

## Savoir dire stop

Un « apprentissage en toute sécurité »: Marc Truffer à l'interview.

Pages 6-7



## Elections à la Caisse de pension CFF

Toutes les personnes assurées à la CP CFF recevront début septembre leur matériel de vote. N'oubliez pas de voter pour les candidats présentés par le SEV!

Page 16



## Temps de travail

BAR du personnel des locs: le SEV et la LPV sont satisfaits du résultat.

Page 20

Le SEV présente un paquet de six mesures pour la sécurité ferroviaire

# La sécurité avant tout

**Le SEV s'engage pour la sécurité du personnel et des voyageurs des transports publics. Il a élaboré un plan en six points, qui met l'accent sur l'importance de considérer le système dans sa globalité.**

En matière de sécurité, il ne peut pas y avoir de tolérance. C'est l'avis partagé par tous au regard des derniers accidents qui ont eu lieu cette année. Le SEV souligne qu'il faut considérer l'ensemble du système et non pas les unités une après l'autre: on ne peut atteindre une meilleure sécurité qu'avec toutes les catégories professionnelles et avec l'aide des moyens techniques. Le SEV estime très important d'engager suffisamment de personnel qualifié. La formation et formation continue au sein de l'entreprise est aussi essentielle aux yeux du syndicat.

pmo/Hes

Pages 2 et 3



L'interaction entre l'homme et la machine est cruciale en matière de sécurité.

## Le trafic marchandises en pleine croissance

# Pour les marchandises, le rail!

Une étude prévoit une augmentation d'au moins 30% du trafic marchandises par rail en Suisse, sans le trafic de transit et d'ici 2030. Dans le meilleur des cas, l'augmentation pourrait même atteindre 100%. L'UTP, qui a mandaté cette étude, souligne la nécessité de davantage de sillons, qui soient également de meilleure qualité (avec moins d'arrêts pour dépassement),

d'une durée d'exploitation de 18h par jour et de suffisamment de terminaux de transbordement.

Quant au SEV, il demande que le Conseil fédéral améliore son projet de loi sur le transport de marchandises afin que le transfert sur le rail puisse véritablement avoir lieu.

Dossier pages 10 à 12

## ÉDITO

### La sécurité, le souci de tous

Les accidents n'arrivent pas par hasard, il y a toujours des raisons: formation lacunaire (en lien avec le maniement de machines et d'autres outils), stress, épuisement et parfois abus de drogues douces et dures. La Suva lance une campagne pour un « Apprentissage en toute sécurité », afin de faire baisser le nombre d'accidents chez les apprentis. On leur enseigne ainsi à dire « stop » quand la situation est dangereuse ou qu'ils ont des doutes. Cela devient même un devoir de dire « stop » quand ils sentent le danger arriver.

Les syndicats s'engagent aussi pour la sécurité. Ils disent également « stop » aux situations à risque, que ce soit d'un point de vue technique ou d'un point de vue social. Le stress peut avoir plusieurs origines différentes: la pression du temps, le manque de personnel, de trop bas salaires ou alors pas suffisamment d'offres de cours de formation continue et de perspectives de carrière.

Les syndicats contribuent, avec leurs revendications, à davantage de sécurité, pour tous les employés. Car la sécurité doit être le souci de tous: des travailleurs, des syndicats qui les représentent et des entreprises.

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

## Tous à Berne contre les rentes volatiles!

Le SEV attend ses membres en grand nombre à Berne pour manifester pour le service public, contre le dumping salarial et contre le vol des rentes. Les collègues n'ayant pas d'AG peuvent demander des cartes journalières. Plus nous serons nombreux, plus nos revendications auront du poids! Annonce-toi dès aujourd'hui auprès de ton président de section ou à la centrale SEV!

Informations en page 5

## EN VITESSE

## Infrastructure : solde négatif

■ Pour les collaborateurs soumis à la CCT CFF et qui travaillent avec un temps de travail annualisé, c'est l'article 66 de la CCT qui définit les limites autorisées (solde positif ou solde négatif) à la fin de la période de décompte. Le solde négatif peut atteindre 30 heures à la fin de la période. Cela signifie également que les collaborateurs qui se retrouvent malgré eux avec un solde négatif plus important doivent voir ces heures en moins être supprimées.

Apparemment cette disposition n'était pas connue de tous les responsables, c'est pourquoi on a veillé à sensibiliser le personnel dans le domaine Entretien de l'Infrastructure (I-IH). Le SEV rend tous les collaborateurs attentifs au fait que la limite inférieure de moins 30 heures à la fin de la période de décompte est valable pour tous les domaines.

**Urs Huber, responsable du team Infrastructure au SEV**

## Prêts pour 2015

■ Les Ateliers de Bellinzone ont obtenu la certification ECM dans le secteur du trafic des marchandises, avec deux ans d'avance. Celle du secteur des locomotives devrait suivre. « ECM », c'est une certification européenne (certification des



entités chargées de l'entretien) qui sera obligatoire en Suisse dès 2015. Cette étape devrait placer les Ateliers en bonne position dans ce secteur particulièrement combatif. L'équipe de Giuseppe De Liso a fourni un effort important pour obtenir ce certificat. C'est une nouvelle preuve des compétences et du professionnalisme du personnel des Ateliers. **Gi/Hes**

## Trop d'accidents et d'incidents en peu de temps

## Le SEV présente son plan

**La sécurité a la plus haute priorité dans le trafic ferroviaire ; ce principe de base est confirmé et souligné par tous après l'accident près de Payerne. Le SEV vient de publier un plan en six points pour la sécurité ferroviaire.**

A mi-août, le service d'enquête sur les accidents du DETEC a publié un rapport d'enquête préliminaire sur l'origine de l'accident de Granges-Marnand. Les premières supposi-

tions sont confirmées : le train régional sortant n'aurait pas dû partir, car son signal était à l'arrêt. La visibilité des deux mécaniciens au lieu de l'accident était diminuée par des



L'avenir est aux balises (photo de la mise en place de la première balise ETCS en été 2012 à Airolo).

## INFO

## Les six requêtes principales du SEV en matière de sécurité

**Augmenter la sécurité technique**

Le nombre important de collisions survenant sur des tronçons équipés du seul système Signum incite le SEV à exiger l'équipement plus rapide d'un système (ZUB ou ETM) d'un niveau supérieur. Le système Signum est ancien et ne répond plus aux exigences posées par le trafic ferroviaire actuel. Il n'est plus adapté à l'intensité du trafic et aux défis de l'automatisation.

**Principe du contrôle multiple (quatre-yeux)**

Signum a été introduit à une époque où il y avait des agents dans les gares et des contrôleurs dans tous les trains. Ils étaient tous co-responsables de l'observation des signaux. Aujourd'hui,

seul le mécanicien reste chargé de tous ces contrôles. Là où le remplacement du système Signum n'est pas encore réalisé, le principe du contrôle multiple doit être appliqué, par exemple en réintroduisant l'accompagnement des trains.

**Augmenter les effectifs de personnel**

Dans le domaine de l'entretien en particulier, les CFF doivent augmenter leurs effectifs. La formation de ce personnel doit être particulièrement soignée. Cette augmentation doit aussi concerner les cadres spécialistes, pour que le savoir et le savoir-faire spécialisé dans le domaine ferroviaire soient conservés, voire augmentés. La dépendance vis-à-vis des entreprises privées doit donc être réduite.

**Réduire la monotonie**

La segmentation toujours plus fine de l'exploitation a pour effet de réduire fortement la diversité des tâches du mécanicien, tant en ce qui concerne la conduite des locomotives que les trajets parcourus. Pour éviter autant que possible la monotonie, il faut veiller à un engagement de ce personnel de manière beaucoup plus variée, en diversifiant les trajets et les véhicules. Une collaboration entre les divers secteurs, divisions et filiales, pourrait y contribuer.

**Augmenter l'attractivité de la profession**

La formation du personnel des locomotives se trouve à la croisée des chemins. Il faut profiter de cette phase de restructuration pour donner un

poins plus important à la pratique dans le terrain. Des salaires initiaux plus élevés augmenteront l'attractivité de cette profession, pour faciliter le recrutement de personnel hautement qualifié.

**Le SEV doit être impliqué dans les décisions**

Plus important partenaire social des CFF, le SEV entend être impliqué dans les processus à venir. Grâce à plus de 20'000 membres actifs dans les transports publics, le syndicat SEV dispose de connaissances spécialisées et d'expérience professionnelle, qui lui permettent de collaborer de manière constructive à l'évolution et l'amélioration de la sécurité aux CFF et plus généralement dans les transports publics de notre pays.

# pour la sécurité

wagons marchandise garés sur le côté intérieur d'une courbe. Ils se sont vus trop tard.

La vitesse à la collision était donc relativement élevée: le train régional roulait à 60 km/h et le regioexpress à 45 km/h. Les deux mécanos de loc avaient pourtant tous les deux déclenché le freinage d'urgence. La grande vitesse du train sortant s'explique par le fait qu'il y a 400 mètres entre l'arrêt et le signal de sortie.

## Examiner le système ferroviaire comme un ensemble

Le SEV a profité de ces premiers résultats pour publier sa position sur les questions de sécurité ferroviaire. Il a auparavant contrôlé la position de ses spécialistes de tous les domaines de l'exploitation ferroviaire sur les questions de sécurité. Pour le SEV, il est important que le système fer-

roviaire soit observé dans son entier: les mesures en matière de sécurité concernant de nombreux domaines des chemins de fer.

Le SEV est arrivé à la conclusion que les requêtes posées en début d'année conservent leur caractère prioritaire. Il précise ces revendications en établissant un plan en six points (voir encadré ci-dessous).

## Améliorer encore et encore

La sécurité du personnel et des clients du rail est un souci majeur pour le SEV. Malgré un niveau de sécurité déjà très élevé dans les chemins de fer suisses, le président du SEV Giorgio Tuti relève: «Nous devons et nous pouvons faire plus dans le domaine de la sécurité. Pour cela, nous nous engageons à lutter pour nos requêtes et aussi afin que la Confédération mette à disposi-

tion les moyens financiers nécessaires».

## La politique s'immisce

Entretemps les commissions des transports du National et des Etats se sont penchées sur les questions de sécurité; le SEV a pu amener son point de vue. De plus, il y a eu de premières discussions entre les CFF et les partenaires sociaux, lors d'une rencontre prévue en début d'année, justement après plusieurs accidents. Pour Giorgio Tuti, il est clair que «le SEV poursuivra ses efforts, en contact avec les CFF, ses autres partenaires sociaux, ainsi que les milieux politiques et l'administration fédérale, en faveur de transports publics performants et sûrs.»

pmo/Hes

Votation du 22 septembre (voir également page 9)

## Prolongation de l'ouverture des shops : non !

**L'Alliance pour le dimanche a réitéré la semaine dernière à Lausanne son opposition à la révision de la Loi sur le travail qui autorise l'ouverture des shops et des stations-service la nuit et le dimanche.**

La doctoresse Elisabeth Conne-Terreard, membre de la société suisse de médecine du travail, a rappelé les multiples conséquences sur la santé qu'engendre le travail de nuit: trouble du sommeil, maladies cardio-vasculaires, déficit de concentration, diabète. «Le métabolisme humain est réglé sur une vie diurne. Perturber le rythme normal de sommeil est

dangereux», affirme-t-elle, «le travail de nuit doit donc absolument être interdit et les exceptions limitées aux secteurs d'urgences, comme les hôpitaux, par exemple».

## On va casser les gens jusqu'à quand, avant de dire stop ?

Avec fougue le pasteur Pierre Farron a dit son indignation face à un monde qui fait passer la liberté du commerce avant celle des individus à bénéficier de temps «libéré», qu'ils peuvent consacrer à leur vie spirituelle, sociale, familiale.

## A qui profitera cette révision de la loi ? En tous cas pas à nous !

Enfin, ce sont deux employées de station-service qui ont témoigné de la dureté de leurs

conditions de travail actuelles. «Entre 18 et 21 francs de l'heure, avec des planning qui peuvent brutalement varier de 160 à 40 heures par mois, comment voulez-vous qu'on fasse vivre une famille?» dit l'une d'elles. «Actuellement, nous travaillons déjà 7 jours sur 7, de 6h à 22h et la vie sociale s'en ressent» note la jeune. Et les deux de témoigner du stress que génère le travail en soirée, avec la crainte de l'agression qui pèse lourd lorsque, comme elles, on est seule à sa caisse. Pour elles, pas de doute, le prolongement de ces horaires d'ouverture les obligera à accepter des plannings encore plus irréguliers.

comm.

## BARRAUDMÈTRE

### Les métiers évoluent...

■ ... et les conditions de travail ? Ces dix dernières années, plusieurs métiers du domaine des transports ont connu une forte évolution. Ces changements auraient dû conduire les employeurs à remettre en question les conditions de travail et surtout, son organisation.

Prenons l'exemple des chefs-circulation pour illustrer les profondes modifications qu'un métier peut subir. Il n'y a pas si longtemps, ce préposé œuvrait dans une gare et sur un seul appareil. Petit à petit, les télécommandes ont fait leur apparition et se sont développées avec comme conséquence la gestion simultanée de plusieurs gares.

En parallèle, les technologies ont progressé. L'électromécanique a fait place à l'informatisation des systèmes et donc à une commande à distance plus aisée; les écrans se sont multipliés. Les actions obtenues alors par l'intermédiaire de manipulations se font désormais par de simples clics de souris. Le chef-circulation subit ainsi le paradoxe de l'automatisation. Une aide technologique efficace mais qui impose un haut niveau de concentration pour intervenir promptement, avec précision et sans le droit à l'erreur. Un défi quotidien.

A cela, il faut ajouter une augmentation constante de la productivité avec un passage progressif d'une cadence à l'heure vers celle du quart d'heure. Le nombre de trains sur le réseau s'est ainsi multiplié plus rapidement que les petits pains ! Les besoins de concentration pour la gestion de ce trafic ont suivi la même tendance.



Dans un métier qui a incontestablement évolué, qu'en est-il des conditions de travail ? Eh bien, pas grand-chose à signaler... malheureusement. Ce qui est normal pour un aiguilleur du ciel ne l'est pas pour un chef-circulation. En effet, ce dernier peut être amené à rester 5 heures de suite derrière ses écrans alors que le contrôleur aérien fera une pause après 2h30 d'activité. Alors que la succession du nombre de jours travaillés est fortement limitée dans le domaine aérien, la LDT permet une succession théorique de 13 jours pour les collègues ! Et que dire de la rémunération ? Le salaire initial de l'aiguilleur du ciel n'est pas loin de correspondre à la rémunération maximale du chef-circulation. Pire encore, les CFF ont dévalorisé cette profession dans leur nouveau système salarial.

Pour ce métier, comme pour d'autres, il faut repenser l'organisation et les conditions de travail. Force est de constater qu'il ne faut pas compter sur les directions pour cela. Les collègues doivent comprendre que les solutions viendront de leurs rangs, avec l'aide du SEV.

Olivier Barraud

## Noblesse oblige

Du Canada à l'Europe et à la Suisse, le chemin de fer a tragiquement fait l'actualité en juillet. Le hasard de la concentration chronologique des accidents crée le choc.

Le fait que ce cumul se terminant (nous l'espérons) sur un cas suisse, après ceux nettement plus graves du Lac Mégantic, de Brétigny-sur-Orge et de St Jacques de Compostelle semble, aux yeux des médias internationaux, comme le sommet de la série noire. Comment ? Même en Suisse ? Les médias chinois, japonais et américains (Fox News), ont évoqué l'accident de Granges-près-Marnand... Un tel retentissement montre à quel point la qualité des prestations de notre système ferroviaire est estimée.

Comme lors de chaque catastrophe, il y a toujours des leçons à tirer (y compris de l'étranger, nous y reviendrons) et des faits marquants. Sans doute le plus bouleversant parmi ces derniers est cette dimension humaine hors norme qui s'est manifestée à l'occasion des obsèques de notre collègue. Aussi bien le courage extraordinaire de la maman lors de l'hommage à son fils que la profonde émotion du directeur des CFF, le tout accompagné par le sifflet des locomotives dans tout le pays. L'esprit cheminot dans toute sa grandeur et sa noblesse.

Sur le plan technique,



le débat sur les lacunes de la sécurité sur les lignes régionales bat son plein. Jamais dans les médias on a autant parlé de « Signum, ZUB, ETCS ». Mais la question à résoudre n'est pas de déterminer LE système parfait. Sans doute, les progrès technologiques actuels permettraient d'automatiser entièrement le système ferroviaire voie normale ET voie étroite (comme tout frais secrétaire syndical, j'avais assisté le collègue SEV impliqué lors du procès sur l'accident de l'Yverdon-Ste Croix – 6 morts – en 1978, en fait le procès de l'absence du block de ligne). Mais quels moyens financiers et humains faudrait-il investir pour réaliser le système parfait ? Toujours cette divergence de vue entre, d'une part, la vision financière extérieure, obstinément à court terme, « vous voyez bien, le système actuel est suffisant puisqu'aucun voyageur n'est mort sur le réseau suisse en 2012, alors que les trains transportent près d'un million de personnes par jour ». D'autre part, l'obsession sécuritaire de l'entreprise à l'égard des clients et du personnel : il faut corriger sans tergiverser les lacunes confirmées qui ont abouti à l'accident afin de garder la confiance de l'opinion. Pour moi, le cas est

clair : admettre les lacunes techniques que l'on connaît mais en renvoyer la correction pour des raisons financières, « frein à l'endettement » ou « assainissement des finances fédérales », par exemple, est condamnable. Mais, ces dernières décisions sont institutionnelles, le peuple, le Conseil fédéral, les conseils d'administration, les directions, sont des entités qui dissolvent la responsabilité individuelle. Aucun de ces multiples co-responsables ne risque jamais professionnellement de voir la mort en face ou d'aller s'assoier devant un tribunal du fait de ces lacunes. Les corrections doivent être apportées le plus rapidement possible. Ce qui se fait en principe. Mais toujours avec des délais obligatoires qui paraissent intolérables. ZUB est l'instrument à court terme le plus approprié, en combinaison ici ou là avec d'autres investissements en personnel des gares ou/et en infrastructures interdisant physiquement la collision frontale en pleine voie. Par contre, l'ETCS n'a de sens qu'à l'échelle de lignes et de réseaux du fait de l'ampleur des conséquences sur le matériel roulant ; dans l'état actuel des choses, sa généralisation à l'ensemble du pays, y compris le réseau secondaire, est totalement illusoire. Le système ferroviaire suisse a atteint un niveau remarquable de prestations. Il s'agit de le maintenir à ce niveau supérieur qui est devenu exemplaire pour beaucoup. On nous observe attentivement. C'est bien parce qu'exigeant.

Michel Béguelin

### ■ La Suisse compte 580 000 pauvres

La pauvreté en Suisse touchait 580'000 personnes en 2011, soit 7,6 % de la population résidente permanente. Elle affiche en léger recul, de 1,9 %, par rapport à 2007, selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Parmi les personnes touchées, 130'000 environ exerçaient une activité rémunérée. Celles élevant seules leurs enfants, les personnes peu formées et celles vivant dans des ménages sans activité rémunérée sont les plus frappées par le phénomène. Le seuil de pauvreté moyen était d'environ 2200 CHF par mois pour une personne seule et d'environ 4050 CHF par mois pour un ménage de deux adultes et deux enfants, précise l'OFS. Ce montant inclut les frais de l'entretien général (alimentation, habillement, soins corporels, frais de transport, dépenses de loisirs, etc.) et le coût du logement et des

assurances, mais pas les primes d'assurance maladie obligatoire.

### ■ Doris Leuthard demande de davantage écouter le personnel

La Conseillère fédérale Doris Leuthard estime qu'il faut davantage associer les conducteurs de train aux réflexions sur la sécurité. La Conseillère fédérale s'est exprimée le 13 août à l'issue d'une séance de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats à Delémont. Pour la cheffe du Département fédéral des transports, le personnel est un élément très important. « Il faut les écouter ». « La technologie ne résout pas tous les problèmes », a estimé Doris Leuthard, se référant à l'accident de Granges-près-Marnand. Doris Leuthard reconnaît que la signalisation dans certaines régions n'est pas « moderne ».

« Chaque accident nous inquiète », a affirmé la Conseillère fédérale qui a ajouté que le risque zéro n'existait pas. Mais la sécurité ferroviaire en Suisse se situe à un très haut niveau en comparaison avec l'étranger. Pour Doris Leuthard, l'argent n'est pas une question en matière de sécurité. A l'instar de la commission des transports du Conseil des Etats, elle souligne que la sécurité prime sur la vitesse.

### ■ Israël : tunnel dans la mauvaise direction ...

La compagnie israélienne des chemins de fer devait creuser deux tunnels de la ligne à grande vitesse entre Tel-Aviv et Jérusalem. A cause d'une mauvaise programmation d'un tunnelier, les travaux de percement d'un tunnel ont été faits dans la mauvaise direction... Cela retardera de quelques mois la mise en service de cette nouvelle ligne

qui permettra de relier les deux villes en 28 minutes seulement contre environ 1 h 30 actuellement.

### ■ Italie: Ikea veut embaucher 200 jeunes et reçoit 28 616 offres d'emploi !

Malgré quelques frémissements de reprise économique, le chômage demeure élevé dans les pays de l'Union européenne (26,5 millions de chômeurs, soit le 10,9 % de la population active). En Italie, le taux de chômage des jeunes de moins de 25 ans est inquiétant, comme c'est le cas de tous les pays du bassin méditerranéen. Quelque 650 000 jeunes italiens (soit le 39,1 % des moins de 25 ans) cherchent un premier emploi. La chaîne suédoise Ikea s'apprête à ouvrir un centre commercial dans la province de Pise. Elle a fait savoir qu'elle cherche à engager 200 jeunes, elle a reçu 28 616 offres d'emplois.

Grande manifestation nationale contre la volatilité des rentes et pour un service public fort

# Tous à Berne le 21 septembre!

**Rendez-vous à 13 h 30 à la Schützenmatte, puis départ tous ensemble pour la Place fédérale. Le SEV attend ses membres le 21 septembre à Berne.**



Celui qui se rend à la manifestation de manière individuelle veillera à choisir un train qui lui permet d'arriver à 13 h 30 à la Schützenmatte pour le début de la manifestation. En effet, avant le cortège en direction de la Place fédérale, le SEV rappellera aux participants ses propres requêtes, surtout la lutte contre la volatilité des rentes, puisque des rentes dites variables, qui fluctueraient selon les résultats de la

bourse, sont en préparation à la caisse de pension CFF. Cette idée de faire varier les rentes selon le résultat de la caisse est totalement inacceptable pour le SEV. Il le clamera haut et fort lors de la manifestation! «C'est une question qui touche tout le monde, aussi bien les actifs que les retraités, les collaborateurs des CFF comme

ceux des ETC», souligne Giorgio Tuti, président du SEV, «car nous savons très bien que les CFF jouent un rôle de modèle dans ce genre de questions». Enfin, la manifestation prônera aussi un service public fort, qui vit grâce à ses collaborateurs. Ceux-ci ont donc le droit à de bons salaires et des rentes décentes. Cela motive le

personnel et ce n'est qu'avec un personnel motivé qu'on pourra garder le service au pu-

blic à un haut niveau comme c'est le cas aujourd'hui.

pmo/Hes

## INFO

### Voyage aller-retour gratuit

Pour les membres SEV qui n'ont pas d'abonnement général, il y a deux possibilités de se rendre à Berne gratuitement:

■ ils peuvent prendre **les trains spéciaux gratuits**. Ils circuleront de Rorschach via Zurich, de Bâle via Olten, de Genève via Lausanne et Fribourg et du Tessin (les horaires sont sous [www.sev-online.ch/demo](http://www.sev-online.ch/demo)).

vent être commandés au SEV (voir ci-dessous).

■ ceux qui veulent ou qui n'ont pas de trains spéciaux organisés dans leur région peuvent commander **des cartes journalières**, valables uniquement le 21 septembre bien sûr.

**Les commandes** sont à adresser par courriel à [rolf.rubin@sev-online.ch](mailto:rolf.rubin@sev-online.ch), ceci jusqu'au 12 septembre.

**Les billets de raccordement** pour ces trains spéciaux peu-



Entretien avec Marc Truffer, directeur de la division sécurité au travail pour la Suisse romande à la Suva



Marc Truffer

# « Chaque accident est un accident de trop »

**La Suva dénombre chaque année en moyenne 19 000 accidents et trois cas mortels d'apprentis œuvrant dans les entreprises qu'elle assure. Elle a décidé de lancer cette année une campagne de prévention baptisée « Apprentissage en toute sécurité ». Le but est de réduire de moitié le nombre d'accidents chez les apprentis dans un délai de dix ans. Marc Truffer, directeur de la division sécurité au travail pour la Suisse romande, nous explique comment la Suva compte s'y prendre pour atteindre cet objectif.**

■ **contact.sev:** Marc Truffer, pourquoi lancer une campagne ciblée sur l'apprentissage? Y a-t-il davantage de risques chez les apprentis que chez les collègues expérimentés?

Marc Truffer: Oui, les statistiques le montrent bien. Le risque d'accident professionnel est nettement plus élevé chez les apprentis. En clair, un apprenti sur huit est victime d'un accident chaque année. Nous misons dans cette campagne

sur le fait que les acquis de l'apprentissage restent gravés dans la mémoire. Et nous comptons sur l'exemple donné par les responsables des apprentis.

■ **Dans quelles circonstances les apprentis se blessent-ils?**

C'est en se consacrant à des activités manuelles typiques de leur entreprise, soit précisément en accomplissant les gestes typiques de leur métier, qu'ils doivent assimiler. Le manque d'expérience joue un rôle prépondérant, même si l'inattention est également une des causes. La fréquence supérieure des accidents affectant les yeux par exemple en est la preuve: il suffirait de porter des lunettes de protection pour éviter la plupart de ces accidents.

■ **Toute catégorie d'âge confondues, il y a eu 150 accidents professionnels mortels en l'an 2000, 89 en 2010. Quel est l'objectif pour 2020 et comment comptez-vous y arriver?**

L'objectif chiffré est de ne pas dépasser 35 accidents mortels. Nous voulons que la culture de la sécurité au travail évolue de manière à ce que les travailleurs apprennent à corriger immédiatement chaque situation ou comportement

dangereux. Chacun a le droit et le devoir de dire STOP en cas de non-respect des règles vitales. Les travailleurs ne devraient reprendre le travail uniquement lorsque le danger est écarté!

■ **Qu'en est-il du devoir de l'employeur ou du formateur?**

L'employeur est responsable de la sécurité de ses employés et par conséquent en particulier de la sécurité des apprentis qui lui sont confiés. Il doit faire respecter les règles de sécurité et fournir les moyens de protection nécessaires. Le formateur a une responsabilité morale en plus, il va influencer le comportement du jeune pour l'ensemble de sa carrière professionnelle et il se doit d'avoir un comportement exemplaire.

■ **Revenons aux apprentis, comment comptez-vous les sensibiliser?**

Un paquet de mesures de toutes sortes est mis en place. Pour l'élaborer, nous avons organisé une vingtaine d'ateliers avec plus de 400 participants (des apprentis, des formateurs, des cadres, des enseignants spécialisés, des associations de travailleurs et d'employeurs, etc.) Différents groupes cibles ont été impliqués dans le projet. Nous

avons décidé dans un premier temps de focaliser la campagne sur les entreprises. Le résultat de l'analyse des groupes cibles a bien montré qu'il faut

pour un apprentissage en toute sécurité», qui doit être étudiée dès le début de l'apprentissage. Chaque étape montre ce à quoi les apprentis, les for-

« Chacun a le droit et le devoir de dire STOP en cas de non-respect des règles vitales. »

Extrait de la campagne Suva

offrir des solutions en ligne mais que les supports papier restent indispensables.

■ **Pouvez-vous nous citer quelques mesures?**

Dans le paquet de mesures dites classiques, il y a une brochure intitulée « 10 étapes

mateurs et les supérieurs doivent faire attention pour éviter les accidents: ne pas se laisser distraire dans son travail, en cas de doute, poser des questions, venir au travail bien reposé, ne pas consommer d'alcool avant d'aller au travail, etc. C'est une bro-

## BIO

**Marc Truffer** est âgé de 56 ans. Après des études d'ingénieur chimiste au Technicum de Genève et à l'école polytechnique de Lausanne où il obtient un doctorat, il travaille dans l'industrie chimique valaisanne. Une année au Japon le confronte à une autre culture sécuritaire. De retour en Suisse, il se consacre à la sécurité ainsi qu'à la qualité. Il rejoint la Suva en décembre 2004 où il dirige désormais 60 collaborateurs répartis entre Lausanne et Lucerne. Marié et père de deux jeunes adultes, il pratique divers sports nautiques et le théâtre amateur.



Dire STOP quand on sent un danger, c'est essentiel. Les jeunes n'ont pas toujours l'assurance nécessaire pour le faire. La campagne est là pour leur rappeler qu'il vaut mieux poser des questions en cas de doute que continuer le travail sans rien dire.



Thomas Fässler (à gauche) est formateur à Login à Zurich et Maurice Lufi (à droite) en est, lors de la photo, à son premier jour d'apprentissage. Ils signent tous deux la carte STOP qui autorise l'apprenti à dire STOP s'il sent un danger. « Mieux vaut demander plusieurs fois qu'une fois de pas assez! » a déclaré Thomas Fässler lors de la conférence de presse aux Ateliers CFF de Zurich Altstetten. Maurice Lufi a expliqué quant à lui qu'il se rend bien compte que travailler aux Ateliers CFF n'est pas sans danger et qu'il faudra être prudent.

chure classique d'informations. Elle contient également une carte STOP, qui autorise les apprentis à dire STOP en cas de non-respect des «règles vitales». Cette carte doit être signée par le formateur et l'apprenti en début d'apprentissage (voir photo ci-dessus). Dans les mesures classiques, il y a également un kit de démarrage pour les formateurs et un kit pour les apprentis, selon leur domaine professionnel (bâtiment, travaux forestiers, électricité, génie civil, remontées mécaniques, etc.).

#### ■ D'autres mesures plus novatrices ?

Toutes les informations sont également sur notre site internet, qui met à disposition un didacticiel, qui est un logiciel d'apprentissage des règles

vitales. Nous organisons aussi un concours pour les apprentis sur notre page facebook. Les

#### « Je n'utilise que les équipements de travail pour lesquels je dispose de l'instruction requise. »

Extrait de la campagne Suva

jeunes peuvent ainsi gagner des tickets de cinéma et des bons d'achat de vêtements de travail et de loisirs.

#### ■ Vous parlez également de mesures «on the road». Qu'entendez-vous par là ?

Il s'agit d'aller physiquement auprès des jeunes et des formateurs, soit lors de salons d'orientation professionnelle, soit dans les centres de formation avec un stand de démonstration interactif pour découvrir les risques et les mesures de prévention. Nous devons

montrer qu'il est possible d'apprendre en toute sécurité des métiers considérés comme

dangereux. On entend encore parfois : «un accident fait partie des risques du métier», une telle affirmation n'est pas acceptable.

#### ■ Quel a été l'accueil réservé de la part des apprentis et des formateurs jusqu'à présent ?

Nous sommes très satisfaits de la réaction des formateurs qui nous ont commandé déjà plus de 40'000 sets de formation. Comme ils ont été impliqués dans la réalisation du projet dès le début, ils sont

très satisfaits du contenu. Il est encore tôt pour évaluer le succès auprès des apprentis, mais un test sur un panel de jeunes a montré leur intérêt et que la présentation leur plaît. La seule critique portait sur un excès de texte présent dans la brochure qui leur est destinée.

#### ■ Quelle évolution constatez-vous ces dernières années à propos des apprentis et de leur comportement ?

On ne peut pas mettre en évidence, sur les 10 dernières années, de changement de comportement qui influence l'accidentalité. Lors de la préparation de la campagne, les formateurs ont mis en évidence leur besoin de rappeler aux jeunes de se reposer suffisamment, de ne pas consommer de substances addic-

tives et de ne pas se laisser distraire dans leur travail par leur smartphone.

#### ■ Cette campagne s'inscrit dans un programme plus large intitulé «Vision 250 vies», lancée par la Suva en 2010. Quel est le bilan actuel de ce programme ?

Le nombre de cas mortels doit être réduit de moitié avec ce programme sur 10 ans. Les variations annuelles sont très importantes, si en 2011 nous avons connu un nombre de cas particulièrement bas, 2012 était à nouveau plus élevé. Il est trop tôt pour tirer des conclusions, nos efforts ne porteront totalement leurs effets seulement dans plusieurs années.

Propos recueillis par  
Henriette Schaffter

## Deux conducteurs(trices) de locomotive

Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public.

**Lieu de travail** Tramelan ou Saignelégier (mobilité exigée)

**Taux d'activité** 100%

**Entrée en fonction** à convenir

### Activités

- Conduite et accompagnement des trains voyageurs et marchandises sur notre réseau à voie étroite;
- Former des compositions et préparer «votre» train à la circulation;
- Conduire et manœuvrer de façon autonome les différents véhicules ferroviaires jusqu'à une vitesse maximale de 100 km/h;
- Contrôler le fonctionnement des véhicules et exécuter de petits travaux d'entretien;
- Échanges quotidiens avec notre clientèle.

### Profil requis

- Être titulaire si possible d'un permis de conduite ferroviaire B 100 pour conduite de trains sur chemins de fer à voie étroite ou;
- Être disposé à suivre une formation d'une durée de 9 mois assurée par notre compagnie pour l'obtention de ce permis;
- Réussir les tests pédagogiques, médicaux et psychologiques;
- Être titulaire d'un CFC d'agent(e) du mouvement ou d'opérateur/trice du trafic ferroviaire ou titre jugé équivalent;
- Être titulaire d'un CFC d'employé(e) de commerce en transports publics avec formation complémentaire d'opérateur/trice du trafic ou titre jugé équivalent;
- Expérience de quelques années dans une fonction similaire;
- Être âgé(e) entre 20 et 40 ans;
- Disposer d'une bonne condition physique;
- Être souple et prêt à travailler en horaires irréguliers, également le samedi et le dimanche;
- Bonnes connaissances des prescriptions suisses de circulation des trains ainsi que des tarifs qui régissent les titres de transports;
- Aisance dans les relations humaines;
- Aptitude à travailler en équipe mais également de manière indépendante;
- Capacité à collaborer en faisant preuve d'esprit d'équipe, de solidarité et de respect;
- Sens des responsabilités et de l'organisation confirmé;
- Prise de décisions et résistance au stress;
- Polyvalence, flexibilité et disponibilité;
- Respect du cadre de compétences et de la hiérarchie.

### Nous vous offrons

- Les conditions sociales d'une grande entreprise régionale;
- La possibilité de suivre une formation à l'interne de l'entreprise;
- Prestations sociales et rémunération selon les normes en vigueur dans la branche.

### Renseignements

M. Jean-Claude Kocher, chef de la division de l'exploitation (jean-claude.kocher@les-cj.ch, 032 482 64 60)

### Candidature

Vous pensez être la personne idéale? Alors n'hésitez plus, adressez-nous votre dossier de candidature complet avec photo **d'ici au 16 septembre 2013** à l'att de Mme Francesca Paupe, cheffe du service des ressources humaines, rubrique poste agent(e) du mouvement.

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

**Le train rouge qui bouge!**

Chemins de fer du Jura  
**les-cj.ch**



Programmes d'austérité cantonaux : la faute aux budgets pessimistes des autorités

# Situation des cantons dramatisée

**La majorité des gouvernements cantonaux ont proposé des programmes d'austérité pour l'année 2014, en invoquant de futurs déficits.**

Si l'on analyse dans le détail les finances cantonales, on arrive cependant à une conclusion toute différente. Les gouvernements cantonaux ont systématiquement établi des budgets trop pessimistes.

De fait, la situation financière des cantons est dramatisée. Les résultats des comptes financiers sont en effet régulièrement meilleurs que ce qui avait été budgétisé. C'est surtout du côté des recettes que les budgets cantonaux prévoient régulièrement des résultats trop bas. Ces dernières années, ils ont pratiquement toujours été fixés en deçà des résultats effectifs.

### Berne : mauvais exemple

L'exemple du canton de Berne en est tout spécialement parlant. Le gouvernement bernois veut

économiser 400 millions de francs par an, prétendant que certaines recettes importantes pour le canton – taxes et autres sources – stagneront ces prochaines années. Or ils tablent simultanément sur une croissance économique et une inflation annuelle d'environ 3,5%. Leur hypothèse n'est absolument pas plausible. Ce qui est plausible, c'est une croissance de ces recettes en accord avec la croissance des revenus dans ce canton. Pareille hypothèse réduirait alors nettement le déficit pronostiqué et la situation financière du canton de Berne apparaîtrait ainsi bien meilleure.

Si un institut de prévisions économiques faisait des pronostics aussi mauvais, l'opinion publique serait en droit de le critiquer. Les cantons peuvent manifestement se permettre des méthodes de travail aussi peu professionnelles...

### De la nécessité de budgets réalistes

De plus, il est important que les cantons dressent des budgets réalistes,

car ils fournissent des services, comme l'enseignement et la santé publique, qui sont cruciaux pour la population de la Suisse. Par exemple, que leurs enfants puissent bien se former à l'école est quelque chose de déterminant pour les parents. Et lorsqu'il s'agit d'aller à l'hôpital, l'importance décisive de soins de grande qualité est évidente. Ces services publics sont en grande partie financés par les cantons, si bien que la politique financière de ces derniers joue un rôle-clé pour leur qualité. L'enseignement et l'infrastructure publique sont des facteurs essentiels du bien-être matériel en Suisse. Les entreprises suisses ne cessent d'attirer l'attention sur le fait que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée est l'un des principaux obstacles à leurs activités. Mais comment changer cela si les cantons économisent dans l'enseignement? Les mesures d'économie nuisent au contraire à notre bien-être.

USS

## La nouvelle publication générale « Mobilité et transports 2013 », de l'Office fédéral de la statistique (OFS)

Cette nouvelle publication révèle que le trafic routier, ferroviaire et aérien a nettement augmenté ces dernières années. Dans le transport de personnes, les prestations de transport sur route ont progressé de 14% entre 2000 et 2011, et celles sur rail ont bondi de 53% dans le même temps. Parallèlement, le nombre de passagers dans les vols de ligne et charter s'est accru de 24%. Des hausses marquées ont aussi été enregistrées dans le

transport de marchandises : les prestations de transport sur route et sur rail, considérées ensemble, ont augmenté de 17% durant la même période. Les atteintes à l'environnement et les accidents font partie des inconvénients de la mobilité. Ainsi, les transports étaient responsables de 38% des émissions de CO<sub>2</sub> dans notre pays en 2011. En 2012, 339 personnes ont été tuées sur la route et 28 personnes l'ont été dans le trafic ferroviaire.

OFS



Votations fédérales du 22 septembre prochain

# Tendance au NON à la journée de travail de 24 heures

Selon le premier sondage que la Télévision suisse a publié à la mi-août sur la votation du 22 septembre 2013, les partisans du shopping jour et nuit s'achemineraient vers une défaite. Déjà à ce stade, une légère majorité des personnes interrogées refuse la détérioration de la loi sur le travail proposée par le Parlement. Les membres de l'Alliance pour le dimanche sont par conséquent convaincus que le 22 septembre, les citoyen-ne-s suisses diront non dans les urnes à la tactique du salami menée par le Parlement pour étendre les heures d'ouverture des commerces.

Au Parlement, les partis bourgeois ont soutenu à l'unisson la modification de la loi sur le travail, adoptée à une majorité



Ce sont les syndicats qui ont lancé le référendum contre le projet de détérioration de la loi sur le travail.

des deux tiers. Six semaines avant la votation – soit avant même que la campagne ait véritablement commencé –, on voit que la majorité bourgeoise sera probablement désavouée par les citoyens: selon le premier sondage réalisé par GFS, une majorité des personnes interrogées refuse la modifica-

tion de loi. Le non ne domine encore que très légèrement. C'est pourquoi les organisations affiliées à l'Alliance pour le dimanche s'engagent pleinement dans la campagne, par le biais d'une vaste campagne d'affichage et d'autres activités encore. Plusieurs éléments plaident en faveur du

NON à la péjoration de la loi sur le travail. Les projets émanant des autorités qui ne rallient pas à ce stade précoce une majorité des personnes interrogées ont de la peine à renverser la tendance. On l'a bien vu en 2005, où la part du non à l'extension des heures d'ouverture des commerces dans les grandes gares était passée de 33% lors du premier sondage à presque 50% le jour de la votation.

Ce scepticisme n'est pas surprenant. Les gens savent que le Parlement a adopté la tactique du salami: l'assouplissement visé ici de l'interdiction du travail de nuit et du dimanche n'est que la première étape d'une extension généralisée des heures d'ouverture des commerces. Les prochain-

es étapes visant à augmenter le travail du soir, de nuit et du dimanche sont déjà prévues. Ainsi, les Vert'libéraux demandent que tous les commerces dont la surface de vente n'excède pas 120 m<sup>2</sup> puissent également rester ouverts 24h/24. Au niveau cantonal, les citoyens ont régulièrement refusé ce genre de projets au cours des dernières années. Ils feront de même au niveau fédéral. Car ils ne voient aucun besoin d'introduire le shopping 24h/24. Et comme chacun le sait, l'extension des heures d'ouverture des magasins ne fait que péjorer les conditions de travail de la main-d'œuvre du commerce de détail, porter atteinte à la vie de famille et générer davantage de trafic et de bruit.

USS

Daniel Pasche, conseiller régional de SEV Assurances qui a passé chez Helvetia

## « Helvetia est un partenaire fiable ! »

La reprise par Helvetia Assurances du portefeuille de SEV Assurances a été une surprise pour beaucoup de membres y compris les collaborateurs et conseillers régionaux de SEV Assurances. Le choix d'Helvetia est acquis, les raisons pour abandonner l'enseigne SEV connues, il s'agit à présent d'aller de l'avant pour servir nos membres. Comment les Romands vivent-ils ce changement? Daniel Pasche, conseiller régional SEV Helvetia, s'exprime.

### ■ Comment as-tu ressenti ce changement?

Comme tous les conseillers régionaux, j'ai été choqué à l'annonce de la reprise de SEV Assurances par Helvetia. Avec un peu de recul, je me dis aujourd'hui

que nos dirigeants ont eu raison de chercher un partenaire fiable avec qui s'associer. SEV Assurances n'aurait pas pu faire seul face aux exigences toujours plus sévères de la FINMA (Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers).

### ■ Tu restes donc au service d'Helvetia Assurances après plus de 15 ans de collaboration avec SEV Assurances Coopérative, pourquoi?

Oui, j'ai accepté de poursuivre l'aventure avec Helvetia et je m'en réjouis. Je vais pouvoir me concentrer essentiellement sur les membres SEV de la Riviera et du Chablais vaudois et valaisain puisque je suis rattaché à l'agence générale de Montreux.

### ■ Tu n'as donc pas de doutes, les membres SEV seront bien servis grâce à Helvetia Assurances?

Aucun doute! Les membres SEV pourront à l'avenir bénéficier de toute la gamme des produits Helvetia, de la prévoyance privée à l'assurance choses. Nous avons la chance d'avoir un partenaire fiable et connu aussi bien en Suisse alémanique qu'en Suisse romande. C'est un atout majeur qu'il ne faut pas oublier.

Propos recueillis par Jean-François Milani



Daniel Pasche: avec Helvetia, nous avons la chance d'avoir un partenaire fiable et connu partout en Suisse.

Contact: Daniel Pasche, route du Stand 38, 1880 Bex

E-mail: pasche38@bluewin.ch – Mobile 078 703 47 04 – www.helvetia.ch/fr/sev

Le trafic marchandises ferroviaire suisse interne augmentera d'au moins 30 % d'ici à 2030.

« La vitesse moyenne et la ponctualité des trains marchandises doit considérablement augmenter d'ici 2030. Cela doit être garanti par la suppression de désavantages dans l'accès au réseau, par une amélioration de la qualité des sillons (par ex. une réduction des arrêts pour dépassement) et par des adaptations ciblées de l'infrastructure. »

Hans-Peter Hadorn, président de la Commission Trafic marchandises de l'UTP et directeur des Ports rhénans suisses



# Il faut davantage de sillons et de meilleure qualité

Des représentants de l'UTP, de CFF Cargo, de BLS Cargo et de l'Association des chargeurs (VAP) ont présenté le 16 août une étude sur l'avenir du trafic marchandises par rail en Suisse. Le trafic de transit à travers les Alpes, toujours au centre des discussions, a été volontairement mis de côté cette fois-ci. L'étude prévoit une croissance d'au moins 30 % pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. Elle demande suffisamment de sillons pour les trains marchandises et surtout une plus grande vitesse.

L'étude est issue d'un travail commun de neuf auteurs de trois instituts de recherche: Infras à Berne, BAK à Bâle et IVT (Institut de Planification et des Systèmes de Transport de l'EPFZ) à Zurich.

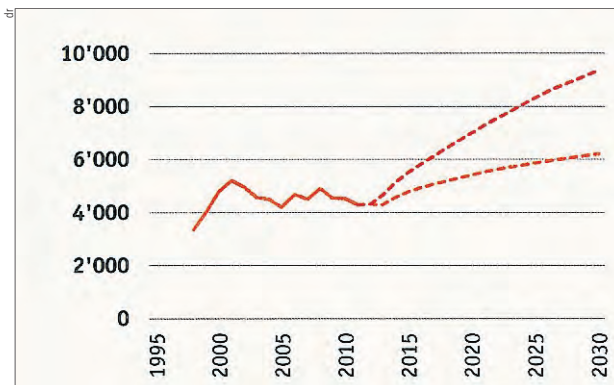
## Les transports augmentent

L'étude prend en compte une croissance de la population aussi bien en Suisse qu'à l'étranger. En Suisse, le nombre d'actifs augmentera jusqu'en 2020 en raison de l'immigration, mais devrait ensuite stagner puisque les salaires et la prospérité des autres économies augmenteront. L'économie suisse sera donc contrainte à accroître sa

productivité. Cela vaut également pour la branche des transports, qui verra le recrutement du personnel devenir toujours plus difficile, de même pour l'engagement de chauffeurs bon marché dans les transports par route. Les délocalisations de la production en Europe de l'Est et en Asie seront moins intéressantes et il faudra compter sur un retour de ces productions en Europe. Les chaînes de production continueront cependant à être partagées en différents lieux, ce qui entraînera de grands flux de marchandises, peut-être même davantage en Europe qu'entre les différents continents. La place industriel-

le suisse a de bonnes perspectives grâce à des produits spécialisés, de qualité et innovateurs, exportés partout dans le monde. Le produit intérieur brut suisse devrait augmenter selon l'institut BAK d'environ 1,7 % par année jusqu'en 2020, puis de 1,6 % par année jusqu'en 2030.

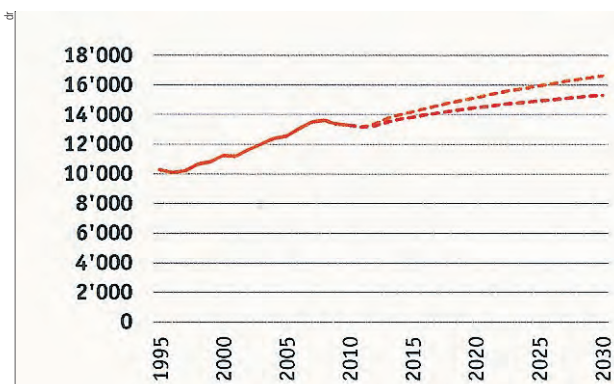
Comme la population et l'économie vont croître, les quantités à transporter (sans le trafic de transit) tous moyens de transport confondus augmenteront d'environ 20 %. Le trafic (en tonnes kilomètres) augmentera d'environ un quart, car, en moyenne, les distances de transport s'allongeront puisqu'on regroupera les li-



L'étude présente deux scénarios pour le développement du trafic marchandises ferroviaire en Suisse d'ici 2030 (sans le trafic de transit, en millions de tonnes kilomètres): le scénario « transfert » (la courbe du haut) compte sur le fait que le rail puisse bénéficier du potentiel de transfert théorique au détriment de la route. Le scénario « tendance » prend plutôt en compte l'évolution de la part modale au cours des dix dernières années. Le trafic par rail augmentera de toute façon...



De gauche à droite: Frank Furrer, secrétaire général de la VAP; Dirk Pfister, directeur du management et de l'exploitation BLS Cargo; Hans-Peter Hadorn, président de la Commission Trafic marchandises de l'UTP et directeur des Ports rhénans suisses; Nathan Zielke, responsable du développement d'entreprise à CFF Cargo, lors de la présentation de l'étude.

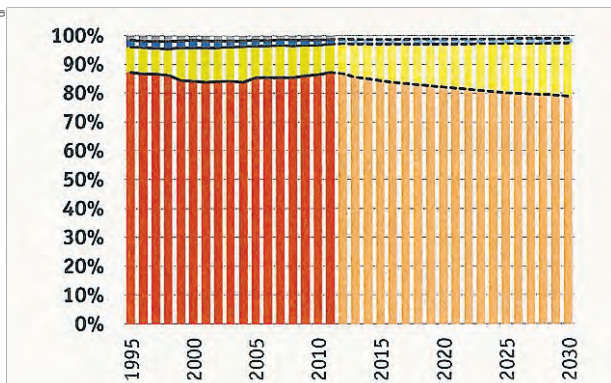


Que le transfert soit important (courbe du bas) ou plus faible (courbe du haut), le trafic par route augmentera quoi qu'il en soit (chiffres en millions de tonnes kilomètres).

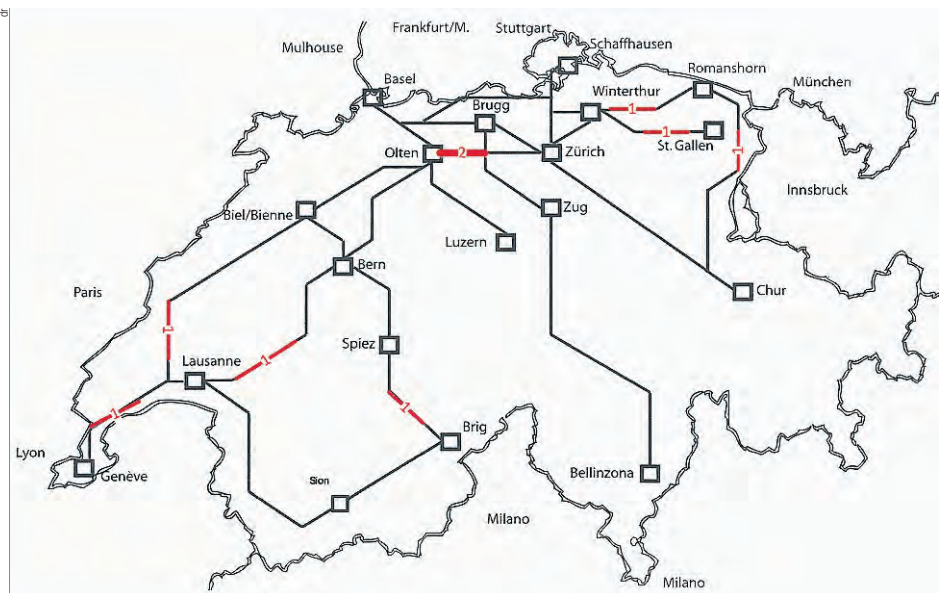
CFF/Thomas Richler (Terminal de Chavornay)



UTP, CFF Cargo, BLS Cargo et VAP soulignent dans leur communiqué l'importance des terminaux de transbordement: « Le volume du trafic avec changement de mode de transport (chargements collectés, containers, caisses mobiles, wagons isolés) va augmenter au-delà du trafic combiné. La Confédération doit donc appliquer intelligemment les aides à l'innovation prévues dans la nouvelle loi, en particulier concernant les techniques de changement de mode de transport. »



Si c'est le scénario optimiste en matière de transfert qui est suivi, le rail pourrait voir sa part modale (en vert) augmenter considérablement d'ici 2030, comme le graphique le montre. Et cela ne se ferait pas uniquement au détriment de la route, mais aussi au détriment des pipelines (en gris) et des voies navigables (en bleu), car il faudrait un tiers d'énergies fossiles en moins. En chiffres absolus cependant, le trafic marchandises par route augmenterait de toute façon. Si c'est le scénario pessimiste qui est suivi, le rail n'augmenterait que très peu sa part modale.



Le besoin supplémentaire en matière de sillons pour le trafic marchandises en 2030 se ferait particulièrement sentir si c'est le scénario optimiste de « transfert » qui domine, si on passe à 18 heures d'exploitation journalière et en raison du développement du réseau via FAIF et STEP.

vraisons afin d'augmenter la productivité.

#### Développement de certains groupes de marchandises

De toutes les marchandises transportées (hors transit), plus de 80% proviennent de trafic intérieur, 13% sont importées et 5% exportées. Dans le trafic intérieur, le tiers de marchandises vient du secteur « pierres et terre » (surtout du sable et du gravier) et le 15% sont des produits minéraux (ciment, béton, verre, etc.). En ce qui concerne le tonnage, la

moitié du trafic intérieur revient donc à la construction. Pour ce qui est par contre des tonnes kilomètres, la part n'est plus que d'un quart, car il s'agit souvent de trajets très courts. C'est d'ailleurs pourquoi la route domine toujours dans les transports liés à la construction. Mais le rail profitera aussi de la construction en hausse puisque la construction est à l'origine de beaucoup d'autres transports de marchandises. La chimie, l'industrie alimentaire (produits alimentaires

spéciaux et de grande valeur) et l'industrie métallurgique en particulier prendront une grande part à la croissance. Les transports de matières premières agricoles, principalement en importation, du bois domestique et des déchets et matériaux à recycler sont également importants. Les « biens dits collectifs » vont fortement augmenter: ce sont les produits finis ou en cours de transformation, les produits alimentaires et autres biens de consommation, donc

liés au commerce de détail ou à l'industrie (colis). Les caisses mobiles et containers sont spécialement adaptés au changement entre deux différents moyens de transport, donc pour le trafic dit combiné.

En revanche, la quantité d'énergies fossiles à transporter reculera d'un tiers d'ici 2030.

#### De bonnes conditions cadre

Selon cette étude, le rail a de bonnes chances de pouvoir prendre part à l'augmentation

générale du trafic marchandises. En particulier dans le domaine des biens collectifs, le rail devrait en profiter, via le trafic combiné. Dans le transport conventionnel (à l'opposé du trafic combiné), les perspectives sont très bonnes surtout pour les colis, mais moins bonnes en ce qui concerne les marchandises en vrac.

Si la part modale du rail continue à augmenter comme elle l'a fait durant les dix dernières

Suite de la page 11

années (scénario «tendance»), elle passera de 10% à 11% et la quantité de marchandises à transporter en Suisse (sans le trafic de transit) augmentera de 30%. Dans le meilleur des cas (scénario «transfert»), le rail pourrait doubler ses quantités à transporter et voir passer sa part modale à 18%.

Pour cela il faut au moins réunir les conditions suivantes:

■ Le transfert route-rail doit être encouragé au niveau de la politique des transports, par une interdiction de rouler de nuit, des limites de poids et de longueurs, par la RPLP et en renonçant à accroître de façon importante les capacités de la route.

■ En plus du programme de développement ferroviaire FAIF/STEP, il faut encore d'autres développements des infrastructures.

■ Vu que le trafic Voyageurs connaîtra une croissance située entre 59 à 83%, les plans d'utilisation du réseau doivent garantir des sillons minimaux au trafic marchandises.

■ Les heures d'exploitation journalières du trafic marchandises doivent passer de 15 à 18 heures.

■ La vitesse moyenne et la ponctualité des trains marchandises doivent être augmentées par la suppression de désavantages (par ex. réduction des arrêts pour dépassement).

■ La Confédération et les cantons doivent promouvoir la construction de terminaux de transbordement et d'embranchements particuliers pour les zones économiques.

Markus Fischer/Hes

Réponse à la consultation concernant la loi sur le transport de marchandises

## Le SEV veut une variante favorisant le transfert

**Le Conseil fédéral n'a pas rempli sa mission en présentant son projet de réforme de la loi: c'est le constat de Pro Cargo. Le Conseil fédéral n'a en effet pas examiné le mandat de transfert.**

«De l'avis de «Pro Cargo», le projet présenté ne répond pas au mandat donné par la motion. Il considère unilatéralement la rentabilité, sans montrer comment il serait possible d'obtenir une desserte sur tout le territoire, alors que la motion requiert une solution située à la croisée des chemins entre desserte sur tout le territoire et exploitation rentable.»

Une motion de la commission des transports du Conseil des Etats, qui bénéficie de l'appui des deux Chambres du Parlement, est à l'origine du projet de réforme. Il y est stipulé que le Conseil fédéral est invité à présenter des «mesures faisant ressortir comment la part modale du rail en trafic marchandises peut globalement être maintenue au niveau actuel, voire être accrue». Le conseiller national Philipp Hadorn, secrétaire syndical en charge du secteur marchandises au SEV, met le doigt sur le problème en soulignant: «C'est précisément ce que le Conseil fédéral ne fait pas; il envisage même des mesures allant à fin contraire, au détriment du rail!»

Pro Cargo exige du Conseil fédéral qu'il soumette au Parlement un complément au projet de réforme, proposant:

- une obligation de transporter les marchandises sur le rail, scellée par un amendement

adéquat de la convention de prestations;

- des objectifs de transfert du fret de la route au rail réalisables;

- des instruments concrets montrant comment la part modale du rail en trafic marchandises peut être accrue globalement;

- des mesures concrètes montrant comment les opérateurs peuvent les fournir de manière rentable en bénéficiant de nouvelles conditions cadre.

C'est également la teneur de la motion Hadorn sur le transport de marchandises.

Le responsable de l'Initiative des Alpes, Alf Arnold, observe: «L'avenir du trafic marchandises ne saurait être planifié uniquement en fonction de critères économiques. Ecologie, vue d'ensemble de l'offre, sécurité et besoins des régions

périphériques constituent des éléments tout aussi décisifs.» Pro Cargo souhaite que deux options équivalentes puissent être comparées au Parlement, ce qui implique l'élaboration d'un complément au projet. L'avenir du fret mérite une approche correcte et équilibrée lors des débats.

pmo

### COALITION PRO CARGO

Pro Cargo a été créée en 2012 à l'initiative du SEV notamment. Douze organisations en sont membres: SEV, ATE, Initiative des Alpes, PS Suisse, Les Verts, Les Jeunes Verts, La Jeunesse socialiste suisse, Pro Rail Suisse, WWF Suisse, Médecins en faveur de l'environnement, USS et CITraP.

Trois questions à Daniela Lehmann

## Revendications syndicales

■ **contact.sev:** Y a-t-il également des requêtes purement syndicales dans la réponse du SEV?

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports:



La vraie concurrence en matière de transports marchandises a lieu entre la route et le rail. Les prescriptions au niveau du travail et de la sécurité ne sont pas assez strictes sur la route. L'adaptation des prescriptions sur la route est donc plus importante que

celle sur le rail.

■ **Y a-t-il d'autres points soulevés par le SEV dans sa réponse à la consultation, hormis ceux présentés par Pro Cargo?**

En plus des conditions de travail en partie inhumaines pour les chauffeurs de camion, il y a une disparité entre rail et route au niveau des contrôles. Le SEV aspire à un contrôle à 100% sur la route, pour les paramètres techniques comme le poids et l'état du véhicule. Sur le rail, cela sera de plus en plus mis en pratique.

■ **La réponse à la consultation souligne les lacunes du projet. Y a-t-il aussi des points positifs?**

Le SEV salue le fait que les conditions cadre sur la route restent inchangées. On parle ici surtout de l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche, de la limite à 40 tonnes (44 tonnes en amont et en aval pour le trafic combiné), le montant de la RPLP et l'interdiction de cabotage. De plus, nous saluons les concepts de «projets d'utilisation du réseau» et «les plans d'utilisation du réseau».

Questions pmo/Hes

## Sections

**Jeudi 29 août** ■ **GESTL**  
16h à 20h  
Cave GESTL

Ouverture de la cave

Après un été chaud, nous nous réjouissons de vous retrouver lors de notre ouverture du 29 août. Nous vous proposons les actions suivantes.

Vins blancs: Château de Vinzel 2011 Frs 10.80 au lieu de Frs 12.00; Cure d'Attalens 2011 Frs 15.40 au lieu Frs 17.00.

Vins rouges: Château de Paraza 2012 Minervois à Frs 7.50.

Nous ne manquerons pas de perpétuer notre tradition du verre de l'amitié. N'oubliez pas de réserver la date du 27 septembre, pour notre grande ouverture avec un repas surprise.

*Votre comité GESTL*

## Pensionnés

**Mardi 10 septembre** ■ **PV Neuchâtel**  
Hôtel des Communes  
Geneveys-sur-Coffrane

Assemblée des membres

Programme: dès 11h15 apéritif facultatif, 12h dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: plat du jour. Prix: 20 frs sans les boissons. Café offert par la section.

14h30 assemblée, salle du 1<sup>er</sup> étage. Ordre du jour statutaire. Le comité compte sur votre présence. Les membres-amis et les épouses sont les bienvenus. Pour le dîner, inscription obligatoire auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70, jusqu'au vendredi 6 septembre dernier délai.

*Le comité*

**Jeudi 12 septembre Bienne** ■ **PV Biel/Bienne**  
Restaurant Romand  
14h

Assemblée des membres

Le cœur d'hommes des cheminots pensionnés encadrera musicalement l'assemblée. L'oratrice du jour sera Mme Barbara Geiser de l'OSEO (Œuvre suisse d'entraide ouvrière) de Berne. Elle nous exposera l'organisation et les tâches de son bureau. Venez nombreux chercher encore d'autres informations. Nous souhaitons une bonne participation.

*Le comité*

**Jeudi 12 septembre** ■ **PV Jura**  
Chalet des Chaînions

Sortie d'automne

**Journée aux Chaînions**  
Inscription nécessaire pour l'organisation auprès du président: Pierre Ackermann, tél. 032 4224835 ou pack@bluewin.ch

Magnifique point de vue à 900 m. Train Delémont départ 9h42, Porrentruy arr 10h06. 10h15 rendez-vous pour tous (voitures ou train) au parking à côté des cars postaux gare de Porrentruy. 10h20 dép. des voitures pour les non-marcheurs direct au chalet, pour les marcheurs pour le parc de «Monvoie». 10h45 marche facile d'environ 45 minutes. Repas de midi au chalet des Chaînions: salades – jambon – gratin de pdt – légumes – dessert – café. Ne pas prendre de boissons, tout est à disposition sur place. Le repas de midi est pris en charge par la caisse de section, boissons à charge des participants. Service de bus entre la gare et le chalet. Avec les amicales salutations des organisateurs: Lucien et Dominique

**Mercredi 18 septembre** ■ **PV Neuchâtel**  
Buvette du FC La Sagne

Sortie d'automne

La cours a lieu par n'importe quel temps. Le local (buvette du FC La Sagne, à 20 min. de marche de la gare) est chauffé, si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Des grills sont à disposition. L'apéritif, la soupe aux pois et le café sont offerts. L'utilisation du local étant gratuite, il est recommandé d'acheter les boissons auprès du cantinier. Prix modérés. Un transport sera organisé entre la gare et la buvette pour les personnes handicapées. Pas d'inscription nécessaire.

Horaire aller: Neuchâtel dép. 10h32 - Chaux-de-Fonds arr. 10h58, dép. 11h02 - La Sagne arr. 11h16. Horaire retour: La Sagne dép. 17h42, Chaux-de-Fonds arr. 17h56, dép. 18h02, Neuchâtel arr. 18h29. Titres de transport individuels. A bientôt

*Le comité*

**Mercredi 25 septembre**  
Lac Noir

■ **PV Fribourg**

Marche de deux heures, facile et accessible à tous, autour du Lac Noir et le long de la Singine chaude

**Inscription obligatoire pour la marche et le repas de midi jusqu'au samedi 21 septembre** auprès de Jean-Bernard Michel, tél. 026 470 25 26 ou Maggy Michel, tél. 026 475 17 62. Cette sortie a lieu par n'importe quel temps. Un kilomètre à pied, ça use les souliers mais ça entretient l'amitié. Au plaisir de vous rencontrer!

La commission d'animation de la PV Fribourg vous invite à une magnifique promenade en Singine. Rendez-vous à 9h55 à l'arrêt de l'autobus Gypsera Lac Noir. Aller: Fribourg (gare routière TPF) dép. du bus à 9h00, Lac Noir Gypsera arr. 9h52. Retour: Lac Noir Mösli dép. au 09 de chaque heure, arr. Fribourg au 59. Pour ceux qui ont les voitures au parking, dép du Lac Noir Mösli au 47 de chaque heure pour Lac Noir Gypsera, arr. au 52. L'arrêt du bus du Mösli se trouve à env. 7 à 8 min du restaurant. Chacun se munit de son titre de transport. Parking à la Gypsera (fr. 6.– pour la journée). Repas de midi en commun vers 12h30 au restaurant Mösli (tél. 026 412 13 30) pour le prix de fr. 25.– par personne. Au menu: pâté et salade – rôti de porc – légumes de saison – frites ou pâtes – tranche glacée.

Les personnes ne voulant pas rester pour dîner, nous quittent à l'arrivée de la marche, à mentionner lors de l'inscription. Les non-marcheurs peuvent nous rejoindre pour le repas de midi, mais doivent également s'inscrire. Le verre de l'amitié sur le parcours ainsi que le café au repas de midi sont offerts par la section. **La CA**

## Commission des femmes

**Samedi 31 août**  
Prêles

■ **Sortie du groupe romand**

Départ de Lausanne sur la voie 8 à 7h45. Rendez-vous 15 minutes avant vers l'entrée principale. Inscription obligatoire jusqu'au 29.8.2013 auprès de M.-T. Godel, tél. 079 512 13 64 ou D. Dachauer, tél. 079 262 87 71.

## USSC

**Samedi 19 octobre**  
Schönbühl  
Turnhalle VBS  
9h45

■ **Badminton**

19<sup>e</sup> tournoi amical de badminton USSC

Organisateurs: USSC Badminton et BC Ostermundigen. Badminton avec plaisir! Pour joueurs de tous les âges et de tous niveaux de compétence. Informations: Roger Baumann, 078 743 02 00 ou www.ussc.ch/badminton.

## Décès

**Mechtilde Baumeier**, veuve de Marcel, Payerne; décédée le 6 août dans sa 83<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Aimé Blanchet**, fonctionnaire spécialiste retraité; Palézieux; décédé dans sa 77<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Albert Buclin**, maître artisan retraité, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Robert Cartier**, retraité, Colombier; décédé le 10 août dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Jacqueline Cochet**, épouse de Jean-Daniel, Lausanne; décédée le dans sa 88<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Denise Corset**, veuve de Maurice, Renens; décédée dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Marguerite Delisle**, veuve de Marcel, Chavannes-Renens; décédée dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Georges Demierre**, retraité, Soral; décédé le 15 août dans sa 90<sup>e</sup> année. VPT TPG Retraités.

**Romain Giudetti**, chef de gare de triage retraité, Lutry; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Lucie Mermoud**, veuve de Benjamin, Lausanne. PV Vaud.

**Lesarine Mury**, veuve de Charles, St-Maurice; décédée dans sa 101<sup>e</sup> année. PV Valais.

**André Neeser**, retraité, Fribourg; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**André Ray**, ouvrier spécialisé retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 25 juillet dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Karl Rihs**, retraité, Safnern; décédé le 26 juillet dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

**Ernst Schaefer**, retraité, Villeneuve; décédé dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Pierre-André Tauxe**, Lausanne; décédé dans sa 56<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Jacques Vuille**, mécanicien retraité, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Paulette Winzenried**, veuve de Hans, Bienne; décédée le 1<sup>er</sup> août dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

Sous-fédération TS – rencontre des 3 pays

# Stratégie d'entretien et protection de la santé

**La rencontre des 3 pays des services techniques et entretien des véhicules a eu lieu du 24 au 26 juillet 2013 à Neuau-  
bing près de Munich. Avant la fermeture en 2005, 6000 employés travaillaient dans les ateliers de Neuau-  
bing, surtout sur des voitures voyageurs. L'ancien bâtiment administratif a été transformé en atelier de formation pour les électroniciens de la DB. C'est là que les participants à la rencontre des 3 pays ont siégé.**

Il n'y a pas que les entreprises ferroviaires qui œuvrent désormais au-delà des frontières, le style de problèmes qu'elles rencontrent également: les soucis rencontrés par la DB et ÖBB sont similaires aux nôtres. Afin de traiter des points importants, nous, membres de commission du personnel, Beat Schellenberg, Roger Derungs et le président central Werner Schwarzer, nous rencontrons nos collègues chaque année pour échanger et discuter. Mais les responsables des différents domaines des trois entreprises se rencontrent également régulièrement.

## Stratégie d'entretien

La tendance en matière de maintenance est d'augmenter

les disponibilités du matériel roulant et donc de diminuer les temps d'immobilisation. Déjà

aux CFF, les rames automotrices entières commencent à remplacer le matériel roulant

lument ces places assises sur le réseau. C'est pourquoi la stratégie d'entretien sera analysée en détail, retravaillée et introduite par étapes jusqu'en 2017.



Les Ateliers CFF de Zurich-Altstetten.

## Démographie et protection de la santé

Lors de l'application d'une nouvelle stratégie de maintenance, l'être humain ou plutôt sa santé et ses compétences jouent un rôle essentiel, puisque les nouveaux véhicules ont toujours davantage d'électronique. Un thème important est la formation et formation continue pour tous les collaborateurs jusqu'à la retraite. Dans les années à venir, nous serons confrontés à un vieillissement du personnel et à une vague de retraites. La protection de la santé a donc une haute priorité. Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il faut analyser chaque poste et les charges correspondantes et établir les mesures ou les modèles de carrière possibles. Notre objectif doit être: «Chaque collaborateur arrive en bonne santé à la retraite».

Sous-fédération TS

## COURRIER DES LECTEURS

### Les (mauvaises et fatales) évaluations du CEO des CFF Andreas Meyer

La mort du jeune mécano de locomotive près de Granges-Marnand est un choc. Ce qui est également choquant, c'est l'incapacité du CEO des CFF Andreas Meyer à reconnaître un lien entre les événements après pourtant plusieurs collisions avec un décès, beaucoup de blessés et de gros dégâts matériels, qui ont eu lieu dans les mêmes circonstances. Il demande encore une expertise après le quatrième crash survenu à Neuhausen: c'est dû au fait qu'il a du mal à analyser seul le problème. Mais sa déclaration, comme quoi les CFF n'ont aucun problème de sécurité est grotesque. Il est intolérable qu'un CEO dise une chose pareille après cinq collisions (Döttigen, Olten, Lenzbourg, Neuhausen et maintenant Granges-Marnand), survenues quasi dans les mêmes circonstances et avec les mêmes lacunes au niveau sécurité (des installations Signum-Integra des années 30).

Les déclarations de Saladin de l'OFT évoquent également de drôles de priorités, quand il donne la même importance à la sécurité des quais qu'à une collision frontale qui aurait pu faire beaucoup de morts. La Confédération a tout de même octroyé 50 millions pour équiper des signaux supplémentaires du système ZUB d'ici 2025. Mais même comme ça, il y aura encore moins de la moitié de 11 000 signaux qui seront suffisamment équipés. Il faut absolument qu'il se passe quelque chose rapidement de ce côté-là. L'argent est disponible aux CFF. 23 millions proviennent chaque année des amendes, pourquoi ne pas utiliser cet argent pour accélérer le processus au lieu de créer des lounges première classe coûteuses ou des wc luxueux?

Le fait est que depuis des années, on a créé des lacunes au niveau sécuritaire, avec le plein consentement de l'OFT: on a d'abord voulu économiser sur les employés des gares et

le personnel des trains a dû donner le départ lui-même. Puis on a supprimé ce personnel de train dans les régionaux et les RER. Le principe des 4 yeux pour le départ (personnel du train et mécano) était un élément important de sécurité et il a été abandonné. Le personnel des locomotives, qui pensait également au danger pour les voyageurs, avaient lutté en vain contre cela. Sous Meyer la charge kilométrique des mécanos a également été augmentée drastiquement. Les horaires ont été planifiés aux limites de la loi sur la durée du travail. Les responsables ayant créé une telle source de problèmes ne se retrouvent pourtant jamais devant les tribunaux. Le coupable est déjà trouvé: le mécano. A vrai dire il serait du devoir du Conseil d'administration d'intervenir dans ce cas-ci. Mais une discussion avec un des membres a vite étouffé cet espoir dans l'œuf.

René Bucher, Niederwangen

traditionnellement divisé en locomotives et voitures. Cela comporte de gros défis à relever. D'une part, il faut des plus grands espaces (plus longs) pour les «salles d'attente». D'autre part, une composition entière de 400 places assises peut être immobilisée pour une réparation très simple ou pour changer la vitre de devant. Alors qu'il faudrait abso-

## IMPRESSUM

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

Tirage: 10 961 ex. (total 45 451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

### Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 12 septembre 2013. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 5 septembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 2 septembre à 10 h.

## ■ PV Biel/Bienne

### Arrêt d'une diligence postale

**Où se trouve cet arrêt postal d'une diligence? Voilà une question qu'un grand nombre de participants se sont posés à la course de la PV de Bienne le 14 août dans le Pays d'Appenzell.**

Le voyage avec Marti-Car de Kallnach nous a conduits par Rothrist – Sihlbrugg – le Hirzel et le col du Ricken à la Schwägälp. L'arrêt de la diligence se trouve près du restaurant «Schwägälp» (Station de départ du téléphé-



rique pour le Sântis). Malheureusement, le Sântis s'était caché derrière le brouillard et des épais

nuages. Le point fort de la journée a été le repas de midi. L'après-midi a été remplie par la visite du lieu touristique d'Appenzell. Durant le retour notre président, Rudolf Flückiger, nous a attiré l'attention sur les thèmes actuels du syndicat. A la démonstration du 21 septembre 2013 à Berne, un grand nombre de pensionnés doivent participer en solidarité pour les actifs.

Les cheminots voyagent en règle générale avec les transports publics. Ce jour là, par contre, les «bouchons» sur l'autoroute ont été à l'ordre du jour entre Gossau – Zürich et Soleure. Après beaucoup de patience, les 84 participants sont arrivés à Bienne à 20 h. Merci aux organisateurs et aux chauffeurs de Marti SA. La question est posée: Faut-il prévoir la course de l'an prochain à nouveau en car ou veut-on rejoindre à nouveau les transports publics? Vos souhaits et suggestions sont les bienvenus. Communiquez-les au comité. Les membres qui n'ont pas participé à la course de cette année peuvent également donner leur avis. Merci!

Robert Drewes/trad. J.-C. Amiet

#### 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.

Pour de plus amples informations:

www.sev-online.ch

Inscrivez-vous maintenant!



Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

## COURRIER DES LECTEURS

### Le train en ville d'Aigle: ne pas reproduire l'erreur de Montbovon!

Reconstruire, à prix d'or, la voie de l'Aigle–Leysin sur la rue de la Gare, comme au début du XX<sup>e</sup> siècle, serait une grande erreur pour la prochaine décennie! Les habitants du village de Montbovon en font l'expérience tous les jours. La ligne du Bulle–Montbovon a été reconstruite, à grands frais, sur la route principale, au cœur du village, comme au premier jour de l'exploitation en...1903!

Faible vitesse du train et cohabitation difficile avec un trafic routier en constante progression auraient été évitées si une ligne de contournement de l'agglomération avait été construite, avec une gare en triangle, pour les trains du MOB et des TPF.

Comment les spécialistes du Service de la mobilité du canton de Vaud et les experts de l'Office fédéral des transports autorisent-ils le financement de

projets de renouvellement d'infrastructures aussi rétrogrades et inadaptés aux prévisions?

Par une nouvelle ligne de raccordement, de trois cents mètres seulement, aménagée entre la route des Ormonts et l'avenue Veillon, il serait possible de faire circuler les rames de l'AL sur les rails de l'ASD. Cette pénétrante, construite sur une voirie plus large que la rue de la Gare, pourrait être améliorée. La vitesse des trains serait plus grande et cette variante aurait l'immense avantage de supprimer le rebroussement des trains de l'AL au dépôt d'Aigle. Un archaïsme imposé aux pendulaires depuis la mise en service de ce chemin de fer, en... 1900!

Jean-Claude Cochard,  
Les Avants, août 2013

### La sous-fédération VPV désire à nouveau s'agrandir

#### Qui sera le meilleur recruteur pour l'année 2013?

L'année dernière, en tant que fédération VPV, nous voulions augmenter le nombre de membres. Dans le but de continuer à grandir, nous lançons à nouveau un concours.

Afin de pouvoir encore remettre les prix en tant que sous-fédération VPV, le concours est limité du 1<sup>er</sup> janvier au 30 novembre 2013.

Les prix sont:

**1<sup>er</sup> prix: une nuit, demi-pension pour 2 personnes au Parkhotel à Brenscino**

**2<sup>e</sup> prix: un voyage au départ d'Interlaken à la Jungfrau pour 2 personnes**

**3<sup>e</sup> prix: un repas pour deux personnes dans un restaurant proche de chez vous**

Alors, n'hésitez pas et participez!

Vous pouvez obtenir du matériel promotionnel auprès de votre président de section.

Vous pouvez aussi utiliser la voie électronique pour vos inscriptions auprès du SEV à l'adresse suivante:

[http://www.sev-online.ch/fr/mitgliedschaft/anmeldung\\_sev.php](http://www.sev-online.ch/fr/mitgliedschaft/anmeldung_sev.php)

#### Comité central VPV

Comités des sections de Berne, Lausanne, Lucerne, Suisse Nord-Ouest, St-Gall, Zurich.

Sécurité ferroviaire également dans les ETC

# La sécurité au transN

**La pittoresque ligne ferroviaire des montagnes Neuchâteloises de la société des transports publics neuchâtelois transN, est-elle en surcuis ? Au centre de son avenir, la question de la sécurité ferroviaire revient au premier plan au lendemain de l'accident de Granges-près-Marnand (VD).**

Longue de 16,230 km, elle parcourt la vallée de La Sagne et relie jusqu'à 18 fois par jour Les Ponts-de-Martel à La Chaux-de-Fonds (ligne 222). Principalement utilisé par les pendulaires (ouvriers, employés, étudiants) son charme particulier, ligne unique à voie étroite, attire quantité de touristes pour des balades en été. L'endroit est aussi un lieu privilégié pour la pratique du ski de fonds. Divisée en deux sections, un croisement en ligne n'est possible qu'en gare de La Sagne et cela se produit à l'horaire régulier 3 fois par jour (jours ouvrables) ou lors de croisements spéciaux, principalement l'hiver lors de la circulation des trains chasse-neige, la voie étant située de 1000 à 1120m d'altitude, la pratique du distance-ment reste en vigueur à certaines occasions. Les accidents et risques ferroviaires sont peu nombreux, ont déjà existé (dégâts matériels et blessés légers) et pas exclues à l'avenir ! Un seul signal principal est posé en gare de la Métropole Horlogère, qui dépend entièrement de la vigilance du conducteur. Sans block de ligne, la voie et les véhicules ferroviaires (sauf une voiture pilote qui roule sur le réseau C) ne sont pas équipés d'installations de sécurité.

Pourtant celle-ci a un prix. Nous avons rencontré Monsieur Pascal Vuilleumier, directeur général transN, (en fonction depuis le 22 octobre 2012, anciennement chef de l'Office des transports NE) pour quelques éclaircissements.

■ **contact.sev:** Une dernière évaluation en l'an 2000 chiffrait l'opération à 4 millions de francs. Trop demander pour la sécurité des passagers, du personnel, l'image d'une compagnie de transports publics, voire la renommée du Canton ?

**Pascal Vuilleumier:** La sécurité est au centre de nos préoccupations et nous respectons dans tous les cas les exigences

ties de sécurité ?

Nous nous battons sur tous les fronts afin de pouvoir bénéficier des crédits qui permettent d'investir dans la modernisation de nos infrastructures. La priorité est donnée par les commanditaires aux lignes surchargées où le risque est supérieur par rapport aux lignes peu chargées.

■ **Enfinement et dans le contexte actuel comment peut-on encore justifier que cette ligne ne soit pas mise aux standards minimums édictés par l'OFT ?**

Nous respectons ce qui est actuellement exigé par l'OFT pour exploiter cette ligne, il est planifié qu'à l'avenir un système de sécurité électronique équi-



Les trains peuvent se croiser uniquement à La Sagne.

qui permettent d'assurer le standard de sécurité pour nos clients et collaborateurs. Ce standard n'est pas le même partout et est adapté par l'autorité de surveillance en fonction du contexte de l'exploitation. En ce sens nous sommes en conformité avec ce qui est demandé par l'Office fédéral des transports.

■ **Avec le crédit cadre FAIF (votation en février 2014) n'avez-vous pas l'intention de réclamer aussi quelques miettes afin d'assurer la sécurité de votre réseau (dernier point noir), les usagers des régions périphériques n'ont pas les mêmes garan-**

pera notre ligne. Toutefois en raison des nouvelles exigences de la Confédération en termes de taux de couverture concernant les lignes ferroviaires, avant de pouvoir investir dans des projets d'infrastructure la pérennité de la ligne doit être démontrée. transN suit l'actualité dans le domaine de la sécurité et en fonction de l'évolution et des retours que nous avons, notamment par le bureau d'enquête, nous effectuons des analyses de risque, dans le cadre de notre nouveau département sécurité et prenons des mesures en cas de besoin.

*Propos recueillis par Jean-François Milani*

Conseil de Fondation de la CP CFF

## Bientôt les élections !

**Le Conseil de Fondation de la Caisse de pension CFF est composé de 6 représentants de l'employeur et 6 des employés. Les élections pour la période 2014-2016 auront lieu prochainement.**



Brigitte Aegerter

Toutes les personnes ayant le droit de vote, donc assurées auprès de la CP CFF, recevront début septembre la documentation de vote. Trois listes ont été déposées.

Les membres de la communauté de négociations CCT, SEV, transfair, ACTP et VSLF, ont remis une liste commune.

Sur les 6 candidats, le SEV en a présenté 4 : Brigitte Aegerter, VPV Berne, sortante; Werner Amrein, VPV Berne, sortant; Aroldo Cambi, administrateur des finances SEV, sortant; René Windlin, secrétaire syndical SEV, nouveau. Daniel Ruf, VSLF et Joseph Böni, Transfair/ACTP, tous deux sortants, sont également sur la liste. Les quatre collègues suivants sont proposés par le SEV comme membres suppléants: Andreas Menet, président du comité SEV, nouveau; Markus Rügsegger, VPV Nordwestschweiz, nouveau; Sia Lim, administratrice des finances suppléante SEV, nouvelle; Franziska Schneider, secrétaire syndicale SEV, nouvelle. Stephan Gut, VSLF et Peter Jedelhauser, ACTP, sont aussi sur cette liste.



Werner Amrein



Aroldo Cambi



René Windlin

Le travail au sein du Conseil de Fondation est exigeant. Ces candidats sont les personnes les plus à même de remplir cette fonction. Ils connaissent les assurances sociales et

s'engageront dans l'intérêt des assurés. Chaque voix compte, n'oubliez pas d'aller voter pour les candidats qui ont la confiance du SEV!

pan/Hes

**MOVENDO**

Das Bildungsinstitut der Gewerkschafter  
L'Institut de formation des syndicats  
L'Istituto di formazione dei sindacati

Il reste quelques places dans les cours Movendo suivants ([www.movendo.ch](http://www.movendo.ch)):

■ L'analyse transactionnelle, niveau 2-23.9 et 24.9 - Chexbres

■ Améliorer sa rédaction de lettres et courriels - 26.09 au 17.10 - Chexbres

■ Comment négocier les revendications au travail ? - 26.09 au 14.11 - Genève

■ Animer et conduire une CoPe - Séminaire de base pour membres de commissions du personnel, niveau 2 - 30.09 et 1.10 - Ste-Croix

■ Le traitement de texte Word pour Windows, les bases - 10.10 et 11.10 - Yverdon-les-Bains

■ Entretien d'embauche et dossier de candidature - 14.10 et 15.10 - Chexbres



## Angle droit

# Combien ai-je d'argent à l'AVS ?

Il vaut la peine de rappeler quelques bases en matière de prévoyance professionnelle.

## Les avoirs dans la caisse de pension déterminent la hauteur de la rente. Tout le monde le sait. Et en ce qui concerne l'AVS, ça se passe comment ?

L'AVS et la caisse de pension sont organisées totalement différemment. La caisse de pension fonctionne sur le principe de la **capitalisation**: les cotisations des employés, des employeurs et les intérêts forment le capital disponible au début de la retraite. Le taux de conversion définit la partie de ce capital qui sera

versée chaque année. L'AVS fonctionne sur le principe de la **répartition**: les actifs (et les employeurs) versent l'argent qui est distribué aux rentiers de l'AVS. Le montant de la rente dépend des années de cotisations et de la somme des cotisations versées. Celui qui a travaillé dès sa 20<sup>e</sup> année jusqu'à l'âge normal de la retraite (actuellement 65 ans pour les hommes et 64 pour les femmes) sans interruption des paiements obtient une rente entière. Les travailleurs sont obligés de cotiser dès le 1<sup>er</sup> janvier qui suit leur 17<sup>e</sup> anniversaire. Pour chaque année manquante

(par exemple en cas de séjour à l'étranger), la rente est diminuée de 2,3%. La hauteur totale des recettes, sur lesquels les rentes AVS seront payées, détermine la hauteur de la rente AVS. La rente minimale totale est de 14 040 francs, la rente maximale se monte à 28 080 francs, pour les couples on calcule une fois et demie. Si les contributions sont trop basses, des aides seront attribués pour les enfants ou membres de la famille à charge, de telle sorte que la rente maximale puisse être atteinte également avec un petit salaire. L'AVS tient un compte indi-

viduel pour chaque assuré. Les assurés ont le droit de demander un extrait gratuitement. Un collègue né en 1958 a eu une grosse surprise en 2008 lorsqu'il a demandé un extrait de son compte: son employeur a payé l'AVS en décembre 1992 sur un salaire de 1 franc! Ce qui était encore plus énervant, c'est qu'aucune cotisation n'a été versée pour l'année 1987. Le collègue se souvient bien sûr encore d'où il travaillait, combien il gagnait et à quelle caisse de compensation l'employeur était affilié. Il ne reste cependant aucun document l'attestant. La caisse de compensation a pour seule réponse: «Cela fait plus de cinq ans, donc rien à faire.» Il manque une année de cotisation à notre collègue et il n'aura jamais

droit à une rente complète.

**Contrôler l'extrait de compte!** Un bon conseil est de demander un extrait de compte tous les cinq ans ou au moins à chaque changement d'employeur ou de fonction, surtout si on a travaillé chez de petits employeurs pas très fiables. On peut ainsi réagir à temps s'il manque des cotisations à la caisse de compensation. En effet, après cinq ans, il est quasi impossible de corriger le tir, car il faudrait non seulement prouver que des prélèvements ont eu lieu sur le salaire mais aussi qu'ils ont été transmis à la caisse, ce qui est quasi impossible à faire.

L'équipe de protection juridique du SEV

Toutes les infos sur l'AVS sous [www.avs-ai.info](http://www.avs-ai.info)

## 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.

Ligne Bière – Apples – Morges (BAM)

# Boom historique au BAM

L'association BAM Historique a été créée au mois de janvier de cette année. Elle a pour but de sauvegarder le patrimoine ferroviaire de la ligne du BAM. Ce printemps, le dimanche 12 mai plus précisément, elle s'est fait connaître du public en faisant circuler des compositions historiques. C'était aussi l'occasion de marquer les 70 ans de l'électrification de la ligne.

L'objectif principal de l'association BAM historique est de repérer l'automotrice BDe 4/4 No 5, mise en service en 1949, actuellement remise au dépôt de l'Isle. Coup de l'opération: 100 000 à 150 000 francs. «Grosso modo la moitié de cette somme sera consacrée à son déflocage» relève le président de l'association Stéphane Rickli, employé des MBC en qualité de responsable de la maintenance de l'infrastructure du BAM (et fidèle membre du SEV depuis 16 ans).

Pour l'heure, BAM Historique est en mesure de composer des convois tractés par l'automotrice BDe 4/4 No 2, mise en service en 1943, celle-là même qui est à la tête des trains gastronomiques BAM Saveur.

[www.bamhistorique.ch](http://www.bamhistorique.ch)



L'association BAM Historique a des atouts non seulement techniques et historiques à faire valoir, mais également de magnifiques paysages et sites, comme ci-dessus le château de Vufflens.

## Du BAM aux MBC

La ligne Bière – Apples – Morges a été inaugurée en 1895, elle célébrera donc ses 125 ans en 2020, une date qui est déjà dans le viseur de l'association BAM Historique. La mobilité suscitée par la place d'armes de Bière a été à l'origine de cette ligne métrique longue

de 19,175 km reliant Morges à Bière. En 1899, la ligne Apples – L'Isle, longue de 10,68 km, a été intégrée au BAM. Jusqu'en 1902, le BAM a été exploité par la compagnie Jura – Simplon et de 1902 à 1915 par les CFF. Dès janvier 1916, jusqu'en décembre 2003, le BAM a géré sa propre ligne. Dès janvier 2004, le BAM a intégré le groupe MBC (Transports de

la région Bière – Morges – Cossonay) qui exploite, outre la ligne ferroviaire, un réseau de bus en plein développement et le funiculaire de Cossonay. Quelque 180 employés travaillent aux MBC. La section VPT MBC du SEV est présidée par Stéphane Chevalier, conducteur de train au BAM.

Alberto Cherubini



Le 12 mai dernier, à l'occasion des 70 ans de l'électrification de la ligne du BAM, l'association BAM Historique a fait circuler un ancien convoi entre Bière et L'Isle tracté par l'automotrice BDe 4/4 No 2 et composé de voitures passagers et wagons marchandises. A relever tout à l'arrière les deux wagons qui arborent de la réclame, l'un pour les biscuits Oulevay et l'autre pour les Grands magasins l'Innovation.



Le comité de l'association BAM Historique, pose devant l'automotrice BDe 4/4 No 5, stationnée à l'Isle en attendant les travaux de remise en état de marche. De gauche à droite: Philippe Vessillier, vice-président; David Bertolini, caissier; Michel Pernet, membre du comité et directeur des MBC; Stéphane Rickli, président; Olivier Brévaux, vérificateur des comptes; Manque sur la photo Philippe Gut, secrétaire.

William Porchet, ancien agent du mouvement de la gare de Granges-près-Marnand

# « C'était ma gare ! »

**Durant 38 ans William Porchet a bichonné la gare de Granges-Marnand. Il est encore sous le choc suite à la dramatique collision survenue à quelques dizaines de mètres de sa gare et qui a coûté la vie à un collègue mécanicien. Et les souvenirs de ses années de vie active refont surface.**

« Depuis ma fenêtre, à travers les arbres, je voyais bien qu'un train était immobilisé sur la voie. Je me demandais ce qui se passait. C'est quand ils ont donné la nouvelle de la collision au téléjournal que j'ai su ce qui était arrivé. Je suis vite allé voir sur place. C'était terrible de voir ces deux trains encastrés l'un dans l'autre. C'était ma gare ! Quand j'y travaillais comme agent du mouvement, c'est nous qui don-

doivent aller à l'automate. Tout a changé. Nous on vendait les billets, on nettoyait la gare, on graissait les aiguilles... Les CFF ont trop rogné dans le personnel... »

Dans le petit salon de leur appartement, William Porchet, 90 ans, s'exprime à toute allure tandis que son épouse Edith prépare le café. « Le lendemain de l'accident, poursuit à grande vitesse l'ancien agent du mouvement de Granges-Marnand, notre fils Jean, ancien mécanicien CFF qui vit en Thaïlande, nous a appelés à 8 heures du matin pour nous dire qu'il venait de lire dans un



William Porchet et « sa gare ». L'ancien agent du mouvement a fêté ce printemps ses 90 ans. Le 1<sup>er</sup> janvier prochain il totalisera 70 ans de fidélité au SEV.

## « Les CFF ont trop rogné dans le personnel... »

nions le départ au mécanicien. Maintenant, il y a bien encore un agent ici à Granges-Marnand, mais il n'est pas autorisé à donner le départ. Il ne vend même pas les billets et les abonnements ; les gens

journal de là-bas qu'il y avait eu un accident ferroviaire dans ma gare. Avec le décalage horaire, en Asie on a pu lire la nouvelle dans les journaux avant nous en Suisse ! » William Porchet est entré aux



L'ancien président du SEV Charly Pasche a été apprenti commis de gare de première année à Granges-Marnand sous les ordres de William Porchet.

CFF à la force de ses biceps. « J'ai commencé à travailler sur la voie à la pelle et à la pioche. Je travaillais pour une entreprise de la région, c'est elle qui me payait, mais j'étais engagé par les CFF. A l'époque c'était ainsi. Sur la voie, il y avait les ouvriers d'entreprises privées et les cantonniers CFF. Ce n'était pas facile d'entrer aux CFF. Après mon école de recrue et la mob, j'ai réussi à être nommé en 1945 ouvrier de gare à Moudon. Mon rêve de pouvoir être engagé par les CFF s'était réalisé. Mon père aussi avait été ouvrier d'entre-

prise au service des CFF, mais pour des raisons de santé il n'avait pas pu être engagé par la grande régie. J'ai passé l'examen de commis d'exploitation en 1947 et le 1<sup>er</sup> janvier 1950 j'ai été nommé ici à Granges-Marnand. J'ai travaillé 38 ans dans ma gare comme agent du mouvement. Durant ces 38 années j'ai usé 7 chefs de gare... J'ai formé une demi-douzaine d'apprentis dont deux sont devenus célèbres : Jacques Zulauf, ancien porte-parole des CFF, et Charly Pasche, ancien président du SEV. C'était des jeunes comme ça ! » William Porchet lève le pouce pour souligner les qualités de Zulauf et Pasche. Notre nonagénaire est intarissable. Il aime raconter tous les voyages qu'il a organisés depuis sa gare de Granges-Marnand. « Je préparais les sorties du personnel d'Henniez. Je testais moi-même les voyages avant de les vendre. Je suis cheminot, les choses doivent être faites en ordre. A Henniez, on m'appelait « Monsieur Chemin de Fer ». Ici à Granges-près-Marnand, les gamins me

surnommaient « Ma Gare ». Je ne supportais pas quand ils jetaient des papiers sur le quai. Je les rappelais à l'ordre. Je crois que sur la fin ils devaient faire exprès de jeter des papiers, juste pour me faire réagir... » Son épouse Edith lève les yeux au ciel et se confie en douce : « J'étais contente lorsqu'il a pris sa retraite, avec sa gare il se faisait trop de soucis. »

Alberto Cherubini



Avant de devenir commis de gare puis agent du mouvement, William Porchet (premier devant à gauche, tête baissée en train de piocher) a travaillé comme ouvrier sur la voie.

## BIO

22 mars 1923 : naissance à Syens (VD)

1940-1943 : ouvrier au service de la voie

1<sup>er</sup> janvier 1944 : commis de gare, adhésion au SEV

1947 : mariage avec Edith

1<sup>er</sup> janvier 1950 : nommé à la gare de Granges-Marnand

31 mars 1988 : retraite après avoir travaillé 38 ans d'affilée dans sa gare

Nouvelles réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) pour le personnel des locs CFF Voyageurs

# Des pauses et des tours plus courts

**Le personnel des locomotives travaillera moins longtemps sans pause et grâce à des pauses plus courtes, les tours seront raccourcis.**

La sous-fédération LPV et le syndicat VSLF avaient demandé une adaptation des réglementations sectorielles du temps de travail (BAR). Entre février et juin, huit rondes de négociations ont eu lieu, et ont finalement débouché sur un accord.

Les représentants des syndicats SEV/LPV, VSLF et Transfair ont pris part aux négociations ainsi que, du côté CFF, des membres de la direction de la division Conduite des trains et des ressources humaines.

Trois objectifs avaient été définis:

- amélioration de la satisfaction du personnel;
- équité de traitement du personnel des locs dans le domaine des règles de temps de travail;
- respect du cadre financier.



Des mines réjouies après la signature des nouvelles réglementations sectorielles.

L'accord prévoit les changements suivants pour le personnel des locs:

- les pauses sont payées dès 60 minutes.
- les temps de marche pour les pauses sont comptés.
- le temps de travail ininterrompu est ramené à 4 h 30 au lieu de 5 h.
- réduction et extension du

service de nuit de 24 h à 6 h à 10 % (anciennement 20 % de 24 jusqu'à 4 h).

- le supplément de 20 minutes pour les pauses entre 50 et 59 minutes est supprimé.
- le rayon de validité est étendu aux mécaniciens B100 de ZF.

Les discussions ont eu lieu

dans un cadre respectueux et constructif, même si les parties présentes ont fait preuve d'un grand esprit critique.

## Valable dès décembre

Les nouvelles BAR ont été signées le 16 août, et entreront en vigueur au changement d'horaire le 8 décembre prochain.

pma/Hes

## Deux questions à Urs Mächler

■ **contact.sev:** Es-tu satisfait du résultat des négociations concernant les BAR du personnel des locs Voyageurs ?

### Urs Mächler, président central LPV:

Oui, je suis satisfait de la solution trouvée pour les BAR. Il y a juste une petite déception: j'aurais bien voulu une entrée en service après le jour de congé et donc une fin de service avant le jour de congé !

■ **Que signifie ce résultat quant à la charge de travail pour le personnel des locs, dont on a beaucoup parlé ces dernières semaines ?**

La réduction de 5 h à 4 h 30 de temps de travail ininterrompu devrait déjà alléger un peu. Ce qui sera surtout déterminant, c'est ce que feront les répartiteurs avec nos directives ainsi le contrôle qui sera fait par la commission des tableaux de service !

## Photomystère: « Où a été prise cette photo? »



### 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° 15:

Hall de la gare de Zoug

Le sort a désigné **Hansjürg**

**Oesch**, membre de la section ZPV Romanshorn, domicilié à Romanshorn, 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 4 septembre 2013