois, ont approuvé l'Initiative des Alpes et le transfert des marchandises de la route au rail. Et la volonté populaire doit être respectée.** »

me semble percevoir une certaine satisfaction. Enfin, nous avons le très important projet du tram qui reliera la plaine de Vedeggio avec le centre de Lugano. Ce tram pourrait entrer en activité en 2023.

■ **L'assainissement du tunnel routier du St-Gothard pourrait être l'occasion de donner une impulsion décisive au transfert de la route au rail, mais le Conseil d'Etat demande le percement d'un deuxième tube routier. Pourquoi ?**

Après la votation sur le contre-

projet Avanti, balayé aussi au Tessin, j'avais dit que le doublement du tunnel routier du Gothard n'était plus une option. Par la suite est apparu le problème d'assainissement et, pour le gouvernement cantonal, l'idée de ne plus avoir de liaison routière avec le nord

des Alpes durant un millier de jours est très problématique. Les estimations des coûts pour le transbordement du trafic sur les trains nous sont apparues, du moins au début, très approximatives, sans parler des résistances du canton d'Uri et de la région de Biasca farouchement opposés à l'installation de terminaux route-rail sur leur territoire. Pour toutes ces raisons, le doublement du tunnel routier sans augmentation de la capacité nous a semblé être la meilleure alternative. Cependant, la non-augmentation de la capacité revêt pour

moi une importance cruciale. Notre canton suffoque déjà sous le trafic et si l'on devait supprimer les limites du transit au Gothard, la situation dégénérerait de manière vraisemblablement irréversible. Le Conseil d'Etat était même arrivé au point de proposer de creuser un deuxième tube sans assainir l'ancien, pour maintenir la liaison et garantir les limites de la capacité.

■ **Mais comment est-il possible de garantir de ne pas augmenter la capacité si même l'accord sur les transports terrestres avec l'Union européenne n'autorise pas des limitations artificielles de la capacité ?**

Je le répète, c'est le point fondamental auquel les pouvoirs politiques doivent donner une réponse réaliste et correcte. Le peuple suisse, y compris les Tessinois, ont approuvé l'Initiative des Alpes et le transfert des marchandises de la route au rail. Et la volonté populaire doit être respectée.

Réduction du trafic de marchandises sur l'axe du Gothard

# Un plan social vient d'être négocié par le SEV et le BLS pour limiter les dégâts humains

**A l'issue d'intenses négociations, BLS et les syndicats sont parvenus à un accord sur le plan social concernant les collaborateurs amenés à perdre leur poste en raison de la suppression du trafic de marchandises non rentable sur l'axe du Gothard.**

Communiquée début avril, la suppression des trains de marchandises en transit non rentables du client DB Schenker Rail sur l'axe du Gothard à partir de 2014 va entraîner une réduction des effectifs chez BLS et BLS Cargo. Entre autres mesures, BLS a mené au cours des derniers mois d'intenses négociations relatives à l'élaboration d'un plan social avec les partenaires sociaux SEV, transfair et VSLF. Celui-ci sera valable pour tous les collaborateurs de BLS et BLS Cargo qui vont perdre leur emploi en ces circonstances.

Après de nombreux cycles de discussions, les partenaires sociaux viennent de trouver un accord. Le plan social s'applique rétroactivement dès le 1<sup>er</sup> avril 2013.

## Prestations aux employés touchés par cette diminution du volume du travail

Les collaborateurs concernés bénéficieront donc de diverses prestations visant à atténuer les effets de la perte de leur emploi, notamment:

- une garantie de salaire limi-

tée dans le temps et sur le plan financier en cas d'acceptation d'un poste moins bien payé chez un autre employeur;

- des prestations de sortie adaptées à l'âge et aux années de service;

- un engagement de maintien de l'emploi pour les collaborateurs de plus de 60 ans;

- la possibilité d'un départ anticipé à la retraite pour les collaborateurs dès 62 ans;

- de plus, le plan social prévoit l'introduction d'une commission paritaire qui rendra des décisions sur les cas difficiles ou en cas de différences d'interprétation du plan social.

## Possibilité d'accompagner les cas difficiles

«Le résultat apporte aux personnes concernées des prestations supplémentaires, et nous pouvons accompagner l'application par le biais de la commission sur les cas spéciaux» commente la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger en parlant du plan social.

## Premières mesures pour atténuer la suppression d'emplois

Suite à la perte de trafic sur l'axe du Gothard, BLS et BLS Cargo estiment que la réduction des effectifs concernera entre 70 et 80 emplois, dont 50 à 60 postes de pilotes de locomotive. Des mesures ont d'ores et déjà été établies afin d'amortir la suppression de ces emplois, notamment la recherche d'autres activités au sein de BLS, la réduction des taux d'occupation, l'indemnisation des suppléments pour le travail de nuit et/ou le dimanche sous forme de temps au lieu d'argent ou encore la transmission de personnel, en particulier des locomotives, à d'autres entreprises ferroviaires. Les premières discussions nous permettent d'espérer qu'au moins une partie du personnel concerné trouvera une nouvelle place auprès d'autres entreprises ferroviaires. D'après notre estimation actuelle, il ne sera toutefois pas possible d'éviter les licenciements. «Nous continuons à faire tout ce qui est en



Cette réduction des effectifs chez BLS Cargo a été rendue nécessaire suite à la perte d'un gros client.

notre pouvoir pour limiter autant que possible le nombre de licenciements», a affirmé Bernard Guillelmon, président de la direction de BLS.

## Une procédure de consultation va être mise en place

Par la suite, BLS ouvrira au début de la semaine prochaine la procédure de consultation prévue par la loi en de telles situations auprès des représentants

des employés. Dans le cadre de cette procédure, les partenaires sociaux ont la possibilité de proposer des mesures supplémentaires, pas encore appliquées, pour réduire l'étendue de la suppression d'emplois. BLS examinera également ces mesures dans le détail. La procédure de consultation sera achevée d'ici début août 2013.

Communiqué BLS/SEV



Erstfeld, 21 juin: le secrétaire syndical SEV Jérôme Hayoz informe les mécaniciens de BLS Cargo sur le contenu du plan social qui était en train de se négocier entre les partenaires sociaux. A l'issue du débat, les mécaniciens présents ont accepté à l'unanimité, moins une voix, le plan social.



Le point de vue syndical sur la situation du personnel au BLS

## « Occupez-vous des gens et pas que des chiffres ! »

**Depuis que le BLS a lancé l'année dernière son programme d'économies «Gipfelsturm» (A l'assaut du sommet), l'entreprise se retrouve en permanence en état d'urgence – et le personnel subit une pression croissante.**



Lors de l'assemblée de la VPT-BLS du 7 mai, Jérôme Hayoz (à dr.) félicite Balthasar Stöcklin pour son élection à la présidence.

Le 2 juillet 2012, la direction BLS lançait un programme d'économies sous le nom de «Gipfelsturm» (litt. «A l'assaut du sommet») avec pour objectif de réduire jusqu'en 2015 ses coûts de manière «durable» d'un montant récurrent de 50 millions de francs par an. Le 3 juillet, le BLS indiquait que l'accroissement des prestations, avec des indemnités qui sont simultanément en recul, le prix des sillons qui augmente, le recul du trafic des trains-autos, les pertes de recettes suite aux interruptions du trafic de transit au Lötschberg et au Gothard et l'assainissement de la Caisse de pensions avaient rendu ces

mesures indispensables. Les mesures mises en œuvre immédiatement ont amélioré le résultat 2012 du groupe de 12 millions, selon une communication du BLS en avril 2013. Pour l'année en cours, le BLS a décidé en novembre 2012 d'économies d'environ 10 millions; il a annoncé qu'elles feraient perdre leur place à 10 à 15 collaborateurs, 30 autres diminutions d'effectifs résultant de fluctuations naturelles. Le 27 février 2013, dans la feuille d'information du personnel «Blitz», le BLS précisait «qu'il ne pouvait vraisemblablement pas proposer de

solution» pour 4 collaborateurs du secteur Production.

### L'intervention efficace du SEV

«Le BLS s'efforce maintenant véritablement de trouver des solutions», déclare le secrétaire syndical SEV Jérôme Hayoz. Un des quatre collègues a trouvé un poste à l'interne, un deuxième a une place en vue à l'extérieur et pour les deux autres la recherche de solutions se poursuit.

### Le SEV n'accepte aucun licenciement

En vue de la rencontre planifiée le 3 juillet avec les repré-

sentants du BLS, au sujet de la poursuite du «Gipfelsturm», Jérôme Hayoz souligne que le SEV continuera à refuser tout licenciement. «Dans une entreprise de la taille du BLS, des solutions internes doivent être possibles. Et avant de mettre des gens à la rue, les dirigeants doivent faire des économies sur leurs propres salaires! Mais avant tout le BLS, dans les négociations sur les offres avec les cantons, ne doit accepter aucune baisse des indemnités pour des prestations identiques ou augmentées. Le citron Personnel ne donnera plus aucune goutte!»

### Une insécurité croissante

Ce sont naturellement les mécaniciens, les agents de la manœuvre, les contrôleurs techniques et les agents du mouvement qui sont le plus inquiets car leurs places de travail sont menacées par la perte du mandat de transport de DB Schenker au Gothard (voir page 8).

Mais la création du nouveau domaine de la Production ferroviaire, mise en œuvre en

2011, n'est pas encore digérée partout. Cela vaut particulièrement pour l'entretien du matériel roulant: le projet «IH 2020» a dû être revu, le retour du dépôt Aebimatte à Berne au propriétaire CFF, prévu pour 2019, est remis en question et la direction BLS examine les options les plus diverses pour l'avenir, jusqu'au regroupement à un seul endroit. Dans l'intervalle, des solutions de dépannage seront nécessaires.

Jérôme Hayoz met en garde: «Il y a toujours plus de collaborateurs et collaboratrices BLS qui perdent leurs repères avec toutes ces incertitudes. Il s'agit là d'un très grand facteur de perte d'efficacité. En effet ces gens, par peur ou résignation, cessent de participer aux réflexions car ils ne savent pas où tout cela va les mener. C'est un potentiel précieux qui est perdu. Le BLS doit se remettre à s'occuper des gens et pas seulement des chiffres!»

### Un changement de culture

La fusion intervenue il y a 7 ans avec le RM (Regionalverkehr Mittelland) avait déjà conduit à un changement de culture par l'augmentation massive des effectifs et l'accroissement de la taille de l'administration, déclare Balthasar Stöcklin, le nouveau président de la section VPT-BLS. «Le BLS SA a définitivement évolué entre-temps vers un groupe multiculturel imprégné de gestion économique. Conduire avec des chiffres-clés, mesurer les prestations, vivre avec des mots d'ordre fait partie de notre quotidien. C'est possible que cela conduise au but mais cela perturbe le sentiment que nous avons de vivre et de travailler dans une grande famille.» Toutefois l'attachement du personnel BLS à son entreprise est encore exceptionnellement élevé. «Mais les restructurations et les annonces de licenciements refroidissent l'ambiance du jubilé et posent des questions quant à l'avenir.»

### « Le nouveau style du BLS n'est a priori ni pire ni meilleur, il est simplement différent »

Au SEV, la vice-présidente Barbara Spalinger est responsable des entreprises de transport concessionnaires. Nous voulions savoir de sa part comment elle juge la politique du personnel du BLS.



abordable. Avec lui, on pouvait batailler mais il avait le souci du personnel et il a souvent fait acte d'autorité en proposant un compromis. A l'époque, on disait au BLS que la bonne foi était une chose très importante, qu'on devait se faire confiance et régler verbalement le plus de choses possibles. Ce n'est plus comme cela aujourd'hui. C'est consciemment qu'un changement de culture a eu lieu.

Après le départ de Mathias Tromp, il fallait aussi amener un nouveau style. Le nouveau style n'est a priori ni pire ni meilleur, il est simplement différent. Pour la caisse de pensions par exemple, le BLS suit toujours une ligne claire et très correcte.

#### ■ contact.sev: Le remplacement de Mathias Tromp par Bernard Guillelmon à la tête du BLS a-t-il changé quelque chose ?

**Barbara Spalinger:** L'ancien BLS était une organisation relativement patriarcale, avec tous ses avantages et inconvénients. Monsieur Tromp était un partenaire difficile mais

#### ■ Quels sont tes vœux au sujet de la politique du personnel du BLS ?

J'aimerais plus de transparence effective et plus de possibilités de régler vraiment les choses sur place, à la table de conférence.

Actuellement c'est souvent un peu opaque, on ne sait pas qui est compétent pour quoi et cela provoque régulièrement des retards, ce qui perturbe le personnel. Par contre les négociations du plan social pour les réductions de postes en trafic marchandises sont allées relativement bon train. Il reste à espérer, respectivement à exiger, que les délais qui ont été promis aux personnes concernées soient strictement respectés.

#### ■ Les problèmes financiers ont-ils plutôt une origine interne ou sont-ils dus à des facteurs externes ?

Il s'agit d'une combinaison des deux. Le canton de Berne, propriétaire majoritaire du BLS, a des difficultés financières. D'un autre côté, des problèmes internes ont dû jouer un rôle et les restructurations des dernières années n'ont manifestement pas apporté ce qu'on en espérait. S'agit-il de problèmes hérités ou d'évaluations erronées de situations nouvelles, je ne peux pas en juger de l'extérieur – mais ici aussi plus de transparence serait très importante pour nous car il s'agit de l'avenir du BLS.

Interview: Markus Fischer

## Les 100 ans du Lötschberg

« Une majorité des ouvriers étaient syndiqués, anticléricaux et avaient l'esprit de classe. »

Elisabeth Joris, historienne



# Les nomades des tunnels

**Des milliers de mineurs et d'ouvriers italiens ont travaillé à la construction du tunnel du Lötschberg, mis en service il y a 100 ans. Ils y restèrent quelques années puis ils s'en allèrent, souvent pour un autre chantier. Comment vivaient-ils et qui étaient-ils ?**

Dans le cimetière de Kandersteg se trouve un monument tout simple. Sur une plaque de métal fixée à un rocher brut, on y lit 25 noms à consonance italienne.

Ce sont ceux des victimes de la plus grande catastrophe survenue durant la construction du tunnel du Lötschberg.

Le 24 juillet 1908, après un dynamitage, de la boue et des éboulis en provenance du Gasterntal situé juste au-dessus firent irruption dans la galerie. Un seul corps fut retrouvé, celui du Sicilien Vincenzo Aveni; il fut enterré au cimetière, au nom des 24 autres que la montagne avait gardés.

Daniele Benvenuti de Forlì, Albino Gualazzi de Pesaro, Giovanni Ramazzini de Brescia: cela paraît comme une ironie de l'histoire qu'on puisse encore lire au moins ces trois noms et les 22 autres parmi ceux des gens originaires de Kandersteg.

Il n'est pas resté de traces visibles des milliers d'autres travailleurs qui vécurent et travaillèrent dur pendant quelques années dans l'Oberland bernois, si l'on excepte naturellement le tunnel du Lötschberg lui-même, dont on fête le centenaire.

Leur travail accompli, les hommes s'en allèrent dans leur pays d'origine aussi vite qu'ils étaient venus.

## « Little Italy » à Kandersteg

Pendant les années de construction, soit de fin 1906 à mi-1913, les travailleurs et leurs familles marquèrent cependant l'image de Kandersteg. Dans les moments forts, plus de 3000 ressortissants italiens vécurent ici: un multiple des 455 gens du pays que comptait le village au début de 1906. L'historienne Ursula Pfander écrit: « Une cité provisoire coïncée entre le village et le chantier vit le jour en quelques mois; en Amérique du Nord, en ce temps-là, on l'aurait appelée « Little Italy ». »

Comment y vivait-on? Il est difficile d'en retrouver des traces. Alors que la construction du tunnel est bien documentée – il y a même des photos – les chroniqueurs ne se sont pratiquement pas intéressés au quotidien des travailleurs. Le « village des Italiens » était plutôt prévu comme une cité-dortoir. Mais une vie variée s'y développa. Preuve en est que, durant la construction, 555 enfants italiens vinrent au monde dans l'arrondissement d'état civil de Kandergrund. Un tiers environ des travailleurs étaient mariés. Leurs femmes et leurs enfants les accompagnaient fréquemment. Ulrich Junger, l'ancien pasteur de Kandersteg, évalue qu'environ 1100 membres des familles étaient là. Il s'intéressa à la question après son entrée en fonction

en 1955 et put en parler avec des témoins oculaires.

## Ecole, hôpital et distractions

D'autres corporations vinrent avec les travailleurs: des commerçants, des aubergistes, des boulangers, des cantinières, des coiffeurs et des cordonniers s'intéressèrent à leurs revenus. Beaucoup menaient aussi une vie nomade. Ils suivaient les ouvriers de chantier en chantier. Les sœurs Giuseppine de Cuneo faisaient aussi partie du cor-

tège. Les nonnes donnaient des soins à l'hôpital du chantier, sur mandat de l'œuvre d'aide aux émigrants « Opera di Assistenza Bonomelli »; elles donnaient aussi des cours aux enfants à l'école italienne.

Le travail dans le tunnel était réservé aux hommes mais, à l'extérieur de la montagne, les femmes se rendaient utiles comme ménagères, cuisinières ou serveuses.

Au village du tunnel, il y avait aussi des distractions: un cer-

tain Zelino Tollini présentait des films à l'hôtel National (construit par un Italien, aujourd'hui fermé): c'est donc avec les ouvriers du tunnel que le cinéma arriva à Kandersteg. La musique ouvrière donnait un concert de temps à autre. On organisa même des courses cyclistes.

Les nombreuses « pintes » marchaient surtout le dimanche; on y jouait aux cartes, on y dansait et on y buvait beau-

Suite en page 12

100 ans après la construction du tunnel du Lötschberg, on construit à r

## « Construire un tunnel rest

**Le job est toujours dur mais les risques sont nettement moins grands qu'à l'époque, dit André Kaufmann du syndicat Unia à propos des conditions actuelles de construction des tunnels d'Alptransit.**

■ **contat.sev:** Construire des tunnels était considéré comme particulièrement difficile et dangereux. Qu'en est-il aujourd'hui?

André Kaufmann: C'est toujours difficile. Mais l'évolution technique a naturellement été

énorme. Dans de nombreux tunnels, on peut engager des tunneliers. L'avancement du chantier devient alors presque celui d'une place de travail industrielle. Il y a encore beaucoup de dangers et un effondrement est toujours possible mais le taux d'accidents dans les tunnels n'est pas beaucoup plus élevé que dans la construction en général.

■ **Est-ce le résultat du travail des syndicats ?**

Nous y avons certainement contribué. Mais la Suva fait du bon travail. Les entreprises sont aussi nettement plus

conscientes qu'il y a 100 ans. Les chefs de chantier se font une fierté d'abaisser le taux d'accidents. Le port du casque, des chaussures et des vêtements de sécurité est obligatoire. L'alcool est tabou dans les tunnels et les contrôles sont sérieux.

■ **Chaleur et bruit posent-ils des problèmes ?**

Ce sont des problèmes importants. Il y a bien des prescriptions sur les températures: la Suva autorise au maximum 28 degrés. Il fait toutefois souvent plus chaud. S'y ajoutent la poussière, les gaz d'échap-



L'unique souvenir qui reste des ouvriers italiens qui ont creusé le tunnel du Lötschberg se trouve au cimetière de Kandersteg.

nouveau un tunnel ferroviaire dans les Alpes suisses

## «Un travail très dur mais moins dangereux»

pement et l'humidité de l'air qui dépasse souvent 90%. Lors des dynamitages, il y a de la fumée. Si on recommence le travail trop rapidement après un dynamitage, c'est extrêmement mauvais pour la santé. L'aération et le refroidissement du tunnel sont bien sûr des choses coûteuses. Le chantier de Sedrun utilisait quasiment autant de courant que la ville de Zurich.

■ **Autrefois c'étaient avant tout les Italiens qui construisaient les tunnels. Qui le fait aujourd'hui en Suisse?**  
Cela s'est diversifié. Mais il y a

toujours aussi peu de Suisses. Dans le tunnel de base du Gotthard, il y avait beaucoup d'Autrichiens au percement et aussi quelques Allemands. Les Italiens interviennent lorsque c'est une firme transalpine qui fait les travaux, comme actuellement au tunnel du Monte Ceneri.

■ **Le travail est exigeant. Qu'en est-il des salaires?**

Comparativement à d'autres travaux de construction, on gagne un peu plus dans les tunnels. Ce travail est toujours rangé au plus haut des trois niveaux salariaux régionaux du

contrat-type de la construction. Comme il n'y a que peu de travail de manœuvres dans les tunnels, on ne gagne que rarement moins de 5000 francs par mois, avec un 13<sup>e</sup> mois. S'y ajoutent les indemnités, comme celle pour travaux souterrains, qui représente 3 à 5 francs de l'heure. Les ouvriers des tunnels gagnent bien leur



André Kaufmann est membre de la direction du secteur « Bau » du syndicat Unia.

vie mais cela reste un travail très dur.

■ **Y a-t-il des problèmes de sous-traitance et d'obligations non respectées?**

La Commission paritaire des travaux souterrains, dont je fais partie, contrôle les chantiers chaque année. Elle vérifie aussi les salaires, les indemnités et la durée du travail. Par rapport aux temps d'avant où nous devions souvent intervenir, les conditions sur les chantiers de tunnels se sont améliorées. Les entreprises savent qu'elles sont contrôlées.

Interview: Peter Krebs

## Suite de la page 10

coup. La police intervenait régulièrement pour mettre en cellule les ivrognes et séparer ceux qui se battaient.

## Culture de la frugalité

Les divertissements contrastaient avec la vie quotidienne des travailleurs du tunnel qui était extrêmement dure et faite de privations. Avec le maigre salaire de 3 francs 30 jusqu'à 6 francs par jour, on ne pouvait acheter que le strict nécessaire. Un kilo de pain coûtait 40 centimes, une portion de viande avec des légumes 50 centimes. Malgré tout, ces ouvriers économisèrent environ 2,2 millions de francs pendant la construction et purent les envoyer en Italie: c'était presque un quart des salaires qu'ils avaient touchés.

Ces travailleurs immigrés vivaient une «culture de la frugalité», pour leurs logements aussi. Junger, dans son livre «Kandersteg pendant la construction du tunnel», dit que «des baraquements qui faisaient souvent trois étages poussèrent comme des champignons». La plus grande cité surgit sur une prairie de Bütschels, à l'extérieur du village: 31 bâtiments y furent érigés. Au rez-de-chaussée des baraquements se trouvait la cantine, les deux étages au-des-

sus abritaient des dortoirs pour 100 personnes chacun: chaque chambre disposait de 2 à 3 lits. Dans ces camps exploités par le «cantine» vivaient surtout les jeunes, tandis que les familles pouvaient louer des appartements. Les locaux offerts par les privés étaient toutefois plutôt rustiques. Junger ajoute que «chaque coin de grange délabré rapportait 30 francs par mois de loyer».

## «Plus ou moins insupportable»

Il est arrivé, semble-t-il, que des montagnards travaillant en trois-huit aient loué un lit à deux pour faire des économies.

Le piètre état de beaucoup de logements ressort de l'expertise établie en 1907, sur demande du Conseil d'Etat. A part celles de la compagnie de chemin de fer, les baraques sont jugées «sur le plan constructif, esthétique, sanitaire et du point de vue de la police du feu dans un état plus ou moins insupportable», selon le rapport déposé.

Les Italiens acceptaient des conditions que peu de Suisses auraient supportées. Les indigènes étaient majoritairement occupés dans l'administration et comme ingénieurs par le consortium français «Entreprise Générale du Lötschberg (EGL)» en charge de la cons-



Dans l'hôtel National de Kandersteg, on projetait des films pour les ouvriers.

truction. Les conditions économiques différentes expliquent ce phénomène. La Suisse, qui avait été un pays d'émigration jusque bien avant dans le 19<sup>e</sup> siècle, connaissait depuis 1885 une croissance économique marquée, avec une pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie. En Italie par contre, l'excédent de naissances et la crise agricole avaient conduit à une émigration de masse.

14 millions d'Italiens quittèrent leur pays entre 1876 et le début de la Première Guerre mondiale. Ils se rendaient aus-

si en Suisse où les salaires étaient meilleurs, bien que, selon le rédacteur de la NZZ Urs Bloch, «beaucoup d'entrepreneurs payaient aux Italiens des salaires inférieurs à ceux des Suisses».

## Les nomades poursuivent leur route

A la fin de la construction du tunnel, l'école italienne et l'hôpital furent déménagés à Granges (SO). Les travaux du tunnel de la Montagne de Granges, pour le chemin de fer Moutier-Lengnau, avaient démarré en

1911. Quelques baraques de Kandersteg atterrent aussi au nouveau village du tunnel nommé «Tripoli» et de nombreux ouvriers du Lötschberg s'y retrouvèrent. Les nonnes de Cuneo étaient à nouveau de la partie. D'autres allèrent à Trimbach pour travailler au tunnel du Hauenstein (1912-1916), ou à Naters où ils creusèrent le deuxième tube du tunnel du Simplon. C'est ainsi que continuait la vie des nomades des tunnels.

Peter Krebs

## Des travailleurs fiers, des filles prudentes, une école mixte

Les ouvriers étrangers, malgré leur situation précaire, étaient fiers et conscients de leur valeur. Une majorité d'entre eux, selon l'historienne Elisabeth Joris, «étaient syndiqués, avaient l'esprit de classe et bouffaient du curé». Cela ressort aussi indirectement des rapports des sœurs Giuseppine qui se plaignaient dans leurs descriptions d'une certaine hostilité et de «théories sournoises» auxquelles elles-mêmes et les représentants du clergé étaient soumis. C'est ce qui se produisit lorsque l'évêque de Novara rendit visite aux travailleurs de Kandersteg en 1910.

La «Società di mutuo soccorso» contribuait certainement à leur fierté. Elle était l'incarnation du principe de l'entraide mutuelle et

versait des indemnités journalières financées par des cotisations des ouvriers et un appoint fourni par le maître d'ouvrage EGL. Son drapeau portant l'inscription «Umanità – Eguaglianza – Lavoro» (Humanité – Egalité – Travail) est exposé aujourd'hui au Musée local de Kandersteg comme un des rares témoins parvenu jusqu'à nous. L'assurance accidents était à la charge d'EGL. En cas de décès, elle versait 6000 francs aux survivants. Elle dut intervenir souvent: la construction du tunnel et celles des rampes d'accès coûtèrent la vie à 166 travailleurs. Il y eut près de 12000 cas de collaborateurs en incapacité de travail pour cinq jours ou plus. On ne parvient à reconstituer que par fragments ce qu'étaient

les relations entre les Italiens et les gens du pays. Le pasteur Ulrich Junger croit savoir que Kandersteg était «en réalité des mieux préparée» pour l'arrivée des gens du Sud. Ce lieu de passage au pied du Lötschenpass et de la Gemmi avait depuis des temps immémoriaux l'habitude de se confronter à d'autres langues et cultures.

L'invasion des Italiens, comme elle fut baptisée, causa tout de même des craintes et provoqua des frictions. Les commerçants indigènes n'étaient guère heureux de la concurrence des «Negozi» qui, avec leurs denrées nouvelles, attiraient aussi des clients de Kandersteg. La police des mœurs publiait des encarts dans la Feuille d'avis officiels: «Jeunes

filles de la vallée de la Kander! Soyez particulièrement prudentes pendant cette période dangereuse de la construction! Un seul faux pas peut vous jeter dans les plus grands malheurs pour le reste de votre existence.»

Il semble effectivement que les relations privées entre les gens du pays et les étrangers aient été rares. Alors que de nombreux fiancés italiens se marièrent sur les bords de la Kander, aucun Suisse n'épousa une Italienne et seules six Suissesses marièrent un Italien. Il y avait pourtant des intéressés parmi les jeunes travailleurs (l'âge moyen était de 26 ans), comme il ressort de cette annonce parue dans le journal: «Deux plâtriers intelligents, Italiens, aimeraient épouser deux

filles bénéficiant d'une bonne situation».

Les autorités adoptèrent globalement une attitude pragmatique et très neutre. En 1908, Kandersteg agrandit l'école du village. A côté des enfants des Suisses qui travaillaient sur le chantier, elle accueillit aussi quelques enfants italiens qui avaient de bonnes notes. Mais la majorité alla à l'«Ecole des Italiens» gérée par les nonnes. Au début, les classes étaient installées dans la «Ruedihaus». Après un incendie, un petit bâtiment d'école en propre, cofinancé par la commune et le canton, fut réalisé. Finalement les Italiens payaient aussi leurs impôts d'Eglise.

pk

## Sections

### Dimanche 28 juillet dès 11 h Péry Cabane du Moto-Club

#### ■ ZPV Biel-Bienne

Pique-nique

L'apéro, la cabane et le grill sont mis à disposition par la ZPV. Chacun apporte son repas selon ses goûts. Le soleil est déjà commandé, mais en cas de retard de livraison, le pique-nique aura tout de même lieu, car la cabane est assez grande (pour ceux qui sont sans véhicule, la cabane se trouve à maximum 10 minutes à pied de la gare de Reuchenette-Péry).  
Pour toutes autres questions: 051 281 50 82 ou 032 481 47 80.

*Denis Babey, président*

Merci de vous inscrire sur la liste au local ou par mail à [denis.babey@gmail.com](mailto:denis.babey@gmail.com) (vous pouvez aussi venir sans inscription).

## Pensionnés

### Jeudi 8 août

#### ■ PV Jura

**Sortie des marcheurs:  
Altreu-Soleure**

Les responsables informent les membres de la section PV Jura que la sortie des marcheurs Altreu-Soleure aura lieu le jeudi 8 août. Son départ est avancé d'une heure.

**Rendez-vous donc à la gare de Delémont pour le départ du train de 8 h 20** au lieu de 9 h 20.

Merci d'en prendre note.

*Lucien et Emile*

## Loisirs

### Samedi 20 et dimanche 21 juillet

#### ■ CSC Lausanne

**9<sup>e</sup> Marche populaire IVV**

#### Chalet-à-Gobet

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les samedi 20 et dimanche 21 juillet la 9<sup>e</sup> édition de la désormais traditionnelle marche populaire IVV au Chalet-à-Gobet. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos **parcours de 5, 10 ou 20 km** à travers les bois du Jorat car il n'y a ni chronomètre ni classement. Départ et arrivée aux terrains de football du Centre sportif régional vaudois.

Une récompense sera décernée aux groupes les plus importants. Les adeptes du nordic walking sont les bienvenus.

Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent.

Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis sur les hauts de Lausanne.

Renseignements sur:  
[www.cscl.ch](http://www.cscl.ch)

*Le comité*

## Décès

**Ruth Calame**, veuve de René, Goumoens-la-Ville; décédée le 7 juin dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Pierre Cettou**, aiguilleur, Massongex; décédé le 19 avril dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Robert Colliard**, Fribourg; décédé le 18 juin dans sa 88<sup>e</sup> année. VPT tpf rail.

**Lucienne Emery**, veuve de Francis, Bex; décédée le 6 avril dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Sven Horisberger**, chef de section, Möri-gen; décédé le 21 juin dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**André Gailloud**, chef de service, Bussigny-près-Lausanne; décédé le 19 juin dans sa 100<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Auguste Guignard**, chef ouvrier principal, Yverdon-les-Bains; décédé le 21 juin dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Agnès Guillaud**, veuve de Roger, St-Blaise; décédée le 12 juin dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Rita Payot**, veuve de Fernand, Le Locle; décédée le 8 juin dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Gérald Richard**, secrétaire d'exploitation, Vallorbe; décédé le 8 février dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**André Seira**, chef d'équipe, Lausanne; décédé le 14 juin dans sa 66<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Hans Staudenmann**, contrôleur, Cronay; décédé le 22 juin dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Marcel Steiger**, mécanicien voyageurs, Chavannes-près-Renens; décédé le 20 juin dans sa 65<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Jean Theraulaz**, mécanicien, Berne; décédé le 14 juin dans sa 90<sup>e</sup> année. PBV Berne.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist national tätig und hat rund 45000 Mitglieder. Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung eine/n



## Personalleiter/in 80 % im SEV-Zentralsekretariat Bern

Als Personalleiter/in sind Sie Ansprechperson in allen personalrelevanten Fragen und Geschäften. Diese verhandeln bzw. vertreten Sie auch gegenüber der Geschäftsleitung. Sie entwickeln Arbeits- und Führungsinstrumente und sind verantwortlich für die Personalentwicklung und -planung. Ihnen obliegt die personelle Führung der Mitarbeitenden der Abteilung Administration.

Als Personalleiter/in sind Sie zugleich verantwortlich für sämtliche Aufgaben des Personaldienstes von der Rekrutierung über die Begleitung und Betreuung der Mitarbeitenden bis hin zum Austritt. Gemeinsam mit der Leiterin Rechnungswesen wickeln Sie die Lohnadministration ab und wirken bei der Schnittstelle zur eigenen Pensionskasse mit. Verschiedene zusätzliche Aufgaben – auch ausserhalb der Personalverantwortung – runden das Stellenprofil ab.

Für die Erfüllung dieser anspruchsvollen Kaderposition verfügen Sie nebst einer fundierten kaufmännischen Ausbildung über eine Weiterbildung im HR-Bereich. Sie bringen mehrjährige Erfahrung, stilsicheres Deutsch und sehr gute mündliche Kenntnisse in Französisch mit. Eine hohe Sozialkompetenz und Leistungsbereitschaft setzen wir ebenfalls voraus. Sie arbeiten proaktiv, selbstständig und zielorientiert. Sie sind vernetzt denkend, belastbar und durchsetzungsfähig. Wir erwarten zudem, dass Sie sich mit einem gewerkschaftlichen Umfeld sehr gut identifizieren können.

Engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Herr Aroldo Cambi, Finanzverwalter SEV, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis am 17. Juli 2013 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, [aroldo.cambi@sev-online.ch](mailto:aroldo.cambi@sev-online.ch), Tel. 031 357 57 17 oder 079 734 84 15

Mehr über den SEV erfahren Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

### Journée de formation

## SavoirPouvoirBonheur

**Vendredi 22 novembre 2013, 9:00, Hotel Bern, Berne**

Le travail syndical et la recherche du bonheur sont étroitement liés. Déjà dans le mouvement des travailleuses du 19<sup>ème</sup> siècle, un appel était lancé pour «Avancer vers la liberté et le bonheur». Le bonheur n'est pas quelque chose qui tombe du ciel. Nous devons quelque peu l'aider si nous voulons qu'il s'installe dans nos vies.

Exposé principal (avec traduction simultanée)

«En route vers la liberté et le bonheur»

Oratrice: Sylvia Honsberg, secrétaire fédérale pour les femmes du syndicat allemand Bauen-Agrar-Umwelt Deutschland

Ateliers: Assurances sociales, travail et revenus, quota

Les inscriptions sont acceptées dès à présent.

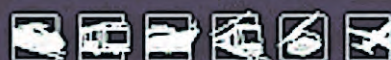
Prière de les adresser à:

031 357 57 57, [iris.piazzoli@sev-online.ch](mailto:iris.piazzoli@sev-online.ch).

Pour de plus amples informations:  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Inscrivez-vous maintenant!

Cet événement est organisé et financé par:



Deliberare sulle idee e sui progetti  
Dopo il lavoro si parla di noi

Prévoyance vieillesse 2020

# L'USS rejette cette réédition du vol des rentes

En prévoyant de baisser le taux de conversion de 6,8 à 6 %, le Conseil fédéral propose la plus forte réduction de rentes de tous les temps. Celles-ci diminueraient de plus de 12%. L'amputation représenterait le double de celle qui fut sèchement refusée par une majorité de trois quarts des votants en 2010. L'Union syndicale suisse (USS) ne peut accepter cette réduction draconienne du taux de conversion minimal. Elle la combattra. Elle n'a rien d'urgent, s'appuyant sur le faible taux d'intérêt actuel. Mais les

taux d'intérêt et les rendements ne sont pas gravés dans le marbre. Certes, le Conseil fédéral veut amortir la réduction des rentes. L'augmentation du capital épargné (durée de cotisations plus longue, etc.) ne fera toutefois que continuer à gonfler un deuxième pilier soumis à l'imprévisibilité des marchés financiers. Il faudrait qu'environ 3,7 milliards supplémentaires rentrent chaque année dans les caisses de pensions. Cela coûtera très cher aux salariés à bas et moyens revenus.

Au lieu de développer l'emprise d'un deuxième pilier onéreux, peu attractif pour les bas salaires, il faudrait améliorer les prestations de l'AVS, comme l'exige l'initiative populaire AVSplus. Le plan du Conseil fédéral de se soustraire à sa responsabilité dans le financement de l'AVS n'est pas acceptable. Si la contribution de la Confédération à l'AVS devait être pour moitié articulée sur la TVA, l'AVS serait privée annuellement de 2 milliards jusqu'en 2030. Afin d'éviter la diminu-

tion des rentes, la TVA devrait donc être augmentée de 0,6 %, par exemple. L'USS refuse catégoriquement cette répercussion financière. L'USS s'oppose aussi à l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans. Il s'agit là d'une mesure de démantèlement unilatérale et injuste. Car les femmes, à cause des interruptions de carrière et de leur bas salaire, ont aujourd'hui des rentes de vieillesse nettement plus basses que celles des hommes. L'augmentation de l'âge de la retraite ne

ferait que renforcer l'inégalité de traitement matérielle entre les femmes et les hommes. Conjointement, l'USS met en garde contre l'idée d'abandonner l'âge ordinaire de la retraite à 64 et 65 ans et de le remplacer par un âge de référence, car il s'agirait d'un premier pas en direction d'une élévation générale de l'âge de la retraite. L'USS salue le fait que le Conseil fédéral aborde la question de la prévoyance vieillesse dans son ensemble. Mais le Conseil fédéral, au total, prend une orientation erronée, puisque ses propositions débouchent sur une expansion indésirable du deuxième pilier et un affaiblissement de l'AVS.

USS

## T-shirts SEV pour l'été et, pour ne pas bronzer idiots, le livre SEV!



Le **T-shirt rouge SEV** va vous donner du pep pour tout l'été. Excellente qualité Switcher, 100% coton. Il ne coûte que 15 francs!

Le très apprécié **polo noir**, 100% coton, genre sportif décontracté, est également disponible à la boutique SEV pour la somme modique de 15 francs.

Tailles S / M / L / XL / XXL



Tailles XS / S / M / L / XL / XXL (grande taille, commander éventuellement une taille plus petite)



« **Le SEV en mouvement: de la fédération au syndicat** ». L'histoire du SEV de 1970 à nos jours. 144 pages. Cette **chronique SEV** richement illustrée de la vie de notre syndicat durant ces 40 dernières années, œuvre de l'historien Adrian Zimmermann, est de lecture très agréable. Un livre qui démontre que les principales conquêtes sociales et salariales dans le monde du travail – et plus précisément dans le secteur des transports publics – sont le fruit d'actions communes.

D'autres **articles SEV** sont disponibles, consultez notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) sous la rubrique «Services».

Tous les prix sont indiqués avec TVA comprise. Montant minimum pour chaque commande : 20 fr. (+ 5 fr. de frais de port). Si le montant de la commande dépasse 50 fr., les frais de port sont inclus. 10% de rabais pour les commandes d'un montant supérieur à 200 fr.

Faites parvenir vos commandes à : SEV, case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57 ou directement sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Je profite de cette offre et je commande:

Quantité	Article	Taille	Prix	Adresse de facturation et de livraison
_____	T-shirt rouge SEV	_____	15 francs	Nom/prénom: _____
_____	Polo noir SEV	_____	15 francs	Rue/numéro: _____
_____	Chronique SEV: _____ français _____ allemand _____ italien		35 francs	NP/Localité: _____
				Membre de la section: _____

Talon à expédier à : SEV, case postale, 3000 Berne 6

Le Rheintal-Express circule désormais sans accompagnement

# L'adieu du personnel des trains

**Les cantons et les CFF étaient là pour fêter, le personnel des trains non: le SEV s'est fait remarquer lors de l'introduction des nouvelles compositions sur la ligne du Rheintal.**

C'est avec drapeaux et cartes postales que le SEV et en particulier le personnel des trains a salué l'arrivée des nouveaux trains de type Regio-Dosto à Buchs SG. En même temps que l'introduction tant attendue de ces nouvelles compositions, qui circulent depuis le 9 juin entre St-Gall et Coire, on constate en effet un démantèlement des prestations. L'accompagnement des trains est supprimé et la ligne de la vallée du Rhin est clairement dévalorisée.



Le comité d'accueil du SEV était sur les quais pour protester et Andreas Menet, président ZPV, a pu discuter avec la directrice du Trafic régional CFF, Anna Barbara Remund.

## Des cartes postales pour les voyageurs

Le SEV se bat depuis longtemps contre cette suppression, mise en œuvre malgré tout. Les agents de train du

Rheintal-Express ont dû faire leurs adieux aux passagers ces dernières semaines. Ils ont choisi de leur distribuer des cartes postales. Ils ont également remis une résolution à

la directrice du Trafic régional CFF, Anna Barbara Remund.

**Le plus long tronçon sans agent**  
Ils déplorent le fait que cette ligne ne soit plus accompagnée

notamment car elle accueille très souvent des touristes, ce qui rend un accompagnement compétent nécessaire. Le fait qu'il y aura sporadiquement des personnes du contrôle et de la sécurité à bord ne suffit pas sur cette ligne, qui est désormais la ligne la plus longue sans accompagnement en Suisse. Le SEV craint que la sécurité des voyageurs ne soit mise en danger et que le vandalisme augmente. En cas de dérangements ou d'accidents, le mécanicien de locomotive sera de plus seul à bord pour appeler les secours et encadrer les voyageurs, cela sur un trajet qui se fait en grande partie hors des zones habitées. Le SEV va s'engager pour que toutes les possibilités de réintroduction de l'accompagnement soient étudiées sérieusement.

am/Hes

## INFO

### Une nouvelle newsletter destinée aux cadres

Depuis quelques années, le SEV s'implique de plus en plus au niveau des cadres CFF: plusieurs rencontres ont déjà



été organisées sur des thèmes spécifiques aux cadres. La dernière de ces rencontres, qui a eu lieu en novembre dernier, traitait de la « Conduite durable ».

Une nouveauté a vu le jour très récemment, mise sur pied en collaboration avec les sous-fédérations VPV et SBV: la newsletter, qui s'adresse spécifiquement aux cadres CFF. Elle paraîtra à l'avenir de manière irrégulière, lorsqu'il y aura des informations importantes à transmettre à cette catégorie de personnel.

Dans la première édition, Roland Schwager, président

central de la VPV, a évoqué le déchirement parfois ressenti entre le fait d'être cadre et celui d'être syndiqué: « En endossant une fonction de cadre, je suis astreint à représenter les intérêts et l'opinion de la direction de l'entreprise, mais je reste un/une employé/e des CFF au service d'une entreprise fédérale, donc du peuple suisse. Je ne mute pas en patron. Dans le passé, un engagement dans une fonction syndicale dirigeante était même un atout pour faire carrière aux CFF. Ces temps-là sont révolus... »

Afin de faciliter le dialogue entre les cadres et le SEV, une adresse mail a été créée: [kader@sev-online.ch](mailto:kader@sev-online.ch). C'est notamment à cette adresse qu'on peut s'abonner à la newsletter.

sev

## PV Genève

# Sortie de section au Val-de-Travers

Dans ce charmant Jura, nous rejoignons le mardi 28 mai les Bard et les Zweifel qui sont les deux couples « régionaux de l'étape ». A Môtiers, sur la place de la Gare – noire de monde – nous sommes 110 participants. L'intérêt pour la visite de l'Absintherie du Père François dépasse la capacité d'accueil (quelques couples se retrouvent en surnombre). La truculence verbale de notre hôte est appréciée!

Ce sera donc un gros cortège qui arpentera les rues du village, direction la visite de l'entreprise Mauler (grands vins mousseux). Là aussi, un accueil très sympathique et une visite passionnante dans la fraîcheur des caves. Avec le concours du transN, nous rejoignons La Presta Mines d'asphalte pour le repas de midi. Le jambon est à la hauteur de sa grande réputation et l'intitulé du dessert est... aujourd'hui légal!

Après le repas, quelques-uns de nos membres se lancent dans les profondeurs des mines pour une visite facultative (et payante). La mobilité du retour sera idéale, avec un seul changement de train à Neuchâtel. Le matin, la capacité trop faible de l'ICN direct (une seule rame) oblige à refuser les groupes importants. Pour notre cas, un changement à Lau-

sanne nous a été imposé en 6 minutes de la voie 1 à la 8 avec 110 retraités!!! Jean Stähli et son épouse coulent une paisible retraite à Travers. Cet ancien mécanicien à Bienne et militant engagé LPV/SEV a joué le facilitateur comme ami du « Père François ». Un bonheur de le rencontrer en pleine forme.

Bob



Les retraités genevois au pays de la Fée verte.

Davantage de solidarité dans l'assurance-chômage

# Maintenant, les très gros salaires paieront vraiment 1% de solidarité

**Les deux Chambres fédérales ont approuvé le déplafonnement du pour-cent de solidarité dans l'assurance-chômage. Ainsi, ce pour-cent, aujourd'hui limité aux parts de salaire se situant entre 126 000 et 315 000 francs, ne connaît plus de limite supérieure.**

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2011, les cotisations à l'assurance-chômage sont fixées à 2,2% – ré-

partis pour moitié entre l'employeur et le salarié – prélevées sur le salaire assuré. Le maximum assurable est de 126 000 francs. Dans le but d'éponger les dettes de l'assurance, un pour-cent dit «de solidarité» – toujours versé paritairement – fut en outre introduit pour les parts de salaire de situant entre 126 000 et 315 000 francs. L'arrêt de la solidarité à partir d'un plafond de 315 000 francs ne pouvait s'expliquer que par une indulgence particulière pour ces pauvres riches.

Mais parfois, même les partis

bourgeois finissent par comprendre et se corriger. C'est ainsi que le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé une révision de la loi sur l'assurance-chômage.

Elle ne plafonne plus le pour-cent de solidarité à 315 000 francs, qui sera désormais perçu sur la totalité du salaire à partir de 126 000 francs. Cette modification, une vieille revendication de l'Union syndicale suisse, apportera chaque année à l'assurance-chômage environ 100 millions

de francs supplémentaires. Les dettes de cette dernière seront ainsi épongées deux ans plus tôt que prévu. Une confortable

«C'est une mesure modeste, mais une mesure qui va dans le bon sens.»

majorité pour cette modification s'est manifestée dans les deux Chambres: 132 voix contre 48 au Conseil national, 26 voix contre 5 au Conseil des Etats.

Le 17 juin, lors des débats au Conseil des Etats, le président de l'USS, Paul Rechsteiner, a

expliqué: «C'est une mesure modeste, mais une mesure qui va dans le bon sens. Si, en suivant le modèle de l'AVS, l'obligation de cotiser était aussi déplafonnée dans son principe, cela correspondrait alors au caractère d'une assurance sociale. Ce pour-cent de solidarité représente quand même un pas dans la bonne direction.»

En résumé: le pour-cent de solidarité, lui au moins, portera bien son nom à l'avenir.

Ewald Ackermann, USS

## Member Stars 5+: l'action de recrutement de l'année 2013

**L'adhésion au SEV vaut le coup: vous recevrez de nombreuses prestations pour une modeste cotisation**

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

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

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](http://www.sev-online.ch).

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<sup>e</sup> pilier.

**Règlement de l'action Member Stars 5+:**

1. Tous les membres SEV peuvent prendre part à l'action Member Stars 5+ à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable est comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 16 décembre 2013.

3. Les prix attribués sont les suivants:

Pour chaque nouveau membre recruté, le recruteur reçoit la prime habituelle de 50 francs.

Pour deux membres recrutés, le recruteur reçoit en plus **la mappe de conférence exclusive SEV ou un étui iPad**, produits par Anyway Solutions.

Pour cinq membres recrutés, il y a **doublement de la prime**: le recruteur reçoit donc 250 francs supplémentaires, ce qui fait 500 francs en tout.

A chaque 5<sup>e</sup> membre recruté, il y a **doublement de la prime**, donc 1000 francs en tout pour 10 membres recrutés, 1500 francs pour 15 membres recrutés, etc.



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:**

**Signature:**

**Recruté par:**

**Nom/prénom:**

**Rue:**

**Code postal/lieu:**

**Téléphone:**

**Numéro de compte/IBAN:**

**Date:**

**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.**



Angle droit

# Violence envers le personnel

Un cas de protection juridique traité par l'équipe juridique du SEV.

**L'équipe de la protection juridique du SEV est souvent confrontée à des cas où le personnel des trains a été agressé verbalement ou même physiquement par des passagers.**

Lorsque l'agression occasionne des blessures ou des dommages matériels ou que l'auteur désigne la victime en se plaignant d'abus de pouvoir, un avocat-conseil est alors mis à disposition du membre SEV concerné. La mise à disposition d'un

avocat n'est par contre pas nécessaire en cas de plainte simple (puisque toute agression est un délit officiel). Dans le cas suivant, un avocat a bien sûr été mandaté. L'incident est arrivé en décembre 2008. L'agent de train W. indique à un passager que son abonnement Voie 7 est échu et qu'en plus, il voyage hors des heures valables. Afin de prendre note des coordonnées du passager, W. prend l'abonnement. A la suite de quoi le passager le pousse dans un compartiment et lui assène plusieurs coups de

poing. A l'arrêt suivant, le passager s'empare de l'appareil de travail de l'agent (ZPG), le jette en bas des escaliers du train à deux étages et s'enfuit.

Comme W. était blessé, l'ambulance et la police ont été appelés. Le train a poursuivi son trajet mais avec beaucoup de retard. W. a été emmené à l'hôpital. En plus des blessures au visage, il s'est retrouvé avec des dommages dentaires, des lunettes cassées, un vêtement de travail plein de sang ainsi que son ZPG, son outil de travail, défectueux.

La police a pu arrêter l'auteur des faits. La décision d'octobre 2009 l'a estimé coupable de blessures simples, de dégâts matériels intentionnels et de violence et menaces envers l'autorité via un fonctionnaire. L'auteur n'ayant pas d'antécédents a été condamné à une peine de prison de 6 mois avec sursis (période de probation de deux ans), à une amende de CHF 500.- et au paiement des frais du tribunal à hauteur de CHF 600.-. Grâce au soutien de l'avocat mandaté par le SEV, le tribunal a également reconnu l'auteur coupable d'atteintes privées. L'auteur a été contraint de payer les dommages matériels et un montant forfaitaire pour les frais d'avocat. L'auteur a également désormais une inscription au casier judiciaire. Il a dû déboursier plus de CHF 4000.-.

Un an après le jugement, W. attendait toujours son ar-

gent. L'avocat-conseil du SEV a donc dû réactiver les choses et a sollicité le canton concerné et a demandé en vertu de la loi sur l'aide aux victimes que l'indemnisation promise lui soit versée par le tribunal. En peu de temps, cela est rentré dans l'ordre. L'avocat SEV a ensuite exigé le paiement des dégâts matériels ainsi qu'une participation aux frais d'avocat et cela a finalement réussi, grâce à l'autorité d'exécution.

Ce n'est que quatre ans après les faits que l'avocat-conseil du SEV et du coup l'équipe de protection juridique du SEV ont pu clore le dossier. W. s'est montré très satisfait du résultat obtenu et a remercié l'équipe SEV pour son soutien.

*L'équipe de la protection juridique*

Helvetia conseille les membres SEV

## Maison ensevelie, qui paie?

*Nous sommes passés en train, récemment, dans une région inondée. Et nous nous sommes posé la question de savoir comment sont assurés les dommages en cas d'inondations et de glissements de terrain. L'assurance immobilière suffit-elle?*  
F. G. de B.

Chère Madame G.,  
Seulement en partie. Les dommages aux bâtiments sont couverts par l'assurance immobilière tandis que le mobilier et autres biens meubles sont couverts par l'assurance ménage ou assurance véhicule. Dans la plupart des cantons, l'assurance immobilière est obligatoire et organisée en monopole. Dans les cantons dits Gustavo, à savoir Genève, Uri, Schwyz, Tessin, Appenzell Rhodes-Intérieures, Valais et

Obwald, ce sont les assurances privées qui les assurent.

L'assurance immobilière intervient principalement en cas d'incendie et d'événements liés aux éléments naturels, qui sont définis par la loi: chute de pierres, glissement de terrain, avalanche, pression et chute de masses de neige, tempête (75 km/h et plus), grêle, hautes eaux, inondations.

D'autres dommages comme des bris de vitres ou des dommages aux conduites d'eau sont à assurer via des assurances privées. Des solutions «all risks» comme les offre Helvetia assurent encore d'autres dommages, comme ceux causés par un impact de véhicules ou ceux liés aux installations techniques de la maison.

Les biens meubles comme le mobilier, les vêtements, l'élec-

tronique de divertissement, les congélateurs et autres sont couverts par l'assurance-ménage. L'étendue de la couverture d'assurance dépend du montant assuré. En cas de sous-assurance, l'assurance peut se permettre de réduire les prestations, en particulier lorsque les dommages sont supérieurs à 10% de la somme assurée. En cas de déménagement ou d'achats importants (meubles ou électronique), il faut vérifier la valeur de l'inventaire et adapter la somme assurée en conséquence. Les véhicules comme les voitures sont assurés contre les dommages causés par les catastrophes naturelles via l'assurance casco partielle. L'assurance collision (ou casco totale) couvre d'autres dommages tels ceux occasionnés par l'action soudaine et violente d'une force extérieure, par exemple choc, collision, chute, enlèvement.

*Equipe conseil d'Helvetia*

### INFO

#### Posez vos questions! L'équipe conseil d'Helvetia les attend!

Les membres SEV peuvent poser leurs questions concernant la prévoyance et les assurances directement à leur conseiller Helvetia-SEV mais également à l'équipe conseil d'Helvetia Assurances. Un blog est à disposition sur le site [www.helvetia.ch](http://www.helvetia.ch).

Vous trouverez quelques réponses à vos interrogations sous «conseils d'experts». Les membres du syndicat trouveront en outre des informations sur le partenariat SEV et Helvetia sous [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

### IMPRESSUM

**contact.sev** est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. **ISSN** 1662-8462

**Tirage:** 10961 ex. (total 45451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012

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

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

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

**Abonnements et changements d'adresse:** Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), 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](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

**Préresse:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)  
**Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch), une entreprise du groupe AZ Medien AG.

**La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 18 juillet 2013.**

**Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 11 juillet à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 8 juillet à 10 h.**

Etats généraux des transports de la Broye

# La Broye veut développer ses transports publics

Jeudi 6 juin, à Gletterens (FR), se sont déroulés les Etats généraux des transports de la Broye mis sur pied par la Communauté régionale de la Broye (COREB). Notre collègue Daniel Trolliet préside la commission des transports de la COREB. Pour *contact.sev*, ce pro des transports publics analyse les raisons du déficit en matière de transports en commun de sa région et présente les remèdes qu'il souhaiterait administrer.

■ **La région de la Broye se développe au niveau industriel mais semble avoir pris du retard au niveau des transports publics. Pourquoi ce retard selon toi ?**

La Broye est une région périphérique, l'enchevêtrement

des districts fribourgeois et vaudois (nombreuses enclaves) avec des centres distincts sur le plan scolaire et administratif n'ont pas facilité les choses. La densité de la population est faible et les pendulaires répartis entre cinq centres: Fribourg, Berne, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains et Lausanne. La Broye ne compte pas non plus de lignes principales de chemin de fer.

■ **Quelles seraient les mesures les plus urgentes à prendre pour améliorer les transports publics dans la Broye ?**

La cadence à la demi-heure sur les deux lignes ferroviaires et une refonte complète du réseau des bus. Inclure les transports scolaires du secondaire

dans les bus de ligne est aussi une priorité. Des liaisons directes ferroviaires chaque heure entre Morat et Lausanne et Payerne et Berne sont aussi nécessaires.

■ **Y a-t-il une bonne collaboration entre les cantons de Vaud et de Fribourg pour améliorer les transports publics dans la Broye ?**

La COREB a mandaté en 2011 une étude sur les bus dans la Broye auprès d'un étudiant de l'EPFZ, ce qui a déclenché la création d'un comité de pilotage sur cette question, composé de la COREB, les TPF, Car postal, les services de la mobilité des cantons de FR et VD. La collaboration est bonne et des premiers résultats seront annoncés aux communes cet au-

tomne. Objectif: apporter des améliorations pour l'horaire de décembre 2014. Sur le plan ferroviaire, chaque canton améliore une ligne, FR avec cadence demi-heure dès décembre 2014 entre Fribourg et Yverdon. Vaud sur la ligne Lausanne – Morat avec cadence demi-heure Lausanne – Payerne (dont un des deux trains ira à Morat sans changement) dès décembre 2017.

Propos recueillis par Alberto Cherubini



Daniel Trolliet, syndic d'Avenches, s'investit pour que la Broye rattrape son retard en matière de transports publics.

PELLET PIOCHE: En pleines festivités, le BLS va devoir licencier du personnel.



## EN VITESSE

### Beau comme une rame Domino

Depuis 2007, les CFF ont modernisé 230 voitures de commandes NTN et commandé 140 nouvelles voitures intermédiaires pour un montant de près de 500 millions de francs. La modernisation des rames du trafic régional NTN a commencé en 2007 et s'est terminée selon les délais: 230 voitures de commande renouvelées et 140 nouvelles voitures intermédiaires à plancher surbaissé de Bombardier ont permis de composer 114 nouvelles rames Domino. Cet investissement de près de 500 millions de francs dans du matériel moderne offre davantage de sécurité, d'information et de confort à la clientèle. Les travaux de rénovation ont été effectués dans les ateliers industriels CFF d'Olten et d'Yverdon-les-Bains. Les voitures intermédiaires proviennent de l'usine Bombardier, à Villeneuve.

Le Comité retire l'initiative populaire « Pour les transports publics »

# Garantir le financement des transports publics

**Le Comité de l'initiative «Pour les transports publics» retire son projet au profit de la contre-proposition directe «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF). Les initiants entendent ainsi contribuer à garantir durablement le financement futur des transports publics. Ils reconnaissent en outre que le FAIF contient une proposition équivalente à celle l'initiative en termes de financement.**

L'initiative populaire « Pour les transports publics » a été le moteur du projet FAIF, a déclaré devant les médias Evi Allemann, présidente du Comité central de l'ATE, vendredi 28 juin à Berne. « Elle a poussé le Conseil fédéral à élaborer un contre-projet direct. » Après l'adoption du FAIF par le Par-

lement, le Comité a décidé de retirer l'initiative.

Roger Nordmann, président de l'Alliance pour les transports publics, a justifié cette décision en expliquant que l'objectif principal de l'initiative était d'assurer le financement et l'aménagement des transports publics. Le projet FAIF partage également ce but. Par ailleurs, il remplit aussi des exigences écologiques. Ainsi, la déduction fiscale accordée aux pendulaires sera limitée à 3000 francs dans la déclaration fiscale et l'argent de la RPLP sera affecté aux infrastructures ferroviaires.

Le projet FAIF est largement soutenu et bénéficie de l'approbation de pratiquement tout l'échiquier politique, a déclaré Roger Nordmann. En retirant l'initiative, l'ATE et ses organisations partenaires veulent contribuer à la garantie du financement des transports publics.

Avec l'adoption du FAIF, le Parlement soutient aussi les milliers d'employés des transports publics qui assurent



Regula Rytz, Giorgio Tuti et Evi Allemann lors de la conférence de presse du 28 juin à Berne.

chaque jour un service public important, a affirmé Giorgio Tuti, vice-président de l'Alliance pour les transports publics. Mais les employeurs bénéficieront aussi de l'aménagement des transports publics: un bon réseau ferroviaire

est un facteur d'implantation essentiel.

De gros défis restent toutefois à relever même après le projet FAIF, a souligné Regula Rytz, coprésidente des Verts. Les milieux écologiques du pays ont pour devoir de s'engager

contre une extension démesurée du réseau routier. Le second tube du Gothard est une étape contre laquelle les organisations environnementales et leurs partenaires politiques luttent avec ferveur.

com.

Sans protection accrue des salaires, la libre circulation des personnes n'aura pas d'avenir

# Renforcer les mesures d'accompagnement

**Réunis le vendredi 29 juin en assemblée des délégués, quelque 150 représentants d'Unia exigent un renforcement des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes.**

Les salaires en Suisse sont sous pression. Alors même que l'économie suisse se porte bien, que les rémunérations des dirigeants ont explosé et que les actionnaires enregistrent des bénéfices élevés. Et beaucoup de travailleurs craignent pour leur emploi, au cas où quelqu'un serait susceptible de faire

le même travail pour moins cher. Les responsables de cette situation sont les entreprises suisses dépourvues de scrupules, qui sont prêtes à engager du personnel à des salaires de dumping.

Il faut durcir le ton avec les entreprises, au lieu de punir les travailleurs. Ces entreprises ne se soucient ni des lois, ni des conventions collectives. Elles exploitent la détresse des travailleurs, en leur versant des salaires de misère. Et chaque fois qu'on les prend sur le fait, ces employeurs se mettent en faillite, créant le lendemain une nouvelle société afin de poursuivre le même manège. Et le comble de l'arrogance: au bout du compte ce sont les collègues

étrangers obligés de travailler à des salaires de misère qui servent de boucs émissaires. Alors que ce sont des entreprises suisses qui les recrutent afin d'accroître leurs bénéfices. En réalité, ce sont ces patrons les coupables, alors que les travailleurs — avec ou sans passeport suisse — sont victimes de la situation. Les instruments en place ne suffisent manifestement pas à protéger les salaires suisses. D'où la nécessité des mesures suivantes:

Des CCT prévoyant des salaires minimaux seront conclues partout où les collectivités publiques sont impliquées ou versent des subventions.

Il faut prévoir des contrôles plus sé-

vères et des peines plus dures. D'où la nécessité de mettre à disposition plus d'argent, afin de permettre des contrôles sur tout le territoire.

Il faut concrétiser le volet d'application de la responsabilité solidaire, pour que le dumping salarial n'en vaille plus la peine.

Le syndicat Unia l'a toujours dit: la libre circulation des personnes est un droit fondamental élémentaire, et personne ne souhaite en revenir à un système inhumain de contingents. Or il faut s'assurer que des salaires suisses continuent d'être versés en Suisse.

Unia

Le SEV en appelle au tribunal arbitral concernant la fameuse « décision 25 »

# C'est une question de bonne foi

**Un problème d'interprétation refait surface à l'occasion de la mise en application de la CCT. Le SEV et les CFF n'ont pas du tout la même vision des choses.**

Les négociations CCT CFF et CCT CFF Cargo à fin 2010 ont été longues et difficiles. Tous les petits détails n'ont pas pu être discutés et finalisés à ce moment-là. On avait alors supposé que tous les cas individuels pourraient être réglés à partir des critères négociés et fixés.

Un de ces cas concerne l'application de la « courbe des mécaniciens ». Le personnel des locomotives P et G a sa propre courbe salariale. Un groupe de travail composé de représentants de la communauté de négociations et des CFF/CFF Cargo devait prénégocier afin d'intégrer les résultats dans les négociations CCT. Dans la nuit du 25 au 26 novembre, on a cru avoir trouvé la solution. L'accord, la courbe salariale



*Le mécanicien de ce train d'extinction et de sauvetage a-t-il le droit d'être dans la courbe salariale des mécaniciens de locomotive ?*

séparée des mécaniciens, vaut pour le personnel des locs, qui est soumis aux réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) de la production P et G. Il y a eu opposition à ces

limitations: les mécanos hors domaines P et G n'avaient pas la possibilité d'être payés selon la courbe des mécanos, ce qui va à l'encontre du principe « même travail, même salaire ».

Afin qu'on puisse tout de même signer la CCT, une « décision 25 » séparée a été établie, qui disait: « Jusqu'au 31 mars 2011, on vérifiera qui sont les conducteurs de véhicules qui travaillent aux mêmes conditions que ceux soumis à la courbe. »

## Des résultats différents

Un examen approfondi a eu lieu mais les CFF et le SEV arrivent à des résultats différents. Les CFF ont défini le fait d'être soumis aux BAR comme critère unique pour être classé dans la courbe des mécanos et trouvent donc, ce qui n'est pas surprenant, qu'aucun autre conducteur de véhicules ne peut en bénéficier. Le SEV n'a pas accepté cette interprétation: la vérification n'avait aucun sens si elle n'apportait aucune reconnaissance supplémentaire. Car le personnel des locs a obtenu une courbe spéciale en raison de plusieurs concessions, comme une augmentation massive de la productivité, le fait de renoncer à du temps pour les travaux an-

nexes, la suspension du crédit-temps à Cargo, etc. qui n'ont rien à voir avec le fait d'être soumis aux BAR ou non. C'est pourquoi il fallait vérifier si des conducteurs de véhicules répondaient également à ces critères.

## Le tribunal arbitral devrait clarifier les choses

Afin de sortir de l'impasse, le SEV demande maintenant le recours au tribunal arbitral. Celui-ci sera chargé de trouver une interprétation logique à la « décision 25 ».

Le SEV continue à soutenir que le fait même d'avoir établi une « décision 25 » pour vérifier le domaine d'application de la courbe salariale des mécanos démontre bien qu'un accord devait encore être trouvé.

L'intransigeance des CFF, qui continuent à dire que seuls ceux soumis aux BAR P ou G y ont droit, est, selon le SEV, un paradoxe qui viole clairement le principe de la bonne foi.

pan/Hes

## Photomystère: « Où les CFF nous invitent-ils à monter dans le train sans billet? »



## Le concours de contact.sev

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

**40 francs en chèques Reka.**

Solution du concours paru dans contact.sev n° 12:

Il s'agissait de l'arrêt de bus de la place du Marché à La Chaux-de-Fonds.

Le sort a désigné **Dominique Volery, membre de la section VPT TRN rail**, domicilié aux Ponts-de-Martel, qui remporte les chèques Reka.

## Conditions de participation:

### Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la nous à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

### Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

### Sur internet

Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 10 juillet 2013