

Bernard Clerc

Le président de la section TPF urbains a mené sa première assemblée. **Page 5**



Tous à Martigny le 23 novembre !

Les membres de la section TMR sont sur le qui-vive: ils accueillent la journée VPT romande fin novembre à Martigny. **Pages 8 et 9**



Le SEV avait raison

SBC (bus de Coire) ne sait pas calculer les temps de travail, le SEV oui! **Page 20**

Partenariat social entre les Remontées Mécaniques Bernoises et le SEV

Une CCT historique

Une première dans la branche des remontées mécaniques: une association patronale signe une CCT avec un syndicat.

Les Remontées Mécaniques Bernoises ont conclu une convention collective cadre avec le SEV, qui concerne pour l'instant six entreprises. Elle garantit notamment un standard minimum en ma-

tière de conditions d'engagement et de travail. Et devrait rapidement montrer la voie à d'autres entreprises du secteur.

Pages 2 et 3



Le salaire de 22 francs de l'heure minimum, ancré dans la CCT, fera pression vers le haut en matière de salaires dans la branche.

LEB: trop de risques à Lausanne

Les conducteurs du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) en ont marre du stress engendré par le fait de rouler à même la chaussée dans un quartier de Lausanne. Ils demandent des mesures rapides après le décès d'une piétonne survenu à mi-octobre. Un tunnel devrait être construit à l'Avenue d'Echallens, mais il sera prêt au plus tôt en 2019!

Page 5

Des 60 tonnes sur les routes suisses ?

Camions XXL à nos frontières : au secours !

Quelques pays de l'Union européenne sont actuellement en train de faire des essais-pilote en vue de l'introduction de la circulation de giga-liners (60 tonnes) sur leurs routes. L'Allemagne en fait partie, mais l'expérience ne remporte, heureusement, pas grand succès

pour l'instant.

En Suisse, il semblerait que la chose soit claire: on n'en veut pas! Mais qu'advient-il lorsque l'UE fera pression sur notre pays?

Dossier pages 10, 11 et 12

ÉDITO

Etre responsable

La libéralisation, la libre circulation, la déréglementation et la sous-traitance ainsi qu'une certaine dose de malice pour couronner le tout: ce sont les ingrédients qui permettent de contourner les règles en vigueur et obtenir des avantages illicites. Le secteur des transports publics s'est bercé durant quelques années de l'illusion d'être épargné par ce phénomène. Les abus sur les chantiers CFF, révélés ces dernières semaines, démontrent bien que la trêve prolongée, peut-être seulement apparente, est définitivement finie. Le cas présenté en dernière page fait également, par divers aspects, partie de cette logique-là. Ce qui réunit ces deux cas, ce sont les appels d'offre. Cette pratique, utilisée dans la construction, est récente en ce qui concerne l'attribution de prestations de transports publics. Elle vise à mettre les entreprises en concurrence directe. Décider uniquement sur la base du prix, en ignorant toute autre considération, cela pénalise inévitablement, en plus des collaborateurs, la qualité et la sécurité du travail. Le syndicat rappelle sans cesse les différentes parties à leur responsabilité, mais sans une prise de conscience collective et des bases légales claires, la situation risque bien de durer ad aeternam.

Pietro Gianolli, secrétaire SEV

EN VITESSE

Une hausse trop faible

■ En 2014, les assurés du 2^e pilier ne vont à nouveau pas profiter comme il se devrait de l'évolution positive depuis plusieurs années des bénéfices enregistrés par leur caisse de pensions. En effet, la petite hausse du taux d'intérêt minimal LPP – de 1,5 à 1,75 % – décidée par le Conseil fédéral est beaucoup trop faible. Un taux d'intérêt minimal de 2,25 % serait indiqué, comme l'ont demandé l'USS et d'autres organisations de salariés.

Initiative 1:12

■ Un porte-parole des CFF a indiqué au « SonntagsBlick » que les CFF n'avaient communiqué leur position quant à l'initiative 1:12 uniquement aux cadres. Il a complété: « Nous n'influons pas nos collaborateurs et ne donnons pas de recommandation de vote ».

Les faits sont que les CFF dénigrent également l'initiative dans le journal des collaborateurs « En route ». « En tant qu'entreprise publique, les CFF devraient rester hors de questions politiques, même lorsque celles-ci les concernent ou concernent leur travail » estime Giorgio Tuti, président SEV. Une seule personne est en fait concernée dans ce cas-ci.

A noter que les CFF souhaitent que le chiffre paru dans le dossier du dernier *contact.sev* consacré à l'initiative 1:12 soit corrigé: il était indiqué que le CEO des CFF gagne 26,4 fois plus que le salaire le plus bas octroyé par l'entreprise. Les CFF indiquent que cette proportion n'est « que » de 1:18. Le SEV avait comparé le plus bas salaire théorique sans indemnités avec le salaire effectif du CEO, y compris les indemnités. Si on compare les deux salaires payés, y compris les ajouts comme AG, indemnités régionales, etc., le résultat est, selon les CFF, de 1:18, à savoir le salaire le plus bas à CHF 55990 et le salaire le plus haut à CHF 1035602. Le SEV a pourtant connaissance de salaires plus bas aux CFF...

Séminaire et séance du comité SEV

Budget sous le signe de l'éq

Si tout se passe comme prévu, le SEV devrait boucler l'année 2014 avec un léger excédent de 26 000 francs.

Dès son arrivée en fonction, Aroldo Cambi avait mis en

place un nouveau modèle de comptabilité, afin de satisfaire aux futures prescriptions en la matière. Le comité a ainsi pour la première fois traité un budget réalisé avec ce nouveau système.

Ce modèle basé sur le stan-

dard « Swiss GAAP Fer » doit amener davantage de transparence. « Nous avons ainsi une représentation claire des différents secteurs, prestations et actions réalisées », a souligné Cambi devant le comité. Il a par contre bien sûr relevé qu'il n'y avait pas encore de comparaison possible lors de la première année.

Objectif: l'équilibre

Le budget, qui présente un excédent de 26 000 francs, se base sur un management des coûts très strict, souligne Cambi. La masse salariale est restée stable, puisque les changements intervenus au niveau du personnel ont permis des gains. Les augmentations des coûts interviennent dans des domaines sur lesquels nous n'avons pas d'influence, comme par exemple l'augmentation des prix d'envoi du journal ou l'introduction du système de contrôle interne. Cambi a conclu sa présentation ainsi: « C'est un budget placé sous le signe de l'équilibre. » Quelques membres du comité ont fait part de leur inquiétude: après une augmentation des cotisations, les résultats de-

vraient être encore meilleurs, sinon les cotisations ne suffiront déjà bientôt plus. Cambi a relevé que des tâches supplémentaires (décidées par le syndicat) comme la campagne FAIF et le coaching de sections chargent le budget de plusieurs centaines de milliers de francs. Il a tranquilisé l'assemblée: « Notre promesse de ne pas demander d'augmentation des cotisations durant cinq ans est bien sûr toujours valable! » Comme chaque année, ce sont les marchés financiers qui auront le dernier mot, et qui décideront si finalement on boucle dans les chiffres rouges ou noirs.

Du reste, Cambi a accepté la demande qui lui a été adressée de livrer, dès l'année prochaine, en plus des chiffres du budget, un rapport expliquant les différences avec les années précédentes.

Le SEV peut mobiliser

Le jour précédant la séance, le comité s'était déjà réuni pour un séminaire, afin de pouvoir traiter certains sujets pour lesquels le temps manque toujours. Le comité a discuté de la question de la mobilisation: le

Clôture du jubilé du Parkhotel de Brenscino

« L'arbre des sept fils »



Le séminaire du comité SEV s'est déroulé au Parkhotel de Brenscino, qui fêtait cette année son 100^e anniversaire en tant qu'hôtel SEV. Le comité a profité de l'occasion pour planter un arbre dans le jardin. Le jardinier-chef Martin Russenberger a choisi pour cette action un arbre menacé originaire de Chine centrale nommé « L'arbre des sept fils ». Ici les membres du comité et le jardinier posent pour la postérité.

Remontées mécaniques bernoises RMB

Remontées mécaniques: une

Une organisation patronale de la branche des remontées mécaniques a signé une CCT avec un syndicat; c'est une première!

La nouvelle CCT a été signée le 31 octobre et sera appliquée par les entreprises ci-après: Schilthornbahn AG, Lenk Bergbahnen, Bergbahnen Adelsboden AG, Niesenbahn AG, Stockhornbahn AG, Luftseil-

bahn Kandersteg, Sunnbüehl Gemmi AG. En fondant l'organisation patronale des RMB et en signant la CCT, ces entreprises montrent l'importance qu'elles accordent à leur personnel. D'autres entreprises de l'Oberland bernois ainsi que certaines situées hors canton ont manifesté leur intérêt à entrer dans cette organisation patronale et à appliquer ainsi cette convention collective de travail. Grâce à cette signature, ces entreprises peuvent appli-

quer dès la saison d'hiver 2013/2014 toutes les exceptions selon l'Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail OLD. Par exemple, pour maîtriser le trafic saisonnier, des tours de service peuvent être prolongés jusqu'à 15 heures, mais avec une durée maximale du travail de ces tours de 13 heures. Sans cette réglementation sur les exceptions, la durée maximale du travail serait de 10 heures. Les signataires peuvent donc profiter

d'une flexibilité et d'une libéralisation importantes de la durée du travail. En contrepartie, les entreprises de remontées mécaniques ont accepté de faire des concessions en matière de rémunérations. Ce n'est pas tout à fait par hasard si les salaires minimaux convenus s'élèvent à 22,85 francs par heure (plus les vacances), ou 48 000 francs par année, soit au niveau prôné par l'Initiative sur les salaires minimums des syndicats. **SEV**

quilibre

SEV est-il capable de mobiliser ses membres pour des actions syndicales et quels sont les aspects déterminants dans cette mobilisation? Après des discussions menées en groupe, les rapporteurs étaient unanimes sur le fait que le SEV peut en principe mobiliser ses troupes. Ce qui est déterminant, c'est le sujet: s'il concerne les membres directement, ces derniers sont prêts à agir. La question des efforts fournis par le SEV était aussi sur le tapis. Plusieurs orateurs ont comparé la mobilisation pour les manifestations de 2009 et de 2013: aussi bien le thème très fort et les efforts fournis ont fait que davantage de membres avaient fait le déplacement à Berne en 2009.

Le recrutement piétine

Le comité a ensuite tiré un bilan intermédiaire du texte d'orientation «Syndicat». 2013 sera vraisemblablement une des pires années en ce qui concerne les adhésions. Les membres du comité plaquent beaucoup d'espoir dans le coaching de sections, actuellement en cours. En plus, il faudrait selon eux une meilleure

■ Après un débat controversé, le comité SEV s'est prononcé **pour l'augmentation du prix de la vignette**. Les réserves émises quant à cette augmentation viennent de raisons écologiques (davantage d'argent pour les routes signifie davantage de routes) mais aussi économiques (beaucoup de membres SEV sont également automobilistes et seraient concernés). Finalement les arguments en matière de politique des transports ont fait la différence: le SEV a accepté l'augmentation du prix des sillons et donc du prix des billets à la condition que le trafic sur la route soit aussi touché par des augmentations; on aboutirait sinon à un transfert du trafic qui irait dans la mauvaise direction.

■ Le SEV ne donne pas de recommandation propre sur les deux autres objets fédéraux en votation le 24 novembre. Il s'aligne sur la position de l'USS, à savoir **oui à l'initiative 1:12 et non à l'initiative pour les familles**.

■ Plusieurs membres du comité se sont montrés surpris que les **revendications salariales de la communauté de négociations CFF** (voir *contact.sev* n° 20) soient bien différentes que ce qui était ressorti et prévisible suite à la dernière commission CCT. Le vice-président et chef de la délégation Manuel Avallone a expliqué que la présentation des résultats du 1^{er} semestre des CFF et les attentes des partenaires de la délégation de négociations ont fait que les requêtes se sont axées plus fortement que prévu initialement sur les augmentations individuelles de salaire, donc en particulier en faveur des jeunes collaborateurs.

■ Le SEV a annoncé les personnes impliquées dans le cadre de la **procédure au tribunal arbitral à propos de la «Décision 25»** (application de la courbe salariale des mécanos). Le délai pour une négociation n'est pas encore connu.

pmo/Hes

leur coordination entre les sous-fédérations et le secrétariat central. Les membres du comité n'ont en outre pas estimé nécessaire

d'adapter le texte d'orientation concernant le positionnement du SEV au sein du paysage syndical suisse.

Peter Moor/Hes

LE COMITÉ EN BREF

CARNET DE BORD

Le mauvais cheval

■ Les dossiers des collègues que nous défendons ne sont pas irréprochables. Peut-être ont-ils plusieurs fois oublié des consignes de sécurité ou ont-ils eu des mots avec le chef ou encore se sont-ils endormis à leur poste de travail, plus banalement, ils sont arrivés souvent en retard. Le syndicat va pourtant les défendre! Ça jase devant la machine à café, parce que ce type-là, se dit-on en catimini, il ne le mérite pas vraiment; les langues se délient, ce collègue-là n'est pas vraiment un modèle. Oui, effectivement. Mais le syndicat ne défend pas un membre pour son travail irréprochable, pour ses excellents états de services ou pour son rôle de modèle. Non, le syndicat défend le fait que les droits qui ont été acquis doivent être respectés. Des droits qui sont les droits de tous. Le respect d'une CCT ou du Code des obligations dans les cas de licenciement, c'est souvent ce qu'il faut obtenir et rien d'autre. Ces règles concernent tout le monde, les laisser bafouer se répercuterait sur tous.



Je n'invente rien: philosophes, moralistes, théoriciens, législateurs, nous aussi, savons tous que c'est une question d'équité et de justice, plus largement de «civilisation» et de «démocratie» pour utiliser des grands mots galvaudés, que de respecter ce qui a été collectivement décidé.

En fait, on craint seulement qu'un profiteur, celui qui n'a pas fait le travail, ou alors juste ce qu'il faut, celui ou celle qui a compris la faille et qui, chaque fois qu'il faut s'impliquer, tombe malade, celui qui ne voulait pas se mettre en avant, ne voulait pas signer les pétitions et maintenant est bien content d'utiliser le syndicat... bref un voyageur clandestin. Et nous souhaitons tous que le syndicat fasse preuve de discernement et refuse l'aide à qui ne la mériterait pas.

C'est louable, mais vous en conviendrez avec moi, que c'est plus compliqué qu'une discussion de couloir. Il nous est tous arrivé d'être malade à un mauvais moment, il nous arrive à tous de disposer d'un avantage (la prime maladie payée pour partie par notre entreprise, une prime exceptionnelle, un rabais lié à notre emploi...) et alors que les autres n'y ont pas droit et alors, on n'a pas trouvé injuste d'en profiter sur le moment. Tout comme durant tout un hiver, on a eu la poisse et on est arrivé en retard, systématiquement, le syndicat nous avait alors pourtant défendu...

Lorsque l'on fait l'histoire du droit, on découvre que ce qui a fait bouger la doctrine, ce qui a changé la loi, ce ne sont pas les arguments des classes dirigeantes et des bonnes âmes, mais au contraire les émeutes des pauvres, les exigences des syndicats et les problèmes que la prostitution posait à l'hygiène publique... Et ce sont tout autant ces cas individuels boîteux qui font découvrir des inégalités plus grandes qui rendent ensuite possible la négociation collective et des améliorations des conditions de travail dans le cadre de CCT, de statut ou de la loi. Il faut se souvenir du principe qui nous fait lutter et qui est au-delà du cas individuel. Il y a de jolies pirouettes du destin qui font d'un mauvais cheval le porteur du changement, on se souvient de celui de Troie!

Valérie Solano

première CCT signée!



Signature historique: Roger Friedli, Niesenbahn, Nicolas Vauclair, Lenk Bergbahnen, Giorgio Tuti, président SEV et Hans Bieri, secrétaire syndical retraité.

Agenda politique et planning des grands projets

A chacun son calendrier et tant pis pour les procédures. Voilà exactement ce qui se passe une fois de plus à propos d'un grand projet ferroviaire, lequel constitue de surcroît un dossier plutôt difficile à faire passer : le second tube au Gothard. Si tout va bien, la décision de creuser ce nouveau tunnel routier sera formellement prise dans une année par les Chambres fédérales et en 2015 par le peuple si le référendum prévisible aboutit.

Or l'Office fédéral des routes (OFROU) a d'ores et déjà mis une communauté d'ingénieurs au travail, la chargeant dans un premier temps d'élaborer une présentation du second tube en vue notamment de la communication grand public. Une dizaine de millions devraient suffire d'ici la votation populaire. A noter que cette première adjudication, qui laisse présager l'attribution de la planification des travaux, a été publiée le 26 août dernier, soit trois semaines avant que le Conseil fédéral adopte son « Message pour la construction d'un second tube au Gothard sans accroissement de capacité ». La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a fait diligence en commençant l'examen du projet dans sa séance de mercredi dernier 30 octobre. Bien obligée de constater que « la question



prête à de grandes discussions », elle a décidé de la reprendre en janvier 2014.

L'agenda politique est donc formellement respecté mais la gestion du projet anticipe les décisions. Cette procédure accélérée est indispensable, assure l'OFROU, qui a de bonnes raisons de se montrer soucieux du planning pour les années à venir. D'une durée prévue de sept ans, les travaux de construction du second tube devraient s'achever en 2022. C'est dès cette date en effet que le tunnel routier du Gothard, mis en service en 1980, entamera une réfection complète, assortie d'une fermeture au trafic pendant deux ans. Le compte à rebours apparaît très serré. D'où la commande précipitée des travaux préparatoires d'ores et déjà lancés pour un projet dont le Conseil fédéral escompte l'adoption en 2015. Le pari est risqué mais obligatoire, à défaut d'un plan B que les opposants auront réclamé en vain.

Comme rien n'est simple, se déroule en parallèle l'examen parlementaire d'un autre projet concernant les accès aux tunnels NLFA du Gothard et désormais aussi à celui du Lötschberg : la construction du fameux corridor de quatre mètres sur les

tronçons de la « chaussée roulante » non encore adaptés au format des gros camions et semi-remorques européens. Les quelque 900 millions en cause devraient favoriser le transfert modal voulu par la Constitution fédérale en son article 84 sur le transit alpin. On note au passage que le système français des wagons surbaissés Modulohr, peu en faveur auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), semble ne pas avoir d'avenir en Suisse malgré son moindre coût en temps et en argent. Dans son pays d'origine en revanche, le système évitant les ruptures de charge équipera, après les autoroutes ferroviaires reliant déjà Luxembourg à Perpignan et Chambéry à Orbassano, les deux futures lignes Luxembourg-Calais et Lille-Bayonne. Cette autoroute ferroviaire atlantique, prévue pour 2015, pourra accueillir des trains de plus de mille mètres de long.

Comme vraiment rien du tout n'est simple, le fameux second tube du Gothard ainsi que les grands projets liés à la NLFA arrivent en même temps que nombre d'investissements massifs pour le développement des réseaux ferroviaire et routier. A commencer par les milliards nécessaires pour « le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) sur lesquels le peuple et les cantons se prononceront le 9 février prochain, moins de trois mois après la votation sur l'augmentation du prix de la vignette autoroutière.

Yvette Jaggi

■ Le cas du chantier de la Durchmesserlinie à Zurich pourrait devenir l'exemple à suivre

Stop aux infractions acceptées les yeux fermés

Violations de la loi sur le travail: l'Office du travail se voile la face et les syndicats réagissent.

Imaginez-vous ça: les CFF signent un contrat pour des mesures de protection contre les incendies de 4,36 millions de francs avec une entreprise qui

a en fait... trois employés en tout et pour tout! Une confirmation écrite de l'entreprise comme quoi les conditions de travail sont correctes, cela suffit aux CFF, qui ne se posent pas la question de savoir comment l'entreprise a pu faire une offre de 740 000 francs plus basse que la concurrence.

L'Office du travail délivre de fausses attestations

La petite entreprise de Winterthur a attesté à l'Office du travail de Zurich que les travailleurs gagnant 3 000 francs par mois pour une semaine de 60 heures sont des « indépendants ». L'Union syndicale cantonale et Travail.Suisse Zurich

refusent d'accepter cette naïveté de toutes parts. Elle demande à la Commission de gestion du canton de vérifier les procédures de l'Office du travail. Dans leur viseur, non seulement la construction de la Durchmesserlinie mais aussi les infractions dans le secteur de la construction des voies,

infractions dénoncées notamment par le SEV à fin septembre.

Apparemment l'Office du travail renonce à une application stricte de la loi sur le travail... alors que c'est son job!

pan/Hes

Avenue d'Echallens à Lausanne: les mécanos du LEB demandent des actions rapides

« Ça ne peut plus durer! »

Huit trains du LEB traversent chaque heure un quartier très habité de Lausanne, à même la chaussée. Cela comporte d'énormes dangers pour les piétons et un gros stress pour les mécanos du LEB, qui ne supportent plus cette situation et demandent des interventions rapides sur cette ligne.



Didier Morel, président de la section du LEB: « On ne supporte plus cette situation. C'est intenable! »

A mi-octobre une femme était percutée mortellement par le Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) à l'avenue d'Echallens. Quatre personnes ont déjà perdu la vie dans de mêmes circonstances à cet endroit-là. Outre les risques encourus par les piétons, cyclistes et autres usagers de cette route, les mécaniciens du LEB estiment que ce tronçon est un grand facteur de stress et cause des souffrances psychologiques, les incidents lors de la conduite étant quotidiens. La section, inquiète de ce phénomène, a demandé des statistiques

d'accidents à l'entreprise, mais elles lui ont été refusées par la Direction de l'entreprise. Les mécanos veulent pourtant juste être impliqués dans les réflexions pour améliorer la sécurité de ce tronçon. Ils demandent des aménagements au niveau des infrastructures avec, par exemple, une amélioration de la signalisation ou la création d'îlots. En attendant que le tunnel, tant espéré, soit enfin construit, à savoir pas avant 2019-2022, puisque

c'est seulement le crédit d'étude qui vient de passer la rampe du Grand Conseil, en septembre dernier.

Quelles mesures?

L'heure est donc maintenant à la réflexion sur les mesures possibles pour améliorer la situation. Les conducteurs veulent faire partie de ce processus, logiquement, puisque ce sont eux qui sont confrontés chaque jour à des situations périlleuses sur ce tron-

çon. Ils demandent, outre les mesures citées plus haut, une action de la police lausannoise tant sur le plan préventif que répressif. « Les habitants du quartier doivent être sensibilisés sur les dangers liés à la circulation du LEB », explique Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV.

Intervention rapide

Le 31 octobre déjà, Didier Morel était sur place avec des agents de police pour expliquer la vision des collègues du LEB. Et le mercredi 6 novembre a eu lieu une rencontre entre la Municipalité de Lausanne, le chef de la Police, le président des TL et la section SEV VPT LEB, sur invitation des autorités lausannoises. Didier Morel précise que les conducteurs ne supportent plus la situation, qui ne peut vraiment plus durer. « On commence par la voie syndicale et on espère avoir le soutien de notre direction », explique Didier Morel, excédé par une situation non réglée depuis des années, situation qui tend à se détériorer de plus en plus.

Henriette Schaffter

EN VITESSE

Tessin: les mécanos CFF Cargo mécontents

■ Réunis en assemblée le 3 novembre à Bellinzone, les mécanos des dépôts de Bellinzone et Chiasso ont voté la résolution suivante:

Vu le transfert du personnel du dépôt de Bellinzone de CFF Cargo à Cargo International, celui-ci demande:

1. La garantie d'être réemployé par CFF Cargo si des mesures de réorganisation ou de rationalisation menant à des suppressions de postes avaient lieu chez CFF Cargo International. Cela pour tous ceux qui passent à Cargo International.
2. La réciprocité des prestations entre Suisse et Italie doit être réglée: le nombre de kilomètres parcourus par des mécanos des dépôts suisses sous réglementation RFI doit être au moins égal au nombre de kilomètres parcourus par les mécanos des dépôts italiens sous réglementation CFF.
3. En cas de grève du personnel italien, des règles claires prévalent: le personnel suisse fournira exclusivement les prestations planifiées dans les dépôts suisses au moment du changement d'horaire. **SEV**

Assemblée TPF section urbaine – 30 octobre 2013

TPF urbains: accalmie générale

Grosse affluence à l'assemblée de la section: 80 personnes ont participé, ce qui constitue un record depuis bien des années. Le sujet principal, les tours de service, a mobilisé un maximum de collègues.



Bernard Clerc a remplacé Gilbert D'Alessandro à la présidence de la section TPF urbains.

Les premiers projets de tours présentés récemment par la nouvelle cellule de planification, Planex, et les mesures d'économies annoncées par la direction sur le dos du personnel ont galvanisé les membres de la section. Le mécon-

tentement était manifeste et la mobilisation générale.

Machine arrière

Bernard Clerc, nouveau président VPT TPF section urbaine, a

pu annoncer lors de l'assemblée la décision de la direction de faire machine arrière dans ce dossier. Les tours de service seront donc calqués sur ceux de cette année, avec quelques modifications seulement, dues à un remaniement des temps de parcours.

Soulagement général

La salle comble respire à nouveau... c'est le soulagement chez les membres.

Le comité insiste cependant sur le fait que cela n'est qu'un compromis, un sursis d'une année. « Il va falloir se mobiliser à nouveau l'année pro-



Les chauffeurs de bus de la Ville de Fribourg maintiennent, à quelques détails près, leurs horaires pour l'année prochaine. Ouf!

chaîne pour que nos tours ne se détériorent pas », explique Bernard Clerc. Le président tient d'ailleurs à remercier tous ses collègues pour le sou-

tien et la confiance accordés, ainsi que le comité et la commission des tours de service pour leur travail de tous les instants. **Henriette Schaffter**

Durant la négociation de la CCT RMB, Christoph Egger était la figure de proue des employeurs



« La qualité du personnel joue un grand rôle »

Après que l'Association nationale des Remontées Mécaniques Suisses RMS eut gelé l'automne dernier la CCT-cadre négociée avec le SEV à cause de résistances dans ses propres rangs, les Remontées Mécaniques Bernoises RMB ont poursuivi le projet avec le SEV. Résultat: une CCT-cadre entrée en vigueur au début de ce mois, concernant pour l'instant six entreprises de remontées mécaniques dans le canton de Berne (voir pages 2 et 3). Le président RMB Christoph Egger explique ici pourquoi il s'est engagé pour la CCT et il répond à quelques questions sur le partenariat social, le personnel et l'évolution de la branche.

■ **contact.sev:** Pourquoi vous êtes-vous engagé pour une CCT-cadre?

Christoph Egger: J'ai participé aux négociations de la CCT sur le plan national, grâce à cela les Remontées Mécaniques Bernoises RMB étaient très bien informées. Ce qui parlait en faveur d'une CCT, c'est avant tout que toutes les dispositions d'exception autorisées par la Loi sur la durée du travail (LDT) pouvaient être réglées de manière forfaitaire

pour toutes les entreprises concernées. Deuxièmement, nous pouvions y fixer les conditions d'engagement d'usage dans la branche. Leur respect doit être examiné par l'Office fédéral des transports dans le cadre des demandes de concession, cependant jusqu'à présent on ne savait pas exactement à quoi elles ressemblaient. Troisièmement, les salaires minimums négociés l'année passée sur le plan national ne représentaient aucun problème pour les RMB car ils ne demandaient de grandes adaptations dans aucune entreprise, au vu du niveau salarial dans le secteur couvert par notre association. C'est pourquoi les RMB ont demandé il y a une année de continuer les négociations avec le SEV.

■ **Quels furent les problèmes ren-**

contrés par les RMB lors des négociations de cette CCT?

C'étaient à peu près les mêmes que ceux rencontrés au niveau national. Le principe de base d'une collaboration étroite avec un syndicat ne faisait pas l'unanimité. Il y avait deux groupes d'entreprises: celles qui ne voulaient rien avoir à faire par principe avec les syndicats et qui ne se sont jamais préoccupées des détails de la CCT; et celles qui se montraient ouvertes à la discussion, qui ont examiné les détails et rendu un verdict favorable. Naturellement, l'une ou l'autre entreprise aurait voulu ici ou là un ou deux francs supplémentaires, mais ce n'était pas un «must» absolu. Et parce que les grandes entreprises (à l'exception des Jungfraubahnen qui ont refusé ca-

tégoriquement la CCT) étaient bien intégrées dans notre délégation de négociations, il n'y a pas eu de grandes discussions.

■ **Est-ce que des démissions menacent votre association à cause de ce clivage des membres?**

Non, mais la CCT ne sera pas signée par tous les membres, tous ne se trouvent pas dans le même bateau. C'est pourquoi nous avons fondé une association d'employeurs dans laquelle adhèrent seulement les entreprises qui veulent signer la CCT.

«**Mais si les entreprises sans CCT marchent tout aussi bien que celles avec CCT, elles ne verront pas la raison de souscrire à la CCT.**»

■ **Souhaitez-vous voir un grand nombre d'entreprises y adhérer?**

Du point de vue de l'association, ce serait sûrement bien si plus d'entreprises reconnaissent cette CCT-cadre, mais chacune doit considérer pour elle-même les avantages et les inconvénients. Les entreprises sans CCT n'ont pas de réglementation forfaitaire pour les exceptions à la LDT. Je pense que beaucoup n'ont pas encore examiné de près la situation LDT et qu'elles sous-esti-

ment l'utilité de cette CCT.

■ **Que faites-vous pour gagner des membres à la cause de la CCT?**

Nous avons organisé des ateliers. La signature de la CCT et l'écho dans les médias à ce propos ont déclenché parmi nos membres une vague de discussions.

■ **Pensez-vous que la CCT bernoise aura une influence au niveau national?**

En ce moment pas sur l'association des RMS, mais plutôt sur des entreprises hors de notre canton. Par exemple, des

intéressés du Valais se sont manifestés. Nous avons fait exprès de structurer les RMB de manière à ce que des entreprises hors canton puissent aussi y adhérer. Selon les prochaines expériences, le thème de la CCT-cadre viendra de nouveau à l'ordre du jour dans d'autres entreprises et aussi aux RMS. Mais si les entreprises sans CCT marchent tout aussi bien que celles avec CCT, elles ne verront pas la raison de souscrire à la CCT.

■ **Une CCT est négociée par**

BIO

Christoph Egger, 43 ans, a grandi et habite à Grindelwald. Marié, trois enfants, il a étudié l'économie d'entreprise et a travaillé chez Hotelplan Suisse avant de devenir chef du marketing aux remontées mécaniques de Davos (1997). Dès 1999, il a dirigé les remontées mécaniques de Grindelwald-First, qui ont été reprises en 2004 par les Jungfraubahnen. Depuis mai 2012, il est directeur du téléphérique du Schilthorn. Depuis 2006, il est aussi président des Remontées Mécaniques Bernoises et membre du comité des Remontées Mécaniques Suisses. Ses hobbies sont le ski et le jogging.

Remontées mécaniques Bernoises RMB

L'association des RMB a actuellement environ 72 membres. Son numéro 1 en 2010 était clairement les Jungfraubahnen avec CHF 110,5 millions de recettes liées au trafic, suivies par les chemins de fer de Gstaad (17,6), le téléphérique du Schilthorn (16,2), les remontées mécaniques de Meiringen-Hasli-

berg (13,1), les remontées mécaniques de la Lenk (12,4) et celles d'Adelboden (11,9). En 2009/2010, les 61 membres ont occupé durant l'hiver 1600 personnes (temps partiels inclus) et durant l'été 1170. Les coûts du personnel se sont montés à CHF 92 millions, soit quelques 34 % du chiffre d'affaires.



Christoph Egger: « Personnellement, je trouve plus efficace d'occuper si possible moins de personnes mais de bien les payer, car notre personnel est notre carte de visite. »

les employés et les employeurs et ne peut pas être modifiée unilatéralement. Le fait d'intégrer le personnel dans les réflexions sur les conditions d'engagement et de travail contribue-t-il à un bon climat de travail selon vous ?

Absolument. Même si jusqu'ici un bon employeur ne changeait pas son règlement au gré de ses humeurs mais essayait de garder une certaine continuité et intégrait le personnel dans ses décisions sur les changements afin de ne pas risquer de s'attirer des ennuis.

■ **Dans la CCT-cadre, il est stipulé au chiffre 3.2: «Les employeurs peuvent conclure individuellement avec le syndicat SEV des CCT d'entreprise pour concrétiser dans la pratique de l'entreprise la présente CCT.» Le téléphérique du Schilthorn va-t-il bientôt négocier une CCT d'entreprise?**

Non, nous voulons tout d'abord accumuler de l'expérience avec la CCT-cadre et veiller à ce qu'elle reçoive une meilleure acceptation dans toute la branche. Grâce à elle,

il n'y a plus d'urgence de régler les exceptions de la LDT dans une CCT d'entreprise. En outre, notre règlement du personnel est bien meilleur que la CCT-cadre concernant divers points. C'est pourquoi je ne vois pas le besoin de négocier une CCT d'entreprise pour le moment, ce n'est pas dans l'intérêt du personnel. Parmi nos saisonniers (on dénombre quelque 200 collaborateurs) il n'y a que deux membres SEV. Cela signifie pour moi que notre entreprise a toujours été un employeur honnête et fiable durant ces dernières années et que le besoin de se syndiquer ne se fait pas ressentir.

■ **Si cela était un vœu du personnel, seriez-vous prêt à en discuter?**

Lorsqu'il s'agit de vœux du personnel, on peut discuter sur n'importe quel sujet.

■ **Si tout à coup beaucoup de collaborateurs adhéraient au SEV, cela serait-il une raison de vous faire du souci?**

Si ça se faisait d'un coup, il faudrait se demander si une insatisfaction se cache derrière cela. Après mes 13 an-

nées d'expérience aux remontées du First où le taux d'organisation du SEV a toujours été élevé, plus de membres SEV ne constitueraient aucun problème pour moi. Durant ces années nous avons construit avec le secrétaire syndical Hans Bieri une bonne relation de confiance, ce qui fut une bonne base pour la réalisation de la CCT-cadre. Lorsque le personnel est organisé, ceci peut aussi avoir des avantages pour la direction. Par exemple, la section SEV du First remplissait une fonction de tri et son président ne venait à moi qu'avec les vrais problèmes. Si chacun était venu déposer son petit problème personnel, cela aurait fait beaucoup plus de travail. Mais je vis très bien avec la situation actuelle au Schilthorn.

■ **La pression financière a-t-elle augmenté ces dernières années dans votre domaine parce que plus d'argent a dû être investi dans les canons à neige, les installations à plus haut débit et la préparation des pistes?**

La pression financière a certainement augmenté, d'une part

à cause de tels investissements qui sont nécessaires pour rester attractifs pour la clientèle. D'autre part, parce que nous n'étions pas en mesure de répercuter le coût de cette recrudescence de confort et de la qualité de l'enneigement sur les prix proposés à la clientèle, car la concurrence ne le permet pas. S'ajoute à cela le fait que ces entreprises sont très dépendantes des sports d'hiver mais que le chiffre d'affaires lié aux sports d'hiver stagne et que le franc fort joue un rôle négatif dans notre compétitivité internationale.

■ **Le téléphérique du Schilthorn doit-il faire en conséquence des économies sur le personnel?**

Le mot «économiser» a toujours une connotation négative, c'est pourquoi je préfère dire «optimiser», ce qui représente un devoir constant dans chaque entreprise, que ce soit pour les processus, la sécurité ou l'engagement du personnel. Mais notre personnel n'a rien à craindre parce que le téléphérique du Schilthorn encaisse la moitié de ses recettes en été et là, la rentabilité est meilleure

qu'en hiver, sur le plan international comme de l'exploitation. Durant la saison d'été, nous profitons de la proximité de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau et aussi d'Interlaken. Toutes les remontées mécaniques n'ont pas un tel avantage.

■ **Les bonnes conditions de travail et d'engagement sont importantes pour la motivation du personnel et donc aussi pour le succès de l'entreprise, n'est-ce pas?**

Les frais liés au personnel représentent dans notre branche environ un tiers du chiffre d'affaires, c'est pourquoi la pression est grande concernant une optimisation. Mais il y a plusieurs possibilités. Personnellement, je trouve plus efficace d'occuper si possible moins de personnes mais de bien les payer, car notre personnel est notre carte de visite. Toutes les entreprises de remontées mécaniques ont les mêmes bases techniques mais elles se différencient les unes des autres vis-à-vis de la clientèle par leurs prestations – et là, le personnel joue un grand rôle!

Markus Fischer/mv

VPT – Sous-fédération des employés des entreprises de transport concessionnaires

En 2013, la journée VPT rom

Après Genève l'année dernière, les délégués à la journée VPT romande iront à Martigny le 23 novembre prochain. Danièle Dachauer, vice-présidente VPT, y fera ses adieux officiels.

Cela fait plus d'une année que l'équipe valaisanne aux commandes de la journée VPT romande organise l'évènement, qui aura lieu à la salle de l'Eau-Vive à Martigny. Au programme de la journée, les traditionnels discours, tout d'abord de Jacques Flückiger, président de Martigny-Combe, puis de Martin Von Kaenel, directeur des TMR, ayant déjà remplacé Raymond Carrupt, qui prend sa retraite à fin décembre 2013. Mathias Reynard, conseiller national et président de l'USV, prendra ensuite la parole, suivi de



Deux trains à fort potentiel touristique au départ de Martigny.

Marcelle Monnet Terrettaz, présidente du Grand Conseil valaisan (c'est la première fois qu'une socialiste occupe cette fonction).

Pas de table ronde

L'habituelle table ronde est remplacée cette année par une présentation. Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, et un médecin du travail animeront une présentation sur la campagne «10h, ça suffit!», qui lutte contre les

longues amplitudes de travail dans le secteur des bus, avec les conséquences néfastes sur la santé, la vie familiale et sociale. La parole sera ensuite donnée à l'assemblée pour débattre de la question. La suite est traditionnelle, puisque apéro et repas se succéderont.

Ciao Danièle

Cette assemblée romande sera la dernière de Danièle Dachauer en tant que



Des images qui font rêver.

vice-présidente VPT. Nous reviendrons sur son activité dans le numéro traitant de l'assemblée.

Comité d'organisation

Lucien Voutaz a présidé le comité d'organisation (voir article ci-dessous), composé de Béatrice Rieder, cheffe de circulation à Vernayaz, Pierre-Alain Haas, pilote de locomotive à Vernayaz (et actuel président de la section TMR), Steve Luethi, pilote de

Portrait du président d'organisation de la journée

Lucien Voutaz, président du jour

Après avoir quitté la présidence de la section TMR l'année dernière, Lucien Voutaz a tenu à organiser la journée VPT romande jusqu'au bout, ce qu'il fait, accompagné de son comité d'organisation et des secrétaires syndicaux basés à Lausanne.

Lucien Voutaz est âgé de 51 ans et travaille à Sembrancher depuis 1979, actuellement en tant que chef de gare circulation. Il a grandi et est originaire de Sembrancher. Donc, à part une année de stage au MittelThurgauBahn (actuel Thurbo), il est toujours resté dans sa région. Il est papa de



Lucien Voutaz accompagné d'Aloys Bérard, pensionné et également membre du comité d'organisation.

trois enfants et grand-papa de deux petites-filles. Il est actif au sein de la commune puisqu'élus au Conseil communal (exécutif), où il entame sa troisième période.

Proximité de Verbier

Sembrancher s'est beaucoup développée ces dernières années, notamment au niveau de la zone industrielle, puisque les entreprises ne peuvent plus payer les prix de la voisine Verbier. La commune de Sembrancher a également gagné pas mal d'habitants, dont beaucoup de travailleurs immigrés, souvent portugais, venus travailler dans la construction, secteur qui marche très fort pour l'instant.

Hes

mande est « valaisanne »

locomotive à Vernayaz également et Aloys Bérard, pensionné, d'Orsières. Au niveau du SEV, c'est Olivier Barraud qui encadre la section. Baptiste Morier, secrétaire syndical SEV également, a quant à lui coaché l'organisation de cette journée.

Henriette Schaffter



Le MC ou Mont-Blanc Express.

CHIFFRES

TMR SA (Transports de Martigny et Régions) est le résultat de la fusion, en 2000, entre le **MC (Martigny-Châtelard)**, qui dessert la vallée du Trient) et le **MO (Martigny-Orsières)**, qui dessert la vallée d'Entremont). Ces deux lignes portent des noms fameux, puisque la ligne Martigny-Châtelard est devenue le **Mont-Blanc Express** et la ligne Martigny-Orsières, le **Saint-Bernard Express**.

Ce sont 180 employés environ, dont des chauffeurs de bus, du personnel de l'administration, des employés de l'agence de voyages, des taxis, du personnel des Ateliers, de l'infrastructure, du service des voies ainsi que des mécanos sur la ligne Martigny-Châtelard, ligne à voie étroite. Les mécanos de la ligne Martigny-Orsières, à voie normale, sont quant à eux employés par RegionAlps.

TMR SA est également une entreprise de transport par camions et emploie donc des chauffeurs poids lourds.

La **section SEV** compte 53 membres, dont 11 pensionnés et 42 actifs, qui sont tous du domaine ferroviaire. L'effectif de la section est sur la pente ascendante ces dernières années. Il faut dire qu'avec l'introduction de l'horaire libre aux Ateliers de Vernayaz il y a quelques années, les employés ont adhéré en force au syndicat.



Le Saint-Bernard Express ou MC, qui circule sur une infrastructure TMR SA mais qui est géré par RegionAlps.

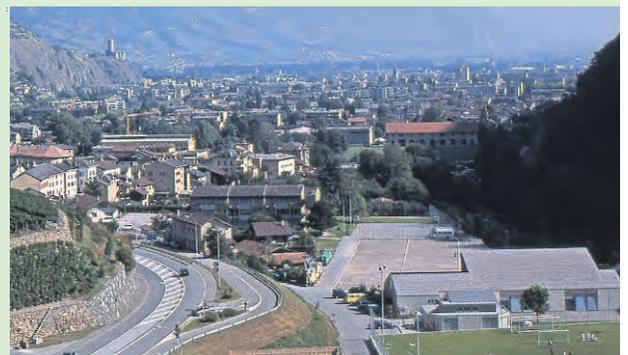
INFOS PRATIQUES

Samedi 23 novembre à la salle de l'Eau-Vive, Martigny-Croix Ouverture de l'assemblée à 10h

Pour se rendre à la salle de l'Eau-Vive, il faudra prendre le train à 9h13 de Martigny, arrivée à 9h20 à Martigny-Croix. Il y a environ 10 minutes de marche jusqu'à la salle depuis

l'arrêt de train.

Pour les retardataires ayant laissé passer le délai d'inscription, il est encore possible de s'inscrire à l'adresse mail suivante: fetes@sevtm.ch.



Gigaliners, mégacamions, éco-combi: tous synonymes de mégaproblèmes ?

« Ma position est simple et logique : on ne peut à la fois souhaiter un transfert du trafic marchandises de la route au rail et en même temps accepter d'avantager le trafic des poids lourds par des normes plus généreuses. »

Claude Hêche, conseiller aux Etats PS/JU, membre de la commission des transports



Non aux mégacamions !

La loi suisse ne limite-t-elle pas encore assez explicitement la circulation de ces gigantesques camions qu'on voit depuis longtemps en Europe du Nord, en Amérique du Nord et en Australie notamment ? Quasi tout le monde est unanimement contre ces camions XXL, mais jusqu'à quand ? La pression européenne pourrait devenir très forte (Allemagne, Hollande, Belgique et Danemark mènent actuellement des projets pilotes). L'introduction de tels « mastodontes » en Suisse est exclue pour l'alliance NoMegatrucks.ch, dont fait partie le SEV. Explications dans ce dossier.

Actuellement, les camions qui circulent en Europe sont soumis aux limitations suivantes: 40 tonnes (44 tonnes en trafic combiné), 2,55 mètres de large, 4 mètres de haut, 18,75 mètres de long. Ce gabarit est réglé d'après la directive UE 96/53. Depuis 2005, ces dimensions sont également en vigueur en Suisse. Certains pays d'Europe admettent déjà plusieurs exceptions dans leurs transports routiers nationaux, notamment en ce qui concerne le poids et la longueur des camions.

Jusqu'à quand ?

En Europe, l'introduction de camions de 60 tonnes (+ 20) et de 25,25 mètres de long (+ 6,50) est en discussion depuis plusieurs années. En Suède et en Finlande, des mégacamions circulent déjà (voir encadré ci-dessous). Dans les Pays-Bas, au Danemark, en Belgique et

en Allemagne, des essais sont déjà en cours. En Suède, ce sont carrément des camions de 90 tonnes et de 30 mètres de long qui roulent à titre d'essai. En France, il a été question de réaliser une expérimentation, mais les autorités ont finalement coupé court à cette discussion en juillet 2013, en argumentant qu'il fallait plutôt mettre l'accent sur le report modal du trafic marchandises.

L'opposition s'organise

En Europe, une coalition de plus de 200 organisations se bat contre les mégatrucks. Elle est coordonnée par l'organisation allemande «Allianz Pro Schiene». 47 organisations suisses sont également de la partie.

Les sondages indiquent que 81% des Français, 75% des Anglais et 73% des Allemands sont contre l'introduction de camions ultralongs et ultra-

lourds. Un sondage réalisé en 2009 pour le compte de l'Initiative des Alpes a révélé que 80% des Suisses interviewés sont contre les camions de 60 tonnes. Plusieurs gouvernements et parlements cantonaux se sont déjà prononcés contre les mégatrucks (Neuchâtel, Lucerne, Genève, Bâle-Ville, Uri et Tessin ont accepté de dire non aux mégacamions et dix autres cantons sont en discussion pour le faire).

Les mégatrucks sabotent le transfert de la route au rail

En Allemagne, on prédit que l'introduction des mégatrucks engendrera une diminution du

transport combiné rail/route de 56% et 1,3 million de courses supplémentaires de camion, récupérées du rail, sur de longues distances. Il faut s'attendre à des effets similaires en Suisse. Cependant, un tel développement est anti-constitutionnel. Depuis le oui à l'Initiative des Alpes, en 1994, la Constitution fédérale stipule que le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Cette prescription est concrétisée par la loi: le nombre de camions transitant à travers les Alpes doit être réduit des 1,2 millions annuels actuels à 650 000, mais cet objectif a

déjà été repoussé quelquefois et a finalement été fixé à 2 ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. De plus, ces camions étant trop longs, on ne peut pas les charger sur le train. Leur introduction serait donc catastrophique pour la rentabilité des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard (NLFA).

Les mégatrucks sont dangereux pour les autres usagers de la route

Les mégatrucks sont aussi longs que six voitures. Leur distance de freinage est nettement supérieure et leur temps de dépassement se rallonge considérablement. Par consé-

Où des poids lourds géants circulent-ils déjà ?

Des poids lourds géants, d'un poids très élevé, circulent depuis longtemps en Finlande et en Suède, en Amérique du Nord et en Australie, entre autres.

Les vastes régions scandinaves sont relativement peu peuplées. La situation n'est

pas comparable avec celle qui prévaut dans le reste de l'Europe, où le dense réseau routier est fortement mis à contribution. Il ne se prête pas à la circulation de poids lourds géants.

Les poids lourds géants bénéficient de ce que l'on pourrait appeler un « droit acquis » en Finlande et en Suède. Ils peuvent continuer à assurer des

transports – toutefois sans les transports transfrontaliers –, même après l'entrée de ces deux pays dans l'Union européenne. Les adversaires des poids lourds géants ne s'y opposent pas. Mais les partisans des poids lourds géants veulent davantage: la libre circulation des mastodontes à travers toute l'Europe.

INFO

Alliance NoMegatrucks.ch

De très nombreuses associations se sont ralliées à l'alliance, dont l'ACTP, l'ATE, la CITraP Suisse, l'Initiative des Alpes, Pro Rail Suisse,

l'UTP, le SEV, syndicom, Greenpeace Suisse, Pro Natura, Pro Velo, le SIT, Transfair, umverkehrR, Unia et le WWF, entre autres.



Les camions « monstrueux » circulent déjà presque aux portes de la Suisse.

quent, lorsqu'ils dépassent un vélo, le risque d'accident grave augmente. Le danger d'incendie dans les tunnels augmente également, car ces camions transportent des quantités supérieures de marchandises – souvent inflammables. Ils perturbent la fluidité du trafic et rendent la situation ingérable sur les parcours raides et sinueux, dans les giratoires et aux carrefours. Ce qui implique des risques supplémentaires.

Les mégatrucks portent atteinte à l'environnement et au climat

L'argument selon lequel les mégatrucks effectuent moins de trajets pour transporter la même quantité de marchandise relève de comptes d'épiciers. Ce qui est certain, c'est que les transports routiers deviendront encore meilleur marché grâce aux mégatrucks, aux dépens des transports ferroviaires. C'est-à-dire que les marchandises passeront du rail, plus favorable à l'environnement, aux mégatrucks et les routes ne seront pas désengorgées comme on le prétend. Par contre, à long terme, les émissions de CO₂ augmenteront,

comme le montre une étude (voir le graphique ci-contre). Les mégatrucks engendrent également plus de bruit que les camions de 40 tonnes.

Ils font grimper les coûts des infrastructures routières

En Europe, on estime à 46 milliards d'euros les investissements nécessaires à la rénovation des ponts sur les autoroutes afin de les adapter aux mégatrucks. Et c'est sans compter les réaménagements des parkings, des giratoires, des entrées et des sorties d'autoroutes, avec lesquels les coûts prendront l'ascenseur. Il faudra également remplacer les glissières de sécurité par des structures plus robustes, en mesure de contenir les mégatrucks. Les routes actuelles ne sont pas faites pour supporter ces géants, encore moins en Suisse, où le territoire est restreint et montagneux.

Les risques dépendent de l'UE

La décision définitive sur l'autorisation des mégatrucks revient à l'UE. La pression poli-

Trois questions à Claude Hêche, conseiller aux Etats

« Il est exclu de faire de nouvelles concessions »

■ Quelle est votre position face aux mégatrucks? Pourquoi?

Ma position est simple et logique: on ne peut à la fois souhaiter un transfert du trafic marchandises de la route au rail et en même temps accepter d'avantager le trafic des poids lourds par des normes plus généreuses. Nous avons déjà fait un pas important en passant de 28 à 40 tonnes pour la limite supérieure de poids. Pour ma part, il est exclu de faire de nouvelles concessions, ce qui reviendrait ni plus ni moins à saboter la politique de transfert. En matière de trafic poids lourds, notre devise doit être « autant que nécessaire, aussi peu que possible ». Il en va de la sécurité sur les routes et de la qualité de notre environnement et cadre de vie.

■ Le Conseil des Etats vient de refuser une possibilité d'empêcher leur «venue» en Suisse. Pourquoi?

La question ne s'est pas posée en ces termes. Il faut en effet savoir que le poids (40 t, respectivement 44 t en cas de transport combiné) et la longueur (18,75 m) maximale des véhicules sont fixés dans la loi. Ces dispositions empêchent aujourd'hui déjà les « mégacamions » de circuler en Suisse puisque les « mégacamions » sont avant tout des véhicules plus longs. Une proposition demandait que la hauteur et la largeur maximales des véhicules figurent également dans la Loi sur la circulation routière. Or ces dimensions figurent déjà dans l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière: 4 m pour la hauteur et 2,55 m pour la largeur. Dès lors, le Conseil des Etats, considérant par ailleurs que des directives européennes prescrivent les mêmes normes que celles ancrées dans la législation suisse, a simplement estimé qu'il n'avait pas à procéder à une réforme de la législation routière

dans un débat ferroviaire sur le corridor de 4 m.

■ Y a-t-il de prochains pas prévus au niveau fédéral?

Le sujet s'invitera forcément à nouveau tôt ou tard dans les débats. Mais force est de constater que jusqu'ici, personne n'envisage une telle évolution dans notre pays. Il suffit pour s'en convaincre de voir les titres des interventions parlementaires: « Pas de mastodontes sur les routes suisses » (Interpellation Huber du 18.9.2008); « Non aux 60 tonnes sur les routes suisses » (Motion du 16.4.2010 de la Commission des transports du Conseil des Etats). Je n'envisage pas un revirement de position avant longtemps, car je ne perçois aucun assouplissement au niveau européen. Si cela devait changer, le mouvement « NoMegatrucks » ne manquerait pas de nous alerter.

Propos recueillis par
Henriette Schaffter

Suite en page 12

Suite de la page 11

tique augmente pour que les mégatrucks puissent bientôt circuler partout en Europe. Comment réagira le Conseil fédéral quand l'Europe aura autorisé les mégatrucks? La Suisse peut-elle réclamer une solution particulière? Nous avons déjà vu que cela n'est pas envisageable: en 2005, sous la pression de l'Europe, la Suisse a progressivement augmenté la limitation de poids de 28 à 40 tonnes. Un développement de ce genre doit être contrôlé le plus tôt possible. NoMegatrucks.ch/Hes



Les mégatrucks sabotent le transfert de la route au rail, ce qui est anticonstitutionnel en Suisse.

Le risque européen demeure...

Les Suisses quasi unanimes

La loi ne nous protège malheureusement pas encore totalement des mégacamions.

A part bien sûr l'alliance No-Megatrucks, l'ASTAG, Association suisse des transports routiers, s'est également prononcée contre les mégacamions. Sa position se base sur le manque de rentabilité économique des mégatrucks dans les transports internes. De plus, l'infrastructure routière et l'environnement en seraient inutilement endommagés.

De nombreuses associations européennes d'automobilistes comme l'European Automobile Club (EAC), l'ADAC en Allemagne et le TCS en Suisse se déclarent aussi contre l'introduction des mégatrucks. Si tout le monde est unanime, pourquoi s'inquiéter alors?

Menace européenne

Le lobby des poids lourds insiste et le commissaire de l'UE se montre conciliant. Très bientôt, des poids lourds de plus de 25 mètres pourraient rouler dans toute l'Europe. Au moyen d'une nouvelle directive, la Commission de l'UE voudrait autoriser officiellement la circulation transfrontalière des mégacamions pesant jusqu'à 60 tonnes. Si un jour, ces géants s'alignent derrière

nos frontières, la pression sur la Suisse va augmenter. L'année dernière déjà, Siim Kallas, le commissaire de l'UE en charge des transports, a démontré qu'il était favorable aux mégacamions: en juin 2012, il modifiait de son propre chef, lors d'un congrès de l'industrie automobile, l'interprétation courante de l'ancienne directive au profit des méga poids lourds. Aujourd'hui, la Commission européenne voudrait légaliser définitivement la circulation transfrontalière de camions plus longs entre les Etats voisins au moyen d'une nouvelle directive relative aux «dimensions des véhicules routiers», présentée à la mi-avril 2013.

Nuisibles, dangereux, chers

Ces super poids lourds génèrent des coûts massifs d'infrastructure. Une étude mandatée en 2011 par l'Office fédéral des routes (OFROU) a montré qu'une autorisation générale de ces véhicules sur le réseau routier suisse n'est en principe pas réalisable. Sur les autoroutes seules, ils occasionneraient des coûts de plusieurs centaines de millions de francs.

La circulation transfrontalière des mégacamions représente aussi un danger réel pour la Suisse. Une fois arrivés à nos frontières, les dispositions lé-

gales pourraient être rapidement modifiées, comme à l'époque la limite de 28 tonnes, par exemple sous forme de contre-affaire en faveur d'une branche économique locale. Mais les efforts des opposants ont payé: la longueur maximale des poids lourds est inscrite depuis peu dans la loi. Il est ainsi possible de s'opposer à toute modification par un référendum.

Protestation européenne

Même au sein de l'UE, des régions se montrent sceptiques envers ces véhicules. Florian Mast, représentant du Tyrol à Bruxelles, l'explique ainsi: «Tout comme la Suisse, l'Autriche et surtout les régions le long de l'axe du Brenner combattent le problème du trafic de transit. C'est pourquoi nous faisons front en commun avec les pays de la Communauté de travail des régions alpines. L'adoption de la proposition de la Commission serait le premier domino qui ferait vaciller la politique européenne en matière de transports.»

Un second tube pour les méga poids lourds?

A Berne, les autorités assurent que les mégacamions sont hors de question en Suisse. Mais qui regarde attentivement par contre, se heurte à ce texte de la page Internet de

l'OFROU: «Des discussions sont en cours dans l'UE en vue de remonter les limites de longueur à 25,25 m et de poids à 60 t (...). Si la Commission européenne décidait d'adapter les prescriptions en ce sens, la Suisse pourrait être contrainte, malgré un rejet politique massif, à adapter ses limites de longueur et de poids (...) et à autoriser partiellement ou en totalité les mégacamions sur sol helvétique.»

Selon une étude de l'OFROU de 2011, l'autoroute A2 entre

Bâle et Chiasso est la route qui convient le mieux au trafic des mégacamions, pour l'UE, exactement le tronçon le plus intéressant! Par conséquent, au cas où des exceptions sur les limites actuelles en vigueur (18,25 mètres et 40 tonnes) seraient faites, ce serait sur ce tronçon, là où se trouve le tunnel routier du Gothard. La construction d'un second tube augmenterait encore le risque d'y voir rouler ces géants!

L'initiative des Alpes/Hes

Interview de Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV

■ **Les «pro-gigaliners» prônent le côté écologique (véhicules neufs, donc moins polluants, davantage de capacité, donc moins de transports et usure égale des routes) de ce mode de transport, qu'en est-il selon toi?**

Ils utilisent cette argumentation en négligeant le fait que cela amènerait un transfert du rail à la route, et que les diminutions d'émissions de CO₂ liées aux gains d'efficacité de ces camions seraient bien vite oubliées et compensées. Le bilan carbone serait alors négatif. Le transport de marchandises par rail émet

17 fois moins de CO₂ par tonne-kilomètre que le transport par route.

■ **La Suisse est contre l'introduction de tels camions. Y a-t-il réellement une menace selon toi?**

Oui, vu les circonstances actuelles. La Suisse doit être attentive car il existe une réelle pression de la part de l'UE. Il serait dès lors nécessaire que la loi suisse soit adaptée pour être bien «armée» en cas de nouvelles négociations de l'Accord sur les transports terrestres. **Hes**

Sections

- Vendredi 22 novembre**
Brigue
Restaurant Alpina (vis-à-vis de la Migros)
19h
- **SBV Valais/Wallis**
Assemblée d'automne et de dissolution
- Selon invitation. L'assemblée sera suivie d'une repas en commun.
- Samedi 23 novembre**
La Neuveville
Restaurant «Le Tonneau»
15h30
- **Travaux Arc jurassien**
Assemblée d'automne
- Nous avons le plaisir d'inviter nos membres à notre assemblée générale d'automne. La liste de présence sera affichée aux wagons et dans les locaux de ton service, délai de renvoi au secrétaire : le 13 novembre 2013. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons, cher membre, nos salutations les meilleures. **Le comité**
- Lundi 25 novembre**
Atelier VMCV
Réfectoire
2^e étage
20h
- **VMCV**
Assemblée générale
- L'assemblée générale aura lieu le 25 novembre à l'Atelier VMCV.
- Mercredi 26 novembre**
Salle de la Geno
Genossenschaftsstrasse 18
Nidau
16h
- **ZPV Bienne**
Assemblée générale
- L'AG sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site: <http://zpvbielbienne.ch>. Les tractanda de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux et envoyés par e-mail aux actifs ainsi qu'aux intéressés sur demande à: denis.babey@gmail.com. Le PV sera sur les tables et envoyé par e-mail aux actifs. Pour info, cette année, la soirée des familles du personnel des trains, celle où saint Nicolas viendra nous rendre visite, aura lieu le 5 décembre dès 18h à la buvette du FC Nidau. Tous les agents de train sont cordialement invités. **Le comité**
- Vendredi 29 novembre**
Fribourg
Café-restaurant Le Jura
20h30
- **VPT TPF régionale**
Assemblée d'automne
- Tous les collègues actifs et retraités sont invités. Une collation sera servie après l'assemblée. **Le comité**
- Vendredi 6, samedi 7 et dimanche 8 décembre**
- **VPT Lac Léman**
Assemblée et sortie de la caisse d'épargne du personnel CGN
- Pour les 80 ans, nous irons à Lisbonne. L'assemblée aura lieu à l'aéroport de Genève à 6h. Dernier versement au 25 novembre. **Joseph Di Mizio**

Pensionnés

- Mardi 12 novembre**
Hotel Bahnhof
Guin
10h30
- **PV Fribourg**
Assemblée d'automne
- Ordre du jour statutaire. L'assemblée sera agrémentée par la participation de Christine Bulliard-Marbach, Conseillère nationale et syndique d'Ueberstorf, qui nous présentera le district de la Singine, et par les chants de la chorale des cheminots. La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section se fera un plaisir d'offrir l'assiette du jour. Les agendas SEV seront remis après le repas. Les partenaires de nos membres sont les bienvenues. **Le secrétaire**
- Mardi 12 novembre**
Restaurant RiverSide
Glis/Brigue
dès 10h45
- **PV Valais**
Assemblée d'automne
- Outre l'ordre du jour habituel, il y aura l'élection de deux nouveaux membres du comité. Par ailleurs, nous aurons le plaisir de suivre les exposés de Ricardo Loretan, président central SEV-PV et de Doris Schmidhalter-Näfen, députée au Grand Conseil valaisan, qui nous entretiendront sur l'actualité syndicale, sociale et politique. A l'issue de l'assemblée, nous partagerons un repas moyennant une participation financière de 20 frs par personne. Pour ce repas, il est impératif de s'inscrire jusqu'au 7 novembre auprès de Walter Schmid au moyen du bulletin d'inscription en votre possession ou par téléphone au 027 923 54 31 ou au 079 872 38 37. Le comité espère vous rencontrer nombreux à cette assemblée. **M. Oberli, secrétaire**
- Mercredi 4 décembre**
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons
14h
- **PV Vaud**
Fête de fin d'année
- Nous vous invitons à venir nombreux à notre fête de fin d'année. Au programme : ouverture en musique par les Cuivres du Talent, nos membres ont 40, 50 voire 60 ans de sociétariat au SEV, message de Noël par le collègue Pierre-André Combremont. En deuxième partie de l'après-midi, le trio «Trèfle Atout» vous apportera de la gaieté et de la bonne humeur en interprétant quelques chansons savoureuses puisées dans le répertoire de notre grand poète vaudois, Jean Villard Gilles. Le comité espère que vous pourrez venir en nombre à cette fête, les membres sympathisants sont les bienvenus. **Jean-Pierre Genevay
Président PV-Vaud**
- Jedi 5 décembre**
Bassecour
Restaurant du Jura
11h45
- **PV Jura**
Rencontre de Saint-Nicolas
- Le comité se fait un plaisir de vous inviter à la rencontre de Saint-Nicolas. Attention: changement de restaurant. Possibilité de parage à la place de la gare, café à 5 minutes près de l'Eglise. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Quelques biscuits ou cakes seront les bienvenus. D'avance un grand merci. Veuillez svp vous inscrire jusqu'au samedi 30 novembre 2013 auprès du président P. Ackermann tél. 032 422.48.35 ou par courriel : pack@bluewin.ch. Avec les amicales salutations du comité. **Oscar Schaub**



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottofederazione del personale
delle aziende private di trasporto

Grande campagne de recrutement

4 à 5 adhésions : 50.- ; 6 à 8 adhésions : 100.- ;

9 à 12 adhésions : 300.- ; 13 à 16 adhésions : 500.- ;

17 à 19 adhésions : 700.- ; 20 et plus adhésions : 1000.-

(seules comptent les adhésions réalisées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013)

Les primes sont payées en chèques Reka !

Avez-vous des questions au sujet de la campagne de recrutement ?

Adressez-vous à : info@vpt-online.ch

Décès

Marie-Louise Berlioux, veuve de Marcel; décédée le 13 octobre dans sa 94^e année. VPT TPG-retraités.

René Décurnex, veuve de René, Le Mont-Pèlerin; décédée le 18 octobre dans sa 83^e année. PV Vaud.

Béatrice Maurer, veuve de Louis, Lausanne; décédée le 18 octobre dans sa 91^e année. PV Vaud.

Noël Pahud, maître artisan retraité, Yvonand; décédé le 29 octobre dans sa 78^e année. PV Vaud.

Antoinette Peier, veuve de Gustave, Lutry; décédée le 25 octobre dans sa 95^e année. PV Vaud.

Beda Rieder, pensionné, Genève; décédé le 25 octobre dans sa 90^e année. PV Genève.

Hommage à Claude Delèze



Claude nous a quittés, Notre ami Claude, personnage charismatique a pris congé. Il nous a quittés en force comme seul, lui, savait le faire. Une simple trajectoire, sans fioriture, sans chichi, en ligne droite.

Claude, c'était le bon sens terrien avec son accent inimitable, il était connu à la ronde, dans tous les dépôts, car la chaleur humaine était en lui. Claude aimait son métier d'agent de train, il a donné 20 ans de sa carrière au service de la formation des apprentis contrôleurs, c'était l'instructeur rêvé de toutes et de tous. Combien d'entre vous avez passé entre ses mains et surtout profité de son savoir, des centaines d'agents ont été formés par

lui, combien l'ont rencontré dans des cours de formation continue, le point commun de tous ceux qui l'ont côtoyé est que Claude ne laissait personne indifférent, il faisait quasiment l'unanimité au sein de la corporation. Profité n'est peut-être pas le mot idoine, car Claude aimait partager ses connaissances. Et plus d'un chef de gare ou d'un «océpéiste» ou «cégétéiste» s'y sont cassé les dents. C'est que lorsqu'il disait: «J'ai raison», il le prouvait. La mesquinerie humaine a conduit quelques-uns de ses chefs à passer, à ses yeux, pour des bourriques comme il aimait l'exprimer.

Claude aimait ses élèves (un apprenti et non un «apprenant») car à son époque, les jeunes apprenaient un métier et ne suivaient qu'une à deux fois par semaine un enseignement théorique, reporté dès le lendemain sur le terrain. Il savait se faire respecter par ceux-ci. La salle de cours n'était pas une place de jeux pour Bisounours...

Claude, chef de classe, aimait préparer la «saison» dans son fief de Nendaz. Il nous donnait rendez-vous à la station supérieure du Téléma-

chin et après une courte introduction sur le programme de l'année, nous passions aux travaux pratiques. Direction Croix de Nendaz, apéro préparé par le cousin Michel, racleuse au jardin des Cerisiers et retour chaotique dans sa Jeep à travers les vignes, un plateau d'abricots sur les genoux. Il connaissait bien la route et nous arrivions toujours à choper le dernier train. Claude au Löwenberg était comme chez lui. En quelque sorte une troisième résidence. Il était connu comme le loup blanc, ce qui lui convenait bien en tant que chasseur. Il connaissait aussi tous les instructeurs de Suisse réunis en ce lieu saint des semaines des cours d'introduction ou des cours finaux. Et le soir venu, au bar, devant quelques décis de Vully, on a refait au moins cent mille fois les chemins de fer.

Claude la force de la nature. Sportif dans l'âme, rien ne lui faisait peur. Même si le ou la médecin de l'entreprise lui a dit un jour, lors d'un contrôle médical de routine: «Monsieur Delèze, vous êtes en surpoids. Il vous faudrait faire un peu de sport.» Voilà une remarque du monde médical

pas très futée qui a fait rigoler tout le personnel roulant de Suisse. Comme quoi on paie souvent cher l'incompétence des uns... était une phrase qu'il se plaisait à prononcer. Rien ne l'intimidait. Que ce soit la Patrouille des glaciers, Sierra-Zinal, les randonnées en VTT là-haut sur la montagne. Un jour que nous étions au Löwenberg en cours final, il me fit part d'une grande déception en me disant d'un ton badin que la Patrouille des glaciers se déroulait à ce moment là et que cette année devait être son année de victoire. Le destin des apprentis CFF passait avant celui du vainqueur de la patrouille.

Claude ami des bêtes et néanmoins chasseur. Il s'était construit tout un univers dans la vallée de Conches dans son refuge de chasse que nous avons eu le privilège de découvrir. N'hésitant pas à apporter à ce pauvre gibier leurs blocs de sel de ses propres mains. Et lorsque l'on connaissait son terrain de chasse avec une rampe d'environ 45 degrés, on a tout compris, un endroit proche de son terrain de chasse a même été baptisé «le trou à Jatton» en souvenir d'une de nos escapades dans

le Haut-Valais. La patience, rester à l'affût, une passion. Claude et l'amitié, apprécié de tous, honnête camarade au langage franc et acéré, à la poignée de main chaleureuse et au sourire ensoleillé. Il était très fidèle en amitié, mais rancunier en cas de trahison. Le droit et la justice. Un coin est un coin et s'il m'appartient, on n'y touche pas, car je suis dans mes droits. En amitié sincère il se livrait sans retenue. Claude nous transmettait sa joie de vivre naturellement et son enthousiasme à chaque rencontre, sa présence nous rassurait et nous faisait du bien.

Claude nous manquera à tous mais son souvenir restera à jamais gravé dans nos cœurs. Claude, merci de nous avoir comptés parmi tes proches et tes amis, nous avons été très fiers d'avoir eu le privilège d'avoir pu partager ta passion de la formation. Merci pour la confiance que tu avais pour nous. Et depuis là-haut, veille sur nous et n'hésite pas à nous engueuler s'il le faut. L'amitié c'est aussi ça. Adieu l'ami Claude.

Tes potes instructeurs de la vieille génération: Bernard Jatton/Claude Gaille

■ Sous-fédération ZPV

La Suisse, le mauvais exemple

Le groupe de travail ETF du personnel des trains s'est réuni le 22 octobre à Bruxelles.

28 syndicalistes de 11 pays différents ont participé à cette rencontre. Andreas Menet et Pascal Fiscalini y étaient. Points forts: le 4^e paquet ferroviaire et un sondage sur la sécurité du personnel et des voyageurs et sur les activités de protestation contre les trains non accompagnés.

Paquet ferroviaire de l'UE

L'ETF fournit un gros travail de lobbying au Parlement européen, afin d'obtenir une certification des métiers de l'accom-

pagnement des trains. Des standards minimaux doivent être définis. Tandis que l'UE discute de la séparation entre infrastructure et exploitation, certains pays redébatent quant à eux du modèle intégré. Les expériences faites dans les pays qui ont séparé les deux domaines ne sont pas bonnes.

Sondage

Tous les participants ont reçu un questionnaire sur les trains non accompagnés. Le but était de lister et de développer des stratégies afin de stopper cette tendance. Car on voit bien que les trains non accompagnés sont de plus en plus fréquents en Europe. L'ETF est très sur-

prise et inquiète du fait que plusieurs pays en Europe aient introduit ou réfléchissent à ne plus accompagner les trains régionaux. Ce qui est positif par contre, c'est que tous les pays ont des exigences au niveau de la formation en matière de sécurité. Un catalogue va être établi avec toutes les idées proposées. Ce sera un argumentaire pour les négociations. La Suisse a montré le mauvais exemple dans ce domaine il y a quelques années. On craint maintenant que cela se passe de la même manière dans le trafic longues distances.

Andreas Menet

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

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

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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, téléphone 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 21 novembre 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 14 novembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 11 novembre à 10 h.

■ PV Biel/Bienne Randonnée d'automne

Sortie le long de la frontière des cantons de Berne et de Fribourg.

Une pluie torrentielle s'abat sur la région lorsque le groupe des marcheurs de PV Bienne descend du train en gare de Chiètres. Après une courte discussion, la décision est toutefois rapidement prise! La randonnée sera malgré tout effectuée. À 10 h 15, sous la direction de Fritz Lerch, 18 pensionnés équipés de pèlerines, parapluies ou autres prennent le départ. Par divers chemins de campagne et sentiers, nous arrivons au musée agricole «Althaus» à Jerisberghof (www.bauernmuseum.ch). Cette magnifique maison a été construite en 1703 et transformée en musée agricole. Depuis 1970, le musée a ouvert ses portes au public. La visite fut très intéressante et par la même occasion, nous avons pu un peu nous sécher et nous remettre de la fatigue due à la pluie permanente. Après la vi-



Fritz Lerch.

site, il semble que le ciel ait eu pitié de nous car la pluie cessa presque. Notre marche s'est poursuivie par Ferenbalm jusqu'au restaurant «Biberenbad». Nous avons été reçus à 12 h 30 à bras ouverts. Nous étions heureux de pouvoir faire sécher nos habits et profiter d'un beau local chauffé. En moins de 30 minutes, tous les participants reçurent leur menu préféré et tous ont trouvé le repas excellent. Après le dessert et le café, le petit groupe a repris la marche vers 14 h 30 en traversant la petite rivière «Bibera» en crue pour atteindre Gempenach. La pluie avait

complètement cessé. Au loin nous avons pu admirer le Chasseral enneigé. Par des chemins de campagne, en détournant Agriswil, notre itinéraire nous a reconduits à Chiètres où nous avons atteint la gare peu avant 16 h. À 16 h 07 déjà, le retour s'est fait par Lyss. Fritz Lerch nous a fait voir son ancienne patrie où il a grandi et il l'a fait avec énormément de plaisir. Un très grand merci à Fritz pour sa merveilleuse organisation.

Ruedi Flückiger/R. Drewes
trad.: J.-C. Amiet

■ Assemblée d'automne du 10 octobre de la section ZPV Léman

Du pain sur la planche

Sur les 260 membres, 21 étaient présents. Voici quelques extraits du procès-verbal.

■ Affaires OFT: le remboursement des frais pour le permis OFT ne donne pas satisfaction. Suite à une pétition de la ZPV, la réglementation de l'examen OFT a été quelque peu modifiée.

■ Sécurité et agressions: lors de l'assemblée régionale du 21 novembre prochain, notre président demandera des comptes sur le nombre d'agressions au niveau national.

■ Double accompagnement: il n'est pas encore opérationnel et les CFF planchent déjà sur l'accompagnement des trains grandes lignes 2017. Malgré l'accord passé à l'époque avec le SEV, VM aimerait revenir sur la décision prise en établissant des règles différentes. On ne comprend pas pourquoi les CFF

s'obstinent à vouloir jouer avec des chiffres de fréquences, ils n'ont qu'à engager ces 35 postes dans l'actuel double accompagnement et arrêter de dégrader des trains IR en RE pour le simple motif de ne plus devoir les accompagner.

■ Carte FVP: les CFF ont unilatéralement publié une info qui précise que les K Fak ne pourront plus être comptabilisés, seuls les trajets effectués pour assister à des cours, des trajets effectués dans le cadre d'un tour de travail avec des ETC autres que les CFF et les autres trajets sans prestation de travail donneront droit à une exonération fiscale. De plus, nous avons eu confirmation que les demandes des agents de train adressées à leur CFP ne seront pas prises en compte unilatéralement. Cette manière de faire est inacceptable et n'est pas digne d'un employeur progressiste.

■ Lyria: suite à un problème d'accompagnement d'un TGV en UM par un seul agent, une demande d'éclaircissement a été demandée au CEO Meyer, qui a pris position en notre défaveur; malgré des prescriptions PCT peu claires en la matière, ce dernier favorise l'accompagnement des TGV en UM par un seul agent de train. Prime internationale: les CFF refusent toute négociation, il sera nécessaire d'intervenir auprès du tribunal administratif fédéral, les démarches sont déjà engagées.

■ Parcage véhicules civils à Lausanne: une solution a été trouvée à l'est de la gare, dans un premier temps 54 places seront disponibles et 99 places dès 2016.

■ Dépôt mixte: l'appellation «Dépôt mixte» est supprimée pour le dépôt de Sion, ceci aura des conséquences positives sur

■ Conférence des présidents RPV à Brenscino Avenir des journées RPV



Martin Allemann, secrétaire syndical SEV et spécialiste LDT, était invité à cette conférence de deux jours. Diverses questions liées à la loi sur la durée du travail (LDT) ont été débattues en groupe.

Le président a profité de l'occasion de discuter de l'avenir de ces journées: il en est ressorti que le mieux serait d'organiser, à la place des journées, une assemblée d'automne commune. Les présidents doivent en discuter avec leurs sections durant les prochaines assemblées. Une décision sera prise lors de l'AD 2014.

Rolf Hürlimann, ancien président RPV Zurich, a été élu à l'unanimité membre de la commission de gestion. Le président central a donné quelques informations, comme le lancement du coaching de sections le 19 novembre à Berne et la journée migrations le 9 novembre à Olten.

Division P: préparation des trains et développement des régions chez P-OP-ZV: en cas de suppression de postes, le

plan social serait accompagné par la CoPe. Nettoyage mobile: 5 tours sont «en route» dans les trains, ils ont des vêtements rouges et doivent également informer les clients.

Division Infra: de nombreux problèmes sur les rails ont été trouvés grâce aux nouveaux instruments de mesure; une transformation de Basel RB a été décidée.

Division Cargo: malgré la fermeture de plusieurs points de desserte, quasi aucun client n'a été perdu; des locs et des wagons ont été envoyés à la casse; les temps de conduite des mécanos ont été optimisés.

Groupe: les enregistrements des entretiens sont gardés sur une durée de 7 jours depuis le 1^{er} octobre. Ils ne seront écoutés qu'en cas d'irrégularités et ne servent pas au contrôle de qualité. La protection des données est assurée, c'est également une protection pour les manœuvres. Merci à tous ceux qui ont contribué à ces journées. Danilo Tonina

les places de CT ainsi que les indemnités de fonctions.

■ RV: Nadia Légeret nous informe sur les sujets suivants: le personnel Micronic va devoir travailler davantage en cette fin d'année afin d'assurer tous les trains qui n'auraient pas été recensés. Les agentes de Lausanne vont également devoir aller renforcer Bienne. Les postes de chefs de teams RV vont être supprimés et nous sommes dans le flou total au niveau de la suite pour ces collègues, la direction RV de la région ne communique pas.

Classification du personnel micronic: le SEV/ZPV attend encore la réponse des CFF à cause des recours.

■ Présentation et discussion des statuts de l'amicale des AT Léman. Claude nous présente le projet de création de cette amicale, son but et ses statuts en cours d'élaboration. Les membres se réjouissent de pouvoir en faire partie.

Des remerciements et des félicitations aux collègues ayant 25 et 40 ans de fidélité à notre syndicat. Pour 25 ans: N. Constantin - J. Daves - E. Deschenaux - F. Donnici - St. Moeri - St. Nobile - F. Rosa. Pour 40 ans: P-A Fournier - J. Eltschinger. Prochaines activités de la section: assemblée régionale Ouest à Berne le 21.11 et le Noël des enfants à Genève le 14.12.

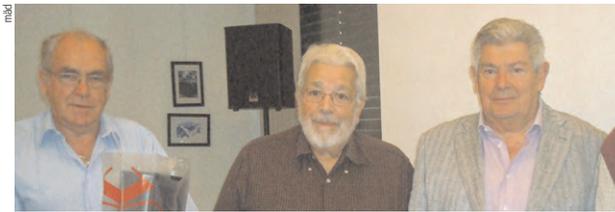
Le secrétaire

■ Session d'automne PV à Brenscino, 17 et 18 octobre 2013

Et si le temps nous était compté ?

Le cours syndical avait pour thème « Le nouveau droit de protection de l'adulte ». Il a été présenté par Josef Bühler, conseiller juridique et par Bernard Demierre, vice-président PV-SEV. Pour les collègues de langue française, c'est Serge Anet qui a traité le sujet sur la base de l'exposé d'un avocat genevois.

Ces collègues nous ont expliqué de manière exhaustive le nouveau droit de protection de l'adulte qui, le 1^{er} janvier 2013, a remplacé le droit de la tutelle qui datait de plus de cent ans. C'est maintenant l'autorité de protection de l'adulte, autorité spécialisée, qui est chargée de la protection des personnes devenues incapables de discernement. Le nouveau droit tend à promouvoir le droit de la personne à l'autonomie et a mis en place deux instruments nouveaux pour cela: le mandat pour cause d'incapacité et les dis-



Départs: Frédy Imhof, Daniel Turin, Sergio Beti et Heinz Küpfer.

positions anticipées. Le premier permet à toute personne de charger une personne de confiance (son mandataire) de lui fournir une assistance personnelle, de gérer son patrimoine ou de la représenter dans les rapports juridiques avec des tiers au cas où elle deviendrait incapable de discernement. L'autorité de protection de l'adulte remet au mandataire un document qui fait état de ses compétences et le laisse exécuter librement son mandat, aussi longtemps qu'elle n'a pas connaissance d'irrégularités. Le droit de protection de l'adulte garantit en outre une protection juridique renforcée dans les homes ou en psychiatrie pour les personnes incapables de discernement.

Bernard Demierre et Serge Anet nous ont informés sur l'importance des dispositions anticipées. Pour beaucoup d'entre nous, imaginer ne plus pouvoir décider soi-même en cas d'accident ou de maladie est angoissant. Les dispositions anticipées permettent de prévoir de telles situations et de préciser quelles mesures médicales on accepte et aussi celles qu'on refuse. Les dispositions anticipées facilitent les décisions des médecins, parfois difficiles, et soulagent aussi les proches qui n'ont plus à se poser la question: «Qu'est-ce qu'il ou elle aurait voulu?» De nombreuses organisations proposent sur internet des formulaires à remplir. Dans la discussion qui a suivi, divers participants ont parlé de leurs expériences.

Augmentation de l'efficacité

L'organisation de la PV a été examinée à la loupe par trois groupes de travail. Toutes les propositions étaient permises, sauf la suppression de la sous-fédération. Le rythme des séances, le nombre de rencontres, l'AD et les sorties de la Commission centrale et du Comité central ont été soumis à examen. De manière étonnante, les propositions de chaque groupe ne se sont guère écartées des pratiques actuelles. Ceci étant, les séances prévues sont maintenues. En fin de discussion, Kurt Egloff a présenté un modèle basé sur celui de la Société fédérale de gymnastique. Le papier a été adopté, la Commission centrale va l'examiner. Serge Anet, président PV Genève, auteur du papier, s'est déclaré satisfait de ce résultat.

Le jour suivant, les règlements de gestion des sections PV de Bienne et Saint-Gall ont été adoptés à l'unanimité. Giuseppe Meienberg, PV Ticino e Moesano, a été nommé pour prendre la succession de Sergio Beti à la Cce et Josef Bühler désigné pour une élection au CSA (Conseil suisse des aînés). Ces deux nominations l'ont été à l'unanimité et par acclamations. Le point de l'ordre du

jour « Soyons clairs » par Rolf Deller, président PV Bâle, était plus controversé. Le comportement des deux représentants de la PV au Comité SEV, qui par deux fois se sont écartés de décisions du Comité central PV – en partie parce que les circonstances avaient changé – avait provoqué diverses discussions. A l'avenir, il est désormais établi que les décisions du Comité central sont contraignantes pour les représentants de la PV. En cas de doute, ils devront demander de nouvelles instructions au CC. L'assemblée (y compris Rolf Deller) se déclare satisfaite de cet engagement, la situation est ainsi claire. Les objectifs PV 2014 ont été complétés par Rolf Deller. Son nouveau papier a été approuvé sans réserve par les participants. Quatre collègues qui ont manifesté depuis des années un engagement exceptionnel pour la PV-SEV ont été honorés. Il s'agit de Sergio Beti, membre de la Cce, Alfred Imhof, président de la section PV Valais/Wallis, Heinz Küpfer, président de la CG et Daniel Turin, président de la section PV Vaud. Rendez-vous les 9/10 octobre 2014.

Otto Huser, secrétaire central PV
trad. S. Anet

■ Comité central TS: rapport de la séance des 14 et 15 octobre à Unterwasser

Les rames automotrices high-tech apportent un vent nouveau

La séance avait pour thème les changements à venir dans les domaines Operating Maintenance et Light Maintenance.

« Stratégie IH »

Une analyse de contexte a été faite sur la structure de la flotte. Celle-ci se transforme en un réseau standardisé de rames automotrices high-tech, ce qui demande des adaptations des modèles de processus dans la maintenance. En effet, ces trains plus complexes exigent un entretien spécial pour répondre à des besoins élevés. Afin de pouvoir conserver une haute disponibilité des véhicules, on doit maîtriser ces systèmes complexes comportant des cycles de vie diversifiés. Quatre directions

sont proposées pour y parvenir. Nous vous informerons en temps voulu.

Projet « Jura »

Le chef de projet David Koestinger nous a informés. Dès 2014, Operating reprend l'entière responsabilité des réparations et de la maintenance de la flotte de 2500 véhicules sur rail utilisés pour les travaux à CFF Infrastructure. L'atelier industriel de Bienne est aujourd'hui déjà spécialisé pour l'entretien des véhicules Diesel. En tant que centre de compétence, il coordonnera à l'avenir dans toute la Suisse les équipes mobiles et décentralisées de maintenance et de réparation pour les véhicules des travaux de l'Infrastructure. Les sites de Zurich Altstetten et Biasca opéreront en tant que

filiales régionales. En plus, un service de hot-line doit être assuré. A cause de cette restructuration, 45 personnes sont touchées par des suppressions de postes. Jusqu'à présent, on a pu trouver une solution pour 42 collègues. Les responsables du projet mettent tout en œuvre pour qu'une nouvelle occupation soit trouvée pour tous. 30 nouveaux postes seront créés à P-OP-Maintenance et le site de Bienne sera encore renforcé.

« Logistique-achats 2014 »

Le 20.8.2013, les partenaires sociaux ont été informés de ce projet. Ce modèle d'affaire vise une séparation des rôles « Disposition » et « Achats ». La création de teams Dispo centralisés est prévue avec une centrale Dispo à Olten ou, en tant que

variante, des teams Dispo sur trois sites. La formation de cinq teams locaux « Logistique-achats » ainsi que d'un « Service Center Disponibilité » (SCV – ancien support du matériel) centralisé à Zurich Altstetten est prévue. 52 collaborateurs sont touchés. Ce projet a été jugé essentiel et la phase de consultation a duré jusqu'au 20.9.2013. Etant donné que nous ne sommes pas parvenus à un accord concernant une question fondamentale, conformément à la directive nous allons nous adresser à la direction P-OP-SB. Afin d'accompagner l'application du projet, la commission du personnel a demandé la constitution d'une commission spéciale.

« Démographie IW Olten »

La structure d'âge élevée à Ope-

rating Maintenance, avec une part de 43% de personnel de plus de 50 ans et une tendance à l'augmentation, a de quoi inquiéter. Il faut s'attendre à une augmentation des jours d'absentéisme et des cas de réintégration à l'avenir. Une étude réalisée en 2011 démontre dans les IW Olten une grande surcharge psychique et physique du personnel. En collaboration avec l'Institut de médecine du travail de Baden, une analyse de la place de travail est réalisée dans un team pilote et des profils de surcharge sont établis. L'objectif étant d'identifier des mesures d'intervention et d'introduire un contrôle des répercussions. Et également de créer des carrières adaptées au personnel âgé.

Service de presse TS

Angle droit

La sagesse et le savoir

Savoir quelque chose, c'est bien, mais ce qui est encore mieux, c'est de savoir le transmettre prudemment. Car nombreux sont ceux qui écoutent !

Facebook, Twitter, mails et SMS, nous surfons parfois à longueur de journée. Nous échangeons, parfois même des photos. Nous agissons sur la toile, participons, donnons notre avis.

Qu'est-ce qui relève de l'information? Qu'est-ce qui ferait mieux d'être gardé pour soi? Les échanges, infos, commentaires et photos sont toujours plus nombreux et hyper rapides, grâce à internet. Ils ne laissent guère de place à l'intimité. Attention toutefois aux dangers inhérents à ce phénomène.

Les « informations », bénédiction et malédiction

Les informations, que ce soit sous forme de texte ou d'images, sont des biens précieux. Sans elles, aucune bataille n'aurait été gagnée, aucune bonne convention négociée et signée. Mais ces biens revêtent également un grand potentiel de danger.

Ce qui est privé devrait le rester

On ne parle pas ici de collecte d'informations comme les cartes cumulus ou autre supercard. Mais d'informations privées avec lesquelles nous devons être prudents.

Quand le devoir d'information se heurte au devoir de discrétion

Dans beaucoup de domaines, nous avons un devoir d'information, par exemple face au fisc ou aux assurances sociales. Dans d'autres secteurs, nous faisons face à un devoir de discrétion (secret de fonction, secret médical ou secret de fabrique).

Les chefs de personnel vont aussi sur les réseaux sociaux

Beaucoup d'informations se propagent dans le monde du travail, et une candidature peut être recalée en raison d'un profil Facebook. Des informations ou des photos peuvent arriver éga-

lement sur le bureau du chef. Cela peut occasionner des convocations à des entretiens. Facebook est un espace public, il ne faut jamais l'oublier. Ce qu'on y écrit est public, sauf si cela se fait dans un groupe privé.

Certains postes peuvent mettre en péril un engagement

Face à un employeur, nous avons un devoir d'information concernant tout ce qui peut influencer notre façon de remplir notre fonction. On doit par exemple informer d'une maladie, mais sans forcément préciser le diagnostic et la thérapie. Aussi, au quotidien, il doit y avoir un échange d'informations, c'est important pour

une bonne prestation de travail. Mais dès que cela est privé, chacun décide ce qu'il veut révéler ou non.

On perd le contrôle

On ne doit pas non plus aller trop loin et ne plus communiquer du tout. Garder le sens de la mesure et se rendre compte qu'on peut perdre le contrôle sur certaines données sur le Net suffit.

Se renseigner en cas de doute

Si l'on n'est pas certain de savoir comment faire, comment agir ou réagir, le service de protection juridique du SEV est là pour ses membres.

L'équipe de protection juridique SEV

L'équipe conseil d'Helvetia répond à vos questions

Payer avant la fin de l'année pour économiser

Nous avons un peu d'argent de côté et hésitons entre alimenter notre 3^e pilier ou la caisse de pensions. Que conseillez-vous? F. W. de T.

En fait, vous pouvez payer moins d'impôts avec les deux variantes. Mais les versements doivent être faits avant le 31 décembre pour pouvoir les déduire aux impôts.

Attention aux rachats à la caisse de pensions

Sur votre certificat de la caisse de pensions, vous trouvez le montant de rachat possible pour combler les lacunes de couverture. Il faut faire attention, car ce capital reste bloqué jusqu'à l'âge de la retraite. Les sommes rachetées peuvent être retirées sous forme

de capital au plus tôt après trois ans. On ne conseille pas de rachats si la caisse de pensions est en sous-couverture et doit être assainie. D'autant plus si ces rachats sont crédités sur les dépôts surobligatoires, où le taux d'intérêt est soit nul soit même négatif.

De tels rachats ne devraient donc entrer en ligne de compte qu'après avoir épuisé les solutions avec le 3^e pilier a. Les personnes actives cotisant à une caisse de pension peuvent déduire jusqu'à 6739 francs sur leur revenu imposable. L'année prochaine le montant

restera inchangé. Ceux qui ne cotisent pas au deuxième pilier peuvent déduire jusqu'à 20% de leur revenu annuel net, maximum 33 696 francs. Les montants indiqués sont par personne. Pour les couples, on peut déduire le double. On est considéré comme actif lorsqu'on a un revenu sur lequel l'AVS est prélevée.

les changeantes, sans pertes financières. De plus, de vraies polices d'assurances-risque décès ou invalidité peuvent être établies, dans le cadre du 3^e pilier. *L'équipe-conseil Helvetia*

INFO

Rendements du 3^e pilier a:

Paiement annuel de CHF 5000.-, durant 20 ans, taux marginal d'imposition de 25% et taux d'impôts de 5% lors du versement du capital.

Capital final (taux d'intérêt de 1%)	CHF	111 135.60
Economie d'impôts	CHF	25 000.-
Revenu effectif	CHF	136 135.60
Montant d'impôts lors du versement	CHF	5 556.80
Revenu net	CHF	130 578.80

Rendement net après impôts **2,5% par année**

Banque ou assurance

Les paiements peuvent se faire à la banque ou dans une assurance. Les solutions des assurances ont l'avantage qu'elles offrent, parallèlement à une grande sécurité au niveau du capital, également une protection contre les risques de décès ou invalidité. Les solutions modernes de prévoyance peuvent être adaptées de manière flexible selon les besoins des clients et les situations familia-

Des questions à Helvetia?

Les membres SEV peuvent s'adresser directement à leur propre conseiller Helvetia SEV mais peuvent aussi se tourner vers l'équipe de conseil d'Helvetia. De plus, il y a sous www.helvetia.ch un blog à disposition, où des spécialistes répondent à des questions typiques.

Helvetia

Jean-François le Jurassien

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 ? Jean-François Milani, conseiller régional SEV Helvetia, s'exprime.

■ Jean-François, comment as-tu ressenti ce changement ?

La disparition de SEV Assurances n'était pas facile à admettre. Un vrai crève-cœur. Quelque part, je n'étais pas surpris, avec les affaires UBS, le gendarme du monde US et l'autorité de surveillance Finma*, il fallait bien trouver une réponse pour persévérer et



Jean-François Milani : le lien avec la base demeure !

préservier les intérêts de nos membres-clients. Helvetia Assurances est, j'en suis convaincu, le bon partenaire.

■ Tu restes donc au service d'Helvetia Assurances après 20 années de collaboration

avec SEV Assurances Coopérative, pourquoi ?

Précisément, les clients SEV Assurances ont la garantie de conserver leurs polices aux mêmes conditions qu'auparavant. Très important. De plus il n'est pas question de laisser

tomber nos collègues qui nous ont fait confiance jusqu'ici. L'esprit de famille, SEV, employés des transports publics, toutes branches, CFF & ETC, subsiste. Nous restons au service de nos clients et membres SEV par un contact franc et direct. Le conseiller régional demeure la référence et nous nous connaissons déjà. Un grand avantage.

■ Jean-François, quels sont les arguments pour convaincre les collègues SEV de faire totalement confiance à notre nouveau partenaire SEV, Helvetia Assurances ?

Le logo change, la philosophie reste. L'idée de base, trouver chaussure à son pied et non enfoncer les gens ! Chaque situation est individuelle, le conseil avant tout. Finalement le membre SEV a plus à gagner et dispose d'une palette étendue de produits au top ! De plus il

doit tout de suite profiter des offres de la première année. Impossible de se passer d'assurances (vie ou choses), certaines sont obligatoires, d'autres plus que nécessaires, comme pour planifier sa retraite, continuons de jouer la carte syndicale avec notre nouveau partenaire. Nous souhaitons offrir une sécurité à nos clients.

SEV

* Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers.

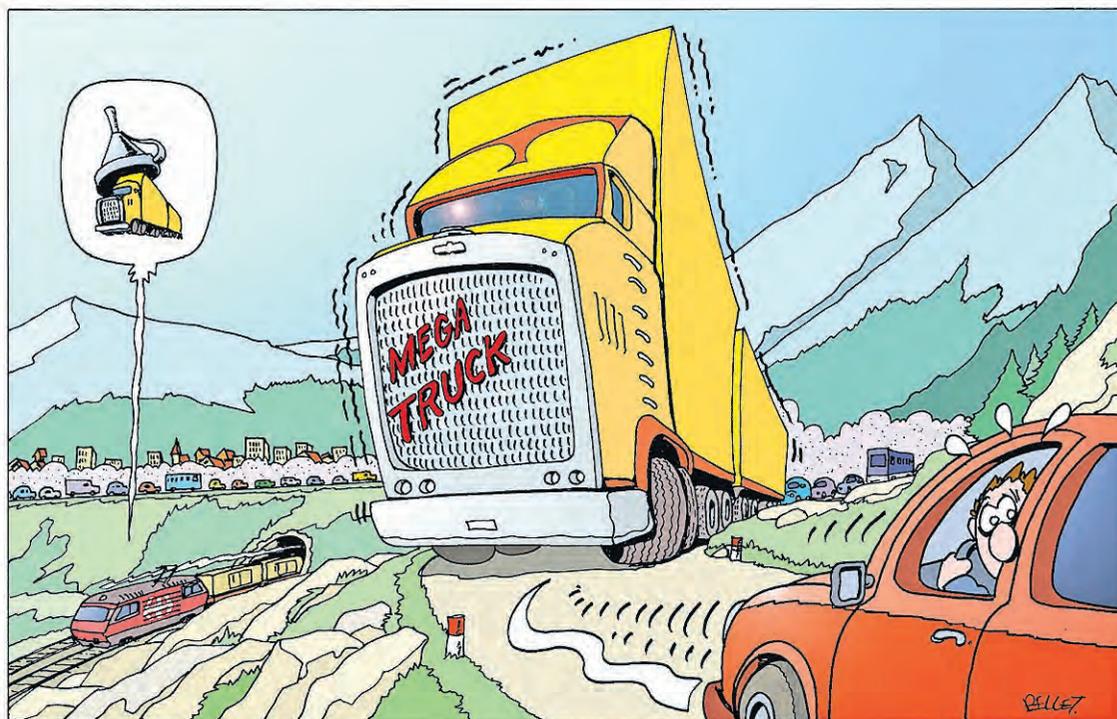
L'adresse n'a pas changé :

Jean-François Milani,
Le Plain d'Evrasse 76f
2360 Le Bémont (JU)

E-mail:
jean-francois.milani@bluewin.ch

Mobile: 079 338 53 47
(tél. ou SMS)

PELLET PIOCHE: Une vision d'horreur: les camions « monstrueux » sur les routes suisses



EN VITESSE

Quartier de la gare à Bulle redessiné

Les TPF et la Ville de Bulle ont présenté à mi-octobre le visage du futur quartier de la gare. Le périmètre couvert par le projet est de 90 000 m². Logements, commerces et espaces publics seront de la partie. A terme quelque 2 000 personnes devraient habiter dans cette zone et 600 devraient y travailler.

La place de la gare sera essentiellement piétonne et servira de plateforme multimodale pour les bus urbains de MOBUL et les taxis. En sous-sol, il y aura une gare routière pour les bus régionaux ainsi que des parkings.

Ce sont les travaux ferroviaires qui vont débiter ce vaste chantier. Ils seront effectués entre 2016 et 2022. Le tout devrait être terminé dans vingt ans environ.

100^e anniversaire de la première ligne électrifiée des CJ

Une vénérable ligne centenaire

Festivités marquées d'une pierre blanche aux CJ. L'année 1913 voit la naissance de la ligne ferroviaire Tramelan-Les Breuleux-Le Noirmont TBN, ainsi que l'électrification de la section Tramelan-Tavannes TT.

De la fusion des deux lignes en 1926 allait naître le CTN, Chemin de fer Tavannes-Le Noirmont, de 22,96 km. Partie officielle et trains spéciaux se sont succédés au début du mois d'octobre sur le réseau CJ. Pour l'occasion la rame «Belle Epoque» d'origine aux couleurs vertes circule et impressionne encore, malgré ou grâce à son siècle d'existence. L'automotrice historique (BCe 2/4 70 et C 7), habituellement



Le train « Belle Epoque » aux Breuleux lors du voyage officiel.

louée sur demande, emmène toujours petits et grands pour un voyage inoubliable à la vitesse de 40 km/h. Prétexte aussi de faire circuler une autre composition historique, le Train des Horlogers, rame 1953 restaurée récemment par la Société La Traction, ainsi que le Tracteur Te 504.

Le TBN est la première ligne ferroviaire électrifiée de la ré-

gion, au départ 1200 volts. La même année se développe la mise en service de la ligne du Loetschberg BLS et la ligne de l'Engadine des Chemins de fer rhétiques. Un point commun entre ces trois lignes, elles ont été exploitées en traction électrique dès le début de leur existence. Sur les crêtes du Jura il aura fallu attendre 1953, soit 50 ans, pour que la Fée

Electricité s'étende intégralement au réseau franc-montagnard (voie étroite), qui en 1944 devenait la Compagnie des Chemins de fer du Jura.

Le Saignelégier-Glovelier SG et le Saignelégier-La Chaux-de-Fonds SC complètent alors le réseau du Haut Plateau. En 1913, la réalisation de la voie ferrée TBN avec de fortes déclivités (rampes jusqu'à 59%, lacets en courbes de 70 mètres de rayon) n'allait pas de soi. Le projet pensé dès le début du XX^e siècle doit faire face aux rivalités villageoises et seule l'autorité et la forte personnalité du curé Beuret, des Breuleux, met tout le monde d'accord, à la condition que la ligne (un rail de 24,5 kg/m) passe par sa localité et qu'elle continue sur Le Noirmont plutôt qu'en direction de Saignelégier... Ici ils ne lâcheront rien et imposeront l'électrification à la traction vapeur telle que voulait l'imposer le Conseil d'Etat bernois! Cette infrastructure eut de suite une importance considérable pour le développement de la région.

Autre époque

Les défis d'aujourd'hui restent nombreux. Les CJ vont instaurer un centre automatisé de gestion du trafic ferroviaire et s'engagent en parallèle dans un projet pharaonique de reconstruction de la nouvelle gare du Noirmont, lieu névralgique au cœur du réseau des lignes CJ. Le projet, reconstruction des voies, des installations de sécurité, des quais ainsi qu'une partie des bâtiments est devisé à plus de 22 millions de francs, ce qui en fait, en termes d'investissement, le chantier majeur actuel. Celui-ci est soutenu par la République et Canton du Jura ainsi que la Confédération et la commune du Noirmont. Pour les responsables du canton du Jura, il ne s'agit pas seulement d'améliorer la qualité du service, mais de construire l'avenir et éloigner les velléités de démantèlement, en s'appuyant sur une conception globale et à long terme de réseau régional ancré à part entière dans le réseau national.

Jean-François Milani

WASCOSA

Die WASCOSA AG ist ein führendes Unternehmen im internationalen Bahntransport mit Sitz in Luzern. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine technisch orientierte und initiative Persönlichkeit wie Sie, als

Technische/r Sachbearbeiter/in Operations (m/w)

Ihre Aufgaben

In dieser vielseitigen Funktion befassen Sie sich schwergewichtig mit der Instandhaltung (Revisionen/Reparaturen) unserer Wagenflotte. Ihre Tätigkeiten umfassen:

- Koordination von Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten mit unseren Kunden
- Planen, beauftragen und überwachen der Instandhaltungsleistungen in Werkstätten
- Führen von Verhandlungen mit Werkstätten und Lieferanten
- Prüfen, kontieren und weiterbelasten von Rechnungen
- Datenpflege in unserem EDV-System
- Gelegentliches Durchführen von Produktaudits in Werkstätten

Ihr Profil

- Abgeschlossene technische Ausbildung, kaufmännische Weiterbildung erwünscht
- Erfahrung in der Instandhaltung von Güter- und Kesselwagen
- Deutsche Sprache, sowie mindestens eine Fremdsprache (F/I) in Wort und Schrift
- Offen, kommunikativ, selbstständig, zielorientiert und stilsicher
- Verhandlungsgeschick, hohe Flexibilität und Belastbarkeit

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine attraktive Herausforderung in einem dynamischen, internationalen Marktumfeld und einem Unternehmen mit starker Identität. Werden Sie Teil einer wachsenden Unternehmung in der selbständiges Arbeiten gross geschrieben wird. Eintritt ab sofort oder nach Vereinbarung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Foto senden Sie bitte an: WASCOSA AG, Domenica Bruno, Human Resources, hr@wascosa.ch

WASCOSA AG
Werftstrasse 4 · 6005 Luzern · Schweiz

T +41 41 727 67 67 · F +41 41 727 67 77
hr@wascosa.ch · www.wascosa.ch

goldenpass

Le GoldenPass (Chemin de fer Montreux Oberland bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer ses équipes de conducteurs de trains, le GoldenPass désire engager des

conductrices/conducteurs de trains pour les lignes Vevey – Blonay – Les Pléiades et Montreux – Rochers-de-Naye

Une formation complète rémunérée est proposée, en vue de l'obtention d'un permis « B 80 » pour la ligne Vevey – Les Pléiades ou « B 60 » pour la ligne Montreux – Rochers-de-Naye. Durée de la formation : environ 7 mois.

Vos tâches :

- Onduite des trains.
- Service clientèle (vente et contrôle des titres de transports, renseignements).
- Sur la ligne des Rochers-de-Naye, maintenance technique légère et nettoyage des trains.

Votre profil :

- Age entre 18 et 40 ans, bonne santé physique.
- CFC obtenu dans un domaine mécanique ou commercial.
- Intérêt pour la conduite des trains et pour la mécanique.
- Aisance dans le contact avec la clientèle. Connaissances de l'allemand et l'anglais.
- Vous considérez les horaires irréguliers comme une chance pour l'organisation flexible de vos loisirs.

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Pierre-François Bitz, responsable des mécaniciens : 021 989 81 48 / p-f.bitz@goldenpass.ch.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à GoldenPass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1 ou par mail à p-f.bitz@goldenpass.ch



www.goldenpass.ch

Le SEV obtient gain de cause mais...

Sont-ils au-dessus des lois?

SEV contre « Stadtbus Chur »: l'Office fédéral des transports a tranché et déclaré la pratique de l'entreprise grisonne contraire à la loi, qui ne veut toutefois pas indemniser les personnes concernées.

Depuis des années, le SEV dénonçait la façon de faire de l'entreprise « Stadtbus Chur AG » (SBC), qui violait des dispositions de loi au niveau de temps de travail. Concrètement l'entreprise calculait mal les temps de déplacement, à savoir le temps crédité lorsque le le début ou la fin du service ne se font pas au même endroit, ainsi que les suppléments de temps pour les pauses à l'extérieur, non crédités aux chauffeurs. Aussi bien l'ancien président du Conseil d'administration Dieter Heller que son successeur Urs Cadruvi, qui ont tous deux fonctionné également comme directeur ad interim de SBC durant plusieurs mois, ont toujours nié malgré



les preuves claires fournies par le SEV. Le secrétaire syndical régional Peter Peyer a dû dès lors poser plainte auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) en octobre de l'année dernière.

Les autorités fédérales donnent raison au SEV

Après de nombreux échanges de courriers, où les deux parties, SEV et SBC, ont présenté leurs arguments, l'OFT a donné raison au SEV sur plusieurs points essentiels. «Après un rapide calcul du SEV, les collaborateurs SBC auraient donc perdu environ 1,5 million de francs durant les cinq dernières années», explique Peter Peyer.

La réaction se fait attendre

Le SEV attendait que la ville de Coire, en tant qu'actionnaire majoritaire, en tire les conclusions qui s'imposent et réagisse. Selon le SEV, il faut maintenant:

- dédommager les collaborateurs pour les indemnités retenues, non payées;
- remplacer Dieter Heller et Urs Cadruvi au Conseil d'administration;
- préparer immédiatement des directives conformes à la loi.

SBC a tenté, dans une première prise de position suite à la décision de l'OFT, de minimiser l'affaire et de se tirer des flûtes en ce qui concerne les suites à

donner. L'entreprise a même essayé de faire croire que le SEV rendait là un mauvais service aux conducteurs. Pour le syndicat, il est clair que le fait de demander un calcul des temps de pause et de déplacement conforme à la loi est tout bénéfique pour les collaborateurs, qui en profiteront. Un employeur juste, qui remarque qu'il a commis une erreur, la corrige, en octroyant rétroactivement ce qui avait été mal calculé. Si la direction SBC persiste dans sa position de ne pas répondre aux requêtes légitimes des collaborateurs, le SEV n'hésitera pas à mener l'affaire devant le tribunal civil.

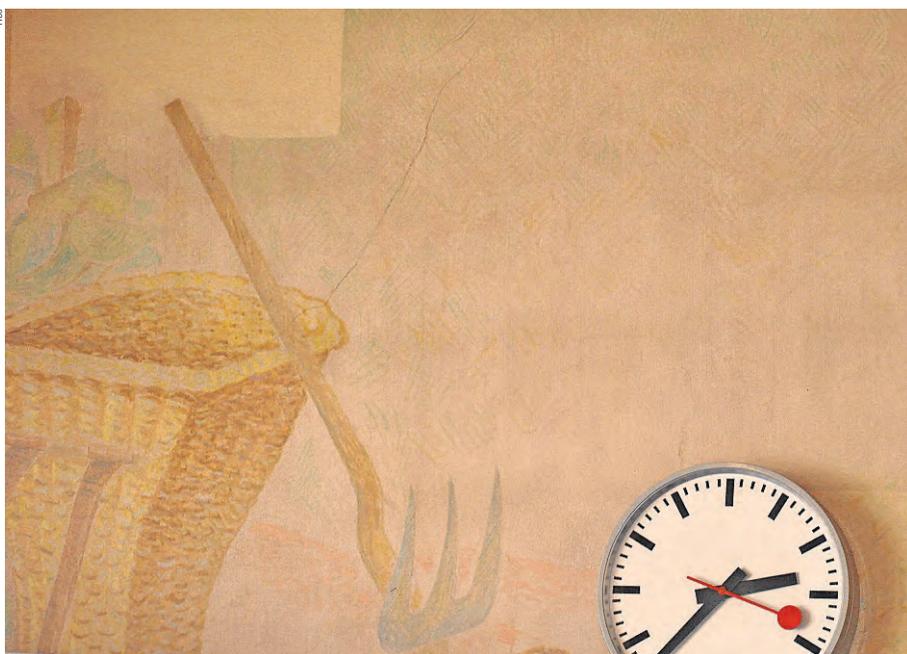
Une CCT, absolument!

Le SEV demande à la ville de Coire d'agir rapidement pour conclure une CCT. Les plus grands employeurs des transports publics du canton des Grisons et de la Suisse orientale ont tous une CCT. Les collaborateurs SBC devraient pouvoir également en avoir une rapidement. Ainsi, de tels soucis n'arriveraient plus, puisque la CCT garantit une conformité avec les directives légales en matière de temps de travail. «Le SEV sera prêt à négocier une CCT avec SBC dès que celui-ci respectera le droit en vigueur», explique Peter Peyer.

A quand un dédommagement?

Le SEV n'a pas obtenu gain de cause auprès de l'OFT sur un point: le SBC ne doit pas de lui-même verser les indemnités retenues aux conducteurs concernés mais uniquement à ceux qui portent plainte au tribunal. Le SBC ferait mieux de ne pas s'engager dans un tel processus interminable, et plutôt proposer une solution rapide aux employés. **SEV**

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° 20:

Il s'agissait de la gare de Langnau (BE).

Le sort a désigné **Claude Mösching, membre de la section PV Valais**, domicilié à Ardon, 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

Sur Internet

Rendez-vous sur notre site 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 13 novembre 2013