

## Transports des marchandises

Le Conseil des Etats a apporté quelques améliorations à la loi sur le transports des marchandises par rapport au National.

Page 3

## Actualité romande

Les négociations CCT TL sont très dures, tandis que le chantier du RER FVG laisse craindre une détérioration des conditions de travail du futur personnel.

Page 5



## Elisabeth Zemp

«Grâce à la prévention on vit non seulement plus longtemps mais aussi mieux.»

Pages 6 et 7

Congrès SEV – les délégués ont clairement protesté contre le dumping chez Crossrail admis par l'OFT

# Contre vents et marées



Les délégués se sont protégés au moyen de pèlerines et de parapluies contre le déluge de problèmes que l'OFT risque d'engendrer avec ses décisions et ses visions.

Le dumping légalisé chez Crossrail a suscité l'ire de la base. Le directeur de l'OFT Peter Füglistaler a perdu son calme. Les articles consacrés aux assemblées des délégués des sous-fédérations du 27 mai seront publiés dans notre édition du 25 juin.

Pages 2, 3 et de 8 à 15



## EN VITESSE

SBB Cargo  
International

■ Le SEV est le porte-voix des mécanos et a reçu un mandat clair. L'entreprise doit se faire une raison. « Cela fait dix ans que je mène des négociations », s'est exclamé **Angelo Strop-pini**, secrétaire syndical, « mais jamais aucun employeur ne m'avait dit que les syndicats sont des obstacles sur la route qui mène à une solution. C'est ce qui se passe avec SBB Cargo International et cela traduit bien le climat qui règne durant ces négociations ». Lors de l'assemblée du dimanche 7 juin à Bellinzona, Strop-pini a expliqué que l'entreprise avait tenté de discréditer le syndicat. « Il doit être clair pour l'entreprise que le syndicat est le porte-voix de vos revendications », a expliqué **Martin Allemann**, chef de la communauté de négociations. L'assemblée a en effet très peu apprécié l'invitation « privée » faite par SBB Cargo International à cinq mécanos de Bellinzona, convoqués à Olten, apparemment pour tâter le terrain. « Nous ne sommes pas d'accord », a explosé la salle, soulignant que les mécanos ne se laisseront pas diviser pour être mieux contrôlés (en référence à « diviser pour mieux régner »).

frg/Hes

## Mobility pricing

■ Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de rapport stratégique sur la tarification de la mobilité. Ce dernier contient différentes solutions de redevances liées à l'utilisation des transports, applicables en Suisse, fonctionnant selon le principe du « pollueur-payeur ». Pour le Conseil fédéral, la tarification de la mobilité permettrait d'utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et de réduire les pics d'affluence. L'utilisation des routes et du rail serait plus onéreuse aux heures de pointe et meilleur marché aux heures de moins grande affluence. La consultation court jusqu'en septembre 2015.

Décision de l'OFT: le SEV va devant le Tribunal fédéral administratif

## Affaire Crossrail: plainte

**Comme déjà dit, l'histoire des salaires de Crossrail ira devant les tribunaux. Le SEV a déposé plainte contre la décision de l'OFT auprès du tribunal fédéral administratif.**

Peter Füglistaler, le directeur de l'OFT, s'est défendu lors du Congrès de traiter l'affaire Crossrail comme une patate chaude (voir page 8). Mais c'est pourtant un fait que l'Office fédéral des transports, en publiant sa décision, s'en est remis ouvertement aux tribunaux pour décider si oui ou non les salaires de Crossrail à Brigue sont conformes à ce qui se fait dans la branche. L'OFT savait dès le départ que valider des salaires si bas allait déclencher une réaction du SEV et que ne pas les valider aurait déclenché une réaction de Crossrail...

**L'expertise: base de travail**

Le SEV a maintenant déposé

une plainte, dans les délais impartis, au Tribunal administratif fédéral de Saint-Gall. Selon Marco Donatsch, l'avocat du SEV, les arguments ne sont pas difficiles à trouver. Ayant contribué à l'expertise du SEV remise à l'OFT, il connaissait déjà bien la thématique et a pu se baser sur les arguments déjà évoqués, puisque l'OFT n'a pas dévoilé beaucoup de nouveaux éléments dans sa décision. Crossrail avait essayé en réaction de fournir à l'OFT des chiffres embellis, incluant les indemnités et calculant le tout sur 12 salaires mensuels, mais cela n'enlève finalement rien au fait que l'entreprise paie ses mécanos à Brigue en dessous de 4000 francs par mois. Et ceux-ci doivent être comparés aux 5300 à 5700 francs que le BLS et CFF Cargo paient à leurs mécanos comme salaire d'entrée. Pour le SEV, ces salaires-là sont la base pour la définition de salaires de mécanos conformes à la branche en Suisse.

**Appliquer les salaires conformes à la branche**

La plainte déposée demande que l'accès au réseau octroyé à Crossrail soit retiré si celle-ci ne paie pas des salaires conformes à la branche comme définis par le SEV. Il y a également une alternative proposée: le tribunal peut aussi demander à l'OFT de revoir sa position et d'appliquer les salaires usuels comme calculé par le SEV. Pour rappel, l'entreprise Crossrail a décidé, au printemps 2014, de transférer à Brigue quelques douzaines de mécanos jusque-là employés à Domodossola, pour effectuer exactement les mêmes trajets qu'auparavant. Les mécanos recevraient alors, après avoir suivi la formation, un salaire d'à peine plus de 3000 francs, un quart de plus qu'à Domodossola. Le SEV a conseillé aux mécaniciens, en accord avec le syndicat partenaire italien, de ne pas signer ces contrats individuels de travail. Il était en ef-

fet clair que Crossrail voulait ainsi contourner les directives italiennes pour s'en sortir à meilleur marché: en Suisse, il ne faut plus deux mécanos dans la locomotive mais un seul suffit, et la loi italienne prévoyait à l'époque du transfert des mécaniciens une protection contre le licenciement très stricte. Côté suisse, le problème était surtout le niveau des salaires, qui sont bien plus bas que ceux usuels en Suisse, avec une différence qui va bien au-delà de 1000 francs. Le SEV avait alors fait remarquer que pour avoir un accès au réseau suisse, il faut payer des salaires conformes à la branche. A la surprise générale, l'Office fédéral des transports ne s'est pas rangé à ce point de vue mais a plutôt remis en question la notion, jusqu'à présent non débattue, de « branche du trafic marchandises par rail ». Entre-temps, Crossrail avait un peu augmenté ses salaires, mais les 3600 francs mensuels prévus (après formation) ne

Manifestation du 30 mai contre le projet de réforme de la prévoyance vieillesse

## Ils étaient « rouges de colère »

**Très bonne présence du SEV le samedi 30 mai à Lausanne. Et en tout, ce sont plus de 700 personnes qui ont défilé dans les rues de Lausanne pour montrer leur désapprobation au « plan Berset ».**

« 64 ans c'est bien assez, non, non, non au paquet Berset », « Nous sommes rouges, rouges de colère contre les fossoyeurs de nos retraites », « Pas de cadeau pour les nantis, de l'argent pour les petits »: voilà les slogans scandés par les manifestants. Ils répondaient à l'appel des syndicats et des partis d'extrême gauche.

Hes



Le SEV était bien présent le 30 mai à Lausanne, avec des représentants de toute la Suisse.



# déposée



Plainte auprès du tribunal fédéral administratif – pour éviter un déluge de problèmes.

remplissent encore de loin pas les exigences conformes à la branche.

En même temps, l'OFT a mandaté des experts pour légitimer sa vision des choses. Ceux-ci sont arrivés à la conclusion qu'il

n'existe pas véritablement une unique branche «trafic marchandises par rail», mais plutôt deux différentes: une pour le trafic intérieur et une pour le trafic international. Dans le second, il faudra selon eux également

prendre en compte, pour définir des salaires usuels, ce que paie la concurrence étrangère à ses employés. L'OFT légalise ainsi le dumping salarial chez Crossrail.

Peter Moor/Hes

## Trafic marchandises: le Conseil des Etats prévoit des corrections

# Pas bon, mais mieux

**La possibilité d'externaliser CFF Cargo a été clairement écartée.**

Le Conseil des Etats a suivi le Conseil national concernant divers points de la loi, notamment un autofinancement du trafic marchandises intérieur, mais à une exception près: le Conseil national avait décidé de délier les CFF de leur devoir de transporter les marchandises. Cette malheureuse décision a été corrigée par le Conseil des Etats. Ce point retourne maintenant sur la table du Conseil national. «Il nous reste à espérer que le Conseil national suive cette position, car le transport des marchandises est un domaine central du trafic ferroviaire suisse», déclare le président SEV Giorgio Tuti.

### Enterrer l'externalisation

Le Conseil des Etats a en particulier définitivement enterré la motion de la commission des transports du Conseil national qui demandait l'externalisation du trafic marchandises hors des CFF.

Le SEV a réagi à ces décisions par un communiqué de presse. Il se réjouit des améliorations mais il craint toujours que les choses n'évoluent pas de la bonne manière. «Lors de la session de printemps, le Conseil national a pris des décisions qui ne présageaient pas un avenir serein au trafic marchandises ferroviaire intérieur. Le Conseil des Etats a maintenant quelque peu redressé la barre et corrigé deux points essentiels. Et le SEV estime que «c'est seulement par un man-

dat clair dans la législation que le transfert du trafic de la route au rail pourra être effectué dans le trafic intérieur également».

### Interdiction de circuler la nuit: on n'y touche pas

Il y a malgré tout aussi des points dans la loi que le SEV salue car ils améliorent certains aspects qui sont actuellement au désavantage du trafic marchandises par rail, s'agissant par exemple de la priorité pour l'octroi des sillons en rapport avec le trafic voyageurs, et du soutien d'investissements. Le SEV salue en outre qu'on n'ait pas touché à l'interdiction de circuler la nuit pour le trafic marchandises routier.

pmo/Hes

## ÉDITO

En y mettant beaucoup de bonne volonté, on peut voir comme une embellie la décision du Conseil d'Etat lors de l'examen de la révision de la Loi sur le trafic marchandises. La Chambre haute a en effet pris une autre voie que le National qui avait décidé de rendre CFF Cargo légalement indépendante des CFF, sans en clarifier les conséquences. Le Conseil des Etats a au contraire demandé un rapport au Conseil fédéral, qui doit analyser le potentiel de développement du trafic marchandises des CFF et donc de CFF Cargo.

«Le trafic marchandises du futur se concentrera tout simplement sur ce qui est rentable puisqu'il ne sera pas possible d'opposer à la fermeture des points de dessertes des wagons isolés ni un mandat de transfert modal, ni le devoir d'une offre universelle.»

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports du SEV

En outre, le Conseil des Etats n'est pas prêt à libérer les CFF de l'obligation d'offrir des prestations de transport marchandises. Telles sont les éclaircies dans cette révision de la loi, qui demeure dévastatrice pour le reste.

La nouvelle loi prévoit en effet que le trafic marchandises s'autofinance, n'ait pas d'objectif de transfert de la route au rail et ne soit pas part intégrante du service universel. Il n'y a pas besoin de beaucoup d'imagination pour deviner le visage du trafic marchandises du futur. Il se concentrera tout simplement sur ce qui est rentable puisqu'il ne sera pas possible d'opposer à la fermeture des points de dessertes des wagons isolés ni un mandat de transfert modal, ni le devoir d'une offre universelle.

On ne saurait se consoler de la volonté du National qui propose que ces fermetures dépendent de l'assemblée générale, soit du Conseil fédéral. Surtout lorsqu'on connaît la composition à majorité bourgeoise de notre gouvernement, sa foi dans le marché et dans l'autofinancement du trafic marchandises, malgré que le CF reconnaisse qu'il croîtra aussi sur le rail. En continuant sur cette voie, le trafic marchandises va certes croître, mais notre Parlement l'envisage sur les routes.

C'est pourquoi nous devons rappeler l'important rendez-vous électoral de cet automne lorsque nous renouvellerons le Parlement. Celui ou celle qui ne se contente pas d'éclaircies mais souhaite un ciel radieux sait ce qu'il lui reste à faire avec son bulletin électoral.

## Quand mobilité engendre inégalités

Dans notre société de mouvement, la mobilité est assimilée à une liberté fondamentale de l'individu dont les déplacements sont facilités par les progrès techniques et les politiques en matière de transports. Outre cette mobilité géographique, très souvent quotidienne et liée au travail, on connaît les divers mouvements consécutifs à des choix de vie plus ou moins librement consentis. Il s'agit avant tout de la mobilité résidentielle des habitants ou de la mobilité sociale des individus, correspondant à leur capacité – ou à leurs chances – de surmonter les désavantages éventuellement liés à leur genre, à leur condition ou à leur origine.

Ces formes de mobilité expriment non seulement des libertés mais impliquent aussi des inégalités, flagrantes dans le secteur des transports de personnes, particulièrement dans certains pays où elles ont récemment fait l'objet d'études révélatrices.

Ainsi, aux Etats-Unis, des chercheurs ont mis en évidence les effets discriminatoires de la persistante insuffisance d'investissement dans le développement et, pire encore, dans l'entretien des réseaux tant ferroviaires que routiers. Dans les grandes métropoles américaines, New York en tête, les habitants relativement moins bien nantis de la proche et grande banlieue se trouvent dépendants de métros vieillissés, d'autobus irréguliers, voire de trains historiques, tous oubliés des autorités comme des sociétés d'exploitation et de financement. Cette négligence généralisée se poursuit au détriment d'usagers

contraints d'utiliser des moyens de transport frappés d'une obsolescence qui n'est certes pas systématiquement planifiée mais bien réelle.

Or, «à défaut de transports publics véritablement

performants, il semble très difficile de réduire les inégalités», constate Rosabeth Moss Kanter, professeure à l'Université de Harvard, dans un ouvrage qui vient de paraître sous le titre «Move» et plaide pour un effort national tendant à remettre les infrastructures américaines en bon état de fonctionnement. Avec raison, elle rappelle que l'existence de moyens de transports efficaces et offerts à des prix raisonnables détermine l'accès aux ascenseurs sociaux et aux bénéfices de la croissance économique. Cela vaut tant pour les bonnes écoles et les emplois que pour les soins médicaux et les produits alimentaires de qualité.

Et quand des initiatives sont prises pour promouvoir des moyens de transports différents, plus avantageux en coûts pour les utilisateurs et pour l'environnement, elles bénéficient en priorité aux habitants des quartiers les moins défavorisés. Ainsi des vélos offerts en libre partage auxquels, selon une étude portant sur la ville-capitale de Washington peuplée pour moitié par des personnes de couleur, ont recours en majorité de jeunes hommes blancs, dont plus de 50 % reçoivent un revenu confortable, égal ou supérieur à 100 000 dollars par année.

Des constats analogues ont été faits en France où l'offre de transports collectifs, sur rails et en site propre, varie fortement entre les régions rurales et les zones métropolitaines, tout comme entre les centres des villes, leurs quartiers périphériques et les grandes banlieues. Mais, outre la question de la disponibilité des transports publics, liée à l'investissement consenti par les organismes de l'Etat, il y a celle de leur accessibilité, déterminée par leur coût plus ou moins onéreux selon les usagers. Jean-Pierre Orfeuill, professeur émérite à l'Institut d'urbanisme de l'Université de

Paris-Est Créteil, a calculé que si les ménages pauvres adoptaient les mêmes pratiques de mobilité quotidienne que les ménages à revenus moyens, ils devraient consacrer de 20 % à 26 % de leurs ressources à leurs frais de déplacement – une proportion de toute évidence insupportable.

En Suisse, les dépenses pour la mobilité, tous moyens de déplacement confondus ainsi qu'assurances et taxes comprises, n'atteignent pas 10 % du budget des ménages. Le prix au kilomètre-voiture ne cesse de baisser depuis plusieurs décennies, sous l'effet du progrès technique principalement. De leur côté, les collectivités (Confédération, cantons et communes) prennent en charge une part importante des investissements liés au développement des réseaux nationaux, régionaux et urbains. Quant aux frais d'entretien des installations d'exploitation, ils augmentent avec l'intensification du trafic et font l'objet de demandes croissantes de la part des CFF. Ces derniers envisagent de consacrer au budget d'entretien une part appréciable des quelque neuf milliards de francs d'investissements prévus pour des travaux d'extension dans les années 2017 à 2020.

Aux Etats-Unis comme en France, le manque récurrent d'investissements publics pour le développement des réseaux et l'entretien des équipements renforce les inégalités entre les différents territoires et entre les catégories d'usagers. En Suisse, où l'Etat assume mieux ses responsabilités, les inégalités devant la mobilité demeurent nettement moins prononcées. Veillons à ce qu'elles n'augmentent pas, sous l'effet de l'un ou l'autre de ces plans d'économie ou carrément d'austérité qui jouissent à l'heure actuelle d'une faveur injustifiable au vu de leurs effets économiques et sociaux.

Yvette Jaggi



## ENSEMBLE NOUS SOMMES TOUJOURS PLUS FORTS

Recrute des collègues, fais-les adhérer au SEV et tu recevras de nouvelles primes attractives !





## CCT TL: LES NÉGOCIATIONS SE POURSUIVENT

Alors que la conférence CCT TL avait clairement affiché sa détermination contre le salaire au mérite, tout en voulant poursuivre les négociations, la direction des tl a tenté un coup de force et voulu imposer son système salarial en menaçant de rompre les négociations. Pour le SEV, il n'était pas question d'accepter cette logique irresponsable du tout ou rien. Dès le début des négociations, «nous nous sommes engagés à parvenir à une bonne CCT. Tant que cet objectif n'aura pas été atteint, pas question d'interrompre les pourparlers», rappelle Christian Fankhauser, à la tête de la délégation de négociations du SEV.

Le dialogue s'est poursuivi le mardi 9 juin pour essayer de trouver des solutions aux nombreux points ouverts, notamment les évaluations individuelles, le nombre de semaines de vacances, etc. A l'heure où nous mettons sous presse, les deux parties ont convenu de poursuivre les négociations les 16 et 17 juin. Il n'y aura donc pas de manifestation le 15 juin comme annoncé par le SEV en cas de rupture des négociations. Les nouvelles toutes fraîches sont consultables sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) et sur l'application SEV-TL. Des SEV-Infos auront été affichées dans les lieux de travail. Pour rappel, la CCT sera soumise aux membres SEV – LE partenaire social de l'entreprise – lorsque le résultat aura été jugé bon par les deux parties. **vbo**

## ARC LÉMANIQUE

### RER: le nom c'est bien, de bonnes conditions de travail c'est mieux!

Les CFF et le conseiller d'Etat genevois Luc Barthassat ont lancé en grandes pompes le 1<sup>er</sup> juin un sondage pour déterminer le nom du futur RER franco-valdo-genevois. Un nom qui résonne comme un joli gadget marketing. Les autorités ne disent rien des conditions de travail qui seront en vigueur sur le RER. Pour le SEV, les mécaniciens qui conduiront les futurs trains, les agents de train et ceux qui entretiendront et nettoieront les véhicules

devront avoir des conditions de travail identiques à celles de la CCT CFF avec un contrat de travail CFF. Par ailleurs, nous refusons le dumping salarial, toutes et tous les salarié-e-s qui exerceront sur territoire suisse devront bénéficier, au minimum, des conditions de travail appliquées aux CFF.

Le personnel n'acceptera pas que l'exploitation du RER-FVG occasionne des suppressions de places de travail ou des changements de conditions

d'emplois. Pour le SEV, il n'est pas imaginable que le développement de la région se fasse en préteritant les conditions de travail.

Le personnel CFF de la région genevoise interpelle les CFF et le Conseil d'Etat afin qu'ils prennent conscience des attentes des employé-e-s. Ce n'est qu'en respectant ces attentes que l'exploitation du RER-FVG sera possible et tiendra ses promesses de mobilité et de développement économique et social! **SEV**

### Mesures liées au franc fort au BLS: on fixe les règles!

Quelque 150 collaborateurs BLS ont répondu à l'invitation du SEV, de Transfair et du VSLF et se sont réunis le soir du mardi 26 mai à Berne.

Le paquet de mesures proposé par la direction du BLS SA pour compenser les pertes dues à la chute du cours de l'euro a donné lieu à des discussions intenses entre la communauté de négociations (CN) et les membres. Les employés BLS présents se sont exprimés parfois avec véhémence contre les motifs invoqués par la direction du BLS ainsi que les mesures proposées. La mauvaise humeur causée par les mesures d'économies supplémentaires en plus du programme Gipfelsturm et le manque de confiance en la direction se sont bien fait ressentir dans les prises de

parole. Lors d'une votation consultative qui s'est déroulée récemment, la délégation de négociations a reçu un mandat de négociations qui demandait de respecter les conditions suivantes:

- l'accord doit être résiliable et de durée limitée
- les salaires sont tabous
- la totale transparence et la nécessité absolues de telles mesures doivent être prouvées
- les cadres supérieurs, conseil d'administration inclus, montrent l'exemple en renonçant de manière substantielle à des améliorations salariales (pas de bonus!).

Les autres conditions cadres considérées comme étant incontrôlables par la CN, comme la

protection absolue contre le licenciement pour raison économique durant la période de validité et un examen périodique de l'usage fait des mesures prévues ainsi que de leur nécessité, doivent figurer dans l'accord. En outre, cet accord devra être absolument signé par BLS Cargo SA. Le fait qu'environ un quart des participants refuse tout sacrifice de la part du personnel montre l'ampleur du mécontentement envers la direction du BLS. La délégation de négociations remercie les collaborateurs du BLS pour leur venue en grand nombre. Les requêtes et suggestions issues des différentes interventions seront incluses dans les prochaines négociations. **Fi**

La résolution se trouve sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## CARNET DE BORD

### Vous souvenez-vous de Swissair?

Vous souvenez-vous de Swissair? Combien l'excellence, la fiabilité, et le service étaient une image de marque pour la Suisse. Le grounding retentissant ne semble pas avoir servi de leçon aux autres fleurons de la suissitude. La Poste vend des colifichets dans ses offices qui n'ont pas encore disparu et se lance dans le trafic de dossier médicaux. Les CFF appliquent avec un temps de retard les recettes qui démantèlent peu à peu la Deutsche Bahn. Là aussi sans en rien apprendre. Cela commence par se séparer du système intégré comme l'exigent les accords bilatéraux. Chaque partie de ce qui était une entreprise prend dorénavant la forme d'un département qui entretient des relations commerciales avec les autres: on refait le kilomètre de sillon aux wagons qui les utilisent ou on engrange les bénéfices de l'immobilier pour les actionnaires et tant pis s'il n'y a pas d'argent pour les installations de sécurité.

Cela se poursuit dans le lien aux usagers qui deviennent des clients. Cette orientation client ne lésine cependant pas sur les paradoxes: par exemple les CFF viennent de décider que les agences de voyage des gares sont devenues inutiles et l'offre voyage des CFF ne va pas tarder à subir le même sort. Dorénavant, il faudra que chacune, chacun se débrouille pour obtenir des infos au guichet entre les départs immédiats, les groupes chinois ou indiens qui font leur réservation pour Zermatt, ou les malheureux qui viennent s'informer sur les trains en retard. Pour les billets, les renseignements, les plans de voyage, les CFF misent sur le tout à l'écran et sur la future carte «Swiss-Pass». Oui, mes chères et chers, il ne nous reste qu'à pianoter, qu'à apprendre à organiser nos voyages sur internet car de toute évidence le métier d'agent de voyage n'est plus au goût du jour. Pour optimiser la relation client, on peut faire mieux!

Il faudra que nous entendions que le monde change et que les goûts des clients évoluent. Pourtant on ne m'enlèvera pas de l'idée qu'il s'agit d'autre chose. On a favorisé le low-cost, on a poussé sur le devant de la scène le do-it-yourself, faisant croire que nous pouvions toutes et tous organiser nos voyages à moindres frais. C'était sans nous informer du revers de la médaille: le temps passé devant son écran, les mauvaises surprises, les innombrables sites qu'il faut compulsier et surtout l'argent perdu parce que l'on ne connaît pas les rabais et les subtilités du trafic. Et paradoxalement, nous ferons la découverte que toute la standardisation des différents systèmes de paiement et de réservation a disparu avec la libéralisation...

Dans le fond ce n'est pas tant le grounding de Swissair qui est plein d'enseignements, mais le chemin qui y a mené: se débarasser de secteurs que l'on n'estime plus assez rentables dont on oublie qu'ils sont la porte d'entrée des usagers à un système, être plus préoccupé de ce qui se passe à l'extérieur plutôt qu'à l'intérieur, ne pas accompagner les usagers dans leurs modes de consommation, mais au contraire décider pour eux ne peut pas les fidéliser.

Et ce n'est pas la carte «SwissPass» qui sortira en août qui suppléera à cela. Les clients seront scrutés dans leurs déplacements grâce aux puces RFID, mais surtout nos abonnements seront renouvelables automatiquement, sauf résiliation. Obliger les clients plutôt que fidéliser les usagers...



Valérie Solano

La professeure bâloise Elisabeth Zemp Stutz est spécialiste de la thématique des genres et de la santé



## « C'est la société qui est gagnante »

*Elisabeth Zemp Stutz étudie les différences entre les genres sur le plan de la santé, entre autres dans le monde du travail. Elle est l'oratrice principale de la journée de formation 2015 de la commission des femmes SEV.*

■ **contact.sev:** Si l'on commence par Adam et Eve, quelle est la différence entre l'homme et la femme?

**Elisabeth Zemp Stutz:** Pour ce qui est d'Adam et Eve, la différence réside dans la séduction.

■ **C'est donc la première distribution des rôles: la femme en tant que séductrice incitatrice au péché?**

Effectivement, nous avons là déjà une catégorisation des sexes puisque l'acte qui mène à l'exclusion du Paradis est

attribué à Eve. Mais revenons à la différence: elle existe à plusieurs niveaux. Sur le plan génétique et biologique, et pour le développement corporel et les fonctions de l'organisme, comme par exemple le métabolisme ou le système hormonal. Il y a aussi beaucoup de différences qui ont leurs origines dans les comportements culturels et sociétaux, au niveau de l'interprétation, de la manière d'agir ou du choix de la profession par exemple. Souvent, les deux domaines sont étroitement liés et difficilement dissociables.

■ **Est-ce que les différences entre hommes et femmes se sont amenuisées, entre autres grâce à certaines mesures politiques?**

Les mesures politiques ont pour objectif d'obtenir une égalité entre les hommes et les femmes. Dans le domaine de la santé, les possibilités d'appliquer cette égalité sont plus limitées. Par exemple, on ne peut pas répartir équitablement une grossesse entre l'homme et la femme... Mais les chances doivent être les mêmes au niveau de la santé, et ceci peut être obtenu par des mesures politiques.

■ **Où peut-on agir?**

La différence la plus connue réside dans l'espérance de vie. Elle a passé durant le dernier siècle de 50 à 80 ans, et de ma-

nière plus prononcée pour les femmes des pays occidentaux que pour les hommes. Dans les années 90, la différence en Suisse entre les hommes et les femmes était de sept ans. Les hommes vivaient à l'époque sept ans de moins que les femmes. Cette différence a diminué. Depuis 2012, la différence est de quatre ans. Ceci à cause d'une amélioration chez les hommes, un recul des suicides et des décès suite à un problème cardio-vasculaire ou un cancer. Dans ces domaines, il

**« Les grossesses non désirées, les problèmes en relation avec la menstruation, les maladies gynécologiques cancéreuses jouent un rôle important déjà dans la vie des femmes jeunes. »**

est possible de réduire les différences les plus importantes liées à des décès prématurés. Chose plus difficile dans d'autres secteurs comme celui de la reproduction. Les grossesses non désirées, les problèmes en relation avec la menstruation, les maladies gynécologiques cancéreuses jouent un rôle important déjà dans la vie des femmes jeunes. De manière analogue, des problèmes spécifiques au sexe apparaissent aussi plus tard dans la vie des hommes, c'est le cas du cancer de la prostate par exemple.

■ **Quelles mesures s'imposent pour la santé d'un point de vue général?**

Beaucoup de ces maladies dépendent du mode de vie et

apparaissent à la longue, aussi bien les risques que les bienfaits agissent sur la durée. Voici quelques exemples classiques: faire du sport et manger sainement agissent positivement, fumer et être en surpoids font pencher la balance du mauvais côté...

■ **Où faut-il mettre l'accent?**

On devrait si possible tenir compte des situations quotidiennes réelles et invoquer des motifs qui accrochent. Ceux-ci ne sont pas les

Drôle de question! Que craignez-vous exactement?

■ **Ce que je veux dire, c'est: laissez-moi mourir d'une crise cardiaque plutôt que d'attraper un cancer vingt ans plus tard...**

Une « belle mort » d'une crise cardiaque est un mythe! Dans les faits, on trimballe bien souvent avec soi des problèmes de cœur pendant des années... Pour ce qui est maintenant de la question: veut-on rallonger l'espérance de vie? Durant les 50 dernières années, nous n'avons pas seulement gagné des années de vie mais aussi des années de vie en relativement bonne santé. La durée de maladie et de souffrance des gens s'est réduite à une petite période en fin de vie. Donc les efforts en matière de prévention n'apportent pas seulement un plus dans la longueur de la vie, mais aussi dans la qualité de vie.

■ **Parlons maintenant de l'environnement professionnel. Les transports publics sont surtout un monde d'hommes. Faut-il dans ces conditions prendre garde tout particulièrement aux femmes?**

Il y a des dispositions de protection qui doivent être respectées lorsque des femmes effectuent des métiers typiquement masculins, dans le domaine de la reproduction mais aussi concernant les charges physiques.

### BIO

**Age:** 60 ans

**Famille:** mariée, une fille

**Carrière:** études de médecine, FMH dans la prévention de la santé, une année de spécialisation à Boston; professeure à la faculté de médecine à l'Université de Bâle. Depuis sa thèse, intérêt prononcé pour la question de la femme et la santé, ensuite élargissement du secteur d'activités aux genres et la santé, ce qui constitue actuellement le thème principal de ses travaux. Depuis 2009, engagée à l'Institut suisse de santé tropicale et publique à Bâle, cheffe du groupe de travail sur les genres et la santé.

**Loisirs:** activités en plein air, lecture, expositions, musique.





Elisabeth Zemp Stutz à son bureau à l'Institut suisse de santé tropicale et publique à Bâle.

Il y a en outre au quotidien diverses choses dont il faut avoir conscience, dans la préparation du travail et la manière de s'occuper des gens. On connaît par exemple des institutions de désintoxication qui ne tiennent pas suffisamment compte des besoins des femmes car elles constituent moins de 20 à 30 % des pensionnaires. Il faudrait avoir là peut-être des règles de conduite.

■ **Dans les transports publics, la mécanicienne de locomotives est un cas typique. Auparavant, la profession comportait beaucoup de tâches très physiques, maintenant ce n'est plus le cas. Malgré cela, la part des femmes est encore très restreinte.**

La charge physique ne devrait plus être, de nos jours, un critère d'exclusion. Entre-temps les femmes peuvent apporter les connaissances et aptitudes nécessaires. Il faut laisser l'évolution se faire et signaler, dans les profils professionnels et les annonces, que la conduite d'une locomotive peut aussi être effectuée par une femme.

■ **Vous avez toujours fait remarquer que les médicaments n'agissent pas de même sur les femmes que sur les hommes. Je pourrais m'imaginer que la protection de la santé n'est pas non plus la même pour les hommes et pour les femmes à la place de travail, même s'il s'agit de la même profession.**

La différence existe pour les médicaments parce que les substances sont censées agir sur le métabolisme. Et les processus sont différents chez les hommes ou chez les femmes. Pour le travail ce n'est pas le même problème: il s'agit là de protéger le personnel contre toutes substances et influences nocives, hommes et femmes confondus. L'important est de savoir si une femme doit être particulièrement protégée, peut-être parce qu'elle est enceinte ou que sa fertilité pourrait être atteinte. Pour cela, il faut des dispositions spéciales de protection.

■ **A qui votre activité de prévention de la santé profite le plus: aux personnes**

**isolées, à la société ou à l'économie?**

Idéalement à tout le monde!

■ **Et dans les faits?**

(elle hésite) Nous travaillons dans la santé publique, «Public Health». Nous essayons d'agir par des programmes, la législation et des conditions cadres. Dans cette perspective, ce sont moins les personnes isolées que la population qui profitent de nos activités. C'est la société qui est gagnante. Mais cela concerne naturellement aussi les individus. Nous savons que les pays les plus riches investissent beaucoup plus dans les systèmes de santé que la plupart des pays du Sud, et que cela se répercute drastiquement sur chacune et chacun; un exemple en est le taux de mortalité en couches.

■ **Votre champ d'activité est extrêmement large: cela va de l'allaitement durant les premiers mois de vie jusqu'à la médication en cas de maladies cardio-vasculaires. Où va votre préférence?**

Mon intérêt principal est la question de savoir comment

le genre agit sur la santé, et d'y répondre pour toutes les tranches d'âge et dans tous les domaines de la santé.

■ **Où est-il urgent d'agir? En Suisse?**

■ **Partout. Vous avez fait des recherches sur l'allaitement dans les pays du Sud, les choses sont sûrement différentes chez nous...**

La conciliation entre l'allaitement et le travail est un thème d'actualité chez nous également. Plus de femmes travaillent aujourd'hui que par le passé, elles effectuent des taux plus élevés et retournent plus tôt au travail après une grossesse. Le temps de congé payé est de 14 semaines et les femmes ne peuvent pas travailler sans donner leur accord pendant les 16 semaines suivant l'accouchement, mais la plupart d'entre elles n'ont pas fini d'allaiter à ce moment-là. En Suisse, la durée d'allaitement moyenne en 2014 était de 31 semaines. La Société suisse de pédiatrie recommande 4 à 6 mois de pur allaitement. Les

femmes doivent être informées qu'elles ont le droit d'allaiter au travail et sur le temps de travail payé. Quelque 10 % seulement des mères qui sont retournées au travail disent qu'elles ont été informées de leurs droits par leur employeur, et un tiers a pu disposer d'un local pour allaiter au travail.

■ **Vous êtes l'oratrice principale lors de la journée de formation des femmes du SEV. Quel sera votre message à cette occasion?**

D'une manière générale, je veux encourager les femmes. Elles doivent oser travailler dans des domaines où elles sont minoritaires, et elles doivent s'engager et peut-être aussi s'organiser afin d'obtenir là des adaptations et des améliorations. Les thèmes centraux seront en outre la protection de la santé dans la classe d'âge moyenne, avec un accent sur les maladies cardiaques et la prévoyance contre le cancer, et le fait que cela vaut la peine de se protéger de manière durable.

Interview: Peter Moor/mv



## Politique des transports

«Certains positions étaient peut-être dures, mais elles étaient sans doute nécessaires.»

Giorgio Tuti



# Le SEV dégainé ses parapluies contre le déluge voulu par l'OFT

**Les militants du SEV n'ont pas mâché leurs mots à l'encontre de l'Office fédéral des transports. Son directeur Peter Füglistaler a pu constater que la base du SEV était prête à se défendre et à se protéger contre le déluge de problèmes que son office génère. Au centre de son courroux: la décision concernant Crossrail et la stratégie OFT 2030. Désireux de rester calme, Peter Füglistaler a pourtant montré des signes d'agacement et refusé de serrer la main du président central LPV Hans-Ruedi Schürch...**

Peter Füglistaler monte à la tribune du Congrès 2015 en début d'après-midi. C'est le moment choisi par l'ensemble des délégués pour se lever, ouvrir leurs parapluies et leurs pèlerines SEV. Le message est clair et net: nous sommes protégés contre le déluge de problèmes que la politique de l'OFT pourrait avoir sur nous. A l'action originale et dans un esprit bon enfant sont venus s'ajouter des discours tranchants et tranchés de la base (lire en page 9). Mais avant cela, Peter Füglistaler a tenté d'être rassurant: «Ces derniers temps, j'ai senti de l'animosité envers l'OFT. C'est pourquoi je suis heureux d'être là et pouvoir donner mon point de vue.»

Il a ensuite défendu la stratégie OFT 2030 et relevé que la libéralisation n'était pas forcément un mal. Citant Einstein, il a insisté: «Je m'intéresse plutôt au futur qu'au passé. Je sais que la seule évocation du mot libéralisation vous amène à endosser une pèlerine dans une salle où il fait chaud. La libéralisation est un moyen. On peut en user ou pas. Si en 1999 on n'avait pas ouvert le réseau suisse à toutes les autres entreprises de fret, il y aurait aujourd'hui moins de transports de mar-

chandises sur le rail. La libéralisation peut donc aussi être bénéfique.»

## Quel avenir pour les TP?

Il a aussi évoqué le financement des TP: «Le financement supplémentaire ne peut pas se faire que par le biais des contribuables. J'ai pris note que les entreprises ne veulent pas augmenter les billets en fin d'année. Il est éminemment important de réfléchir au financement du trafic régional. Mais il est aussi important de repenser son organisation. Il y a trois axes: augmenter la concurrence, modifier la répartition du financement cantons/Confédération, ou la Confédération diriger davantage.»

## L'affaire Crossrail

Peter Füglistaler était évidemment attendu sur le dossier Crossrail dans lequel l'OFT a refusé la plainte du SEV. Pour mémoire: Crossrail a déplacé son dépôt de Domodossola à Brigue et paie des mécaniciens italiens à 3600 fr., en Suisse. «Nous étions confrontés à diverses législations, les unes protégeant les salaires du marché intérieur suisse, les autres protégeant le droit du trafic de franchir la frontière. Et ici, les niveaux de salaires s'influen-

cent. Les experts mandatés par l'OFT disent une chose, ceux de Giorgio Tuti disent le contraire. Je me réjouis de voir ce que les tribunaux diront», a ajouté le directeur de l'OFT.

## Giorgio Tuti appelle à la protection des salaires

Le président du SEV Giorgio Tuti n'a pas mâché ses mots dans le dossier Crossrail: «La grande Allemagne est en train de réfléchir à instaurer un salaire minimum. Pourquoi la Suisse ne ferait-elle pas de même? Parlons précisément de ce qu'a fait Crossrail. Cette entreprise a une filiale en Italie et fait réengager ses mécaniciens en Suisse. En Italie, ils roulent à deux, en Suisse il n'y a pas de CCT pour le trafic marchandises et étaient protégés par l'article 18 de l'époque qui empêchait le licenciement. On leur enlève des protections, mais ils ont 3600 fr. – avec des indemnités ou pas – et ce salaire est beaucoup plus bas qu'en Suisse.» Giorgio Tuti a rappelé que cette question est certes juridique, mais elle est surtout hautement politique. «Si une loi suisse n'est pas applicable à une entreprise dont le siège est en Suisse, alors pour qui a-t-elle été rédigée? Nous avons déposé un recours contre la décision

de l'OFT auprès du tribunal administratif fédéral, mais nous allons aussi agir politiquement et syndicalement. On n'acceptera pas que des mécanos circulent à 3600 fr. par mois dans ce pays alors qu'on n'en trouve pas à moins de 5000 fr!» Standing ovation et applaudissements à tout rompre! Revenant sur les paquets de libéralisation européens, il a martelé: «Avant de ficeler de nouveaux paquets, demandons-nous quelles sont les conséquences des paquets précédents. J'ai l'impression qu'ici en Suisse, on est plus européens que certains membres

de l'UE. La stratégie 2030 va dans la mauvaise direction.» Répondant ensuite à la base, Peter Füglistaler a expliqué pourquoi il avait refusé de tendre la main au président de la LPV. «J'accepte les cadeaux respectueux.» Quant à Giorgio Tuti, il a défendu les prises de position de la base: «Nos membres sont aigres face à la politique de l'OFT: c'est légitime de défendre ses emplois et ses conditions de travail. Certaines positions étaient peut-être dures, mais elles étaient sans doute nécessaires.»

Vivian Bologna

## TEXTES D'ORIENTATION

Le Congrès a adopté les deux textes d'orientation «Politique des transports» et «Europe». Daniela Lehmann, secrétaire syndicale, a fustigé la politique de l'OFT: «Je constate que l'OFT ne promeut pas le service public. On pourrait s'attendre à ce qu'il se concentre sur le personnel au lieu de la rentabilité et la concurrence. Tant la vision 2030 de l'OFT, que la stratégie des CFF et le projet de loi sur le transports des

merchandises montrent qu'on tend vers plus de concurrence, vers une ouverture du marché plus large. Cette logique est contre-productive pour le service public. Il ne restera plus que les tronçons rentables au privé.» Sur la politique européenne, Daniela Lehmann a rappelé que le SEV est allé défendre à Bruxelles la structure des chemins de fer suisses pour influencer l'Europe «et pour que ce ne soit pas l'inverse». vbo





Les délégués se sont protégés à l'arrivée du directeur de l'OFT, Peter Füglistaler.

## LA BASE RÉAGIT À LA POLITIQUE DE L'OFT

### Füglistaler refuse une poignée de main: sifflets!

La base militante est montée à la tribune en nombre pour dire au directeur de l'Office fédéral des transports tout le mal qu'il pensait de sa politique. **Pascal Fiscalini** a ouvert les feux: «Je suis agent de train aux CFF, une compagnie exemplaire bien connue en Europe pour ses trains fantômes sans personnel à son bord.» Il a mis une couche supplémentaire en abordant le dossier Crossrail: «Dans l'Union européenne, il y a unanimité pour dire que les salaires du pays doivent être appliqués. Si les salaires des mécanos sont mis sous pression par du dumping, ce seront ensuite ceux des contrôleurs et des autres employés-e-s. Je vous garantis qu'on n'assistera pas à cette dégradation sans rien dire. Vous vous en foutez du personnel. Honte à vous!»

Le président de la VPT, **Gilbert D'Alessandro** n'y est pas allé par quatre chemins: «Il n'y a pas que les CFF. La stratégie 2030 c'est comme un déluge et elle va faire des ravages. C'est un tsunami. Elle sera destructrice pour nos conditions de travail. Comment avoir une idée aussi ravageuse pour le service

public? L'OFT veut-il être le fossoyeur d'un excellent système qui a fait ses preuves? Pourquoi en changer?», a-t-il interrogé. Se disant agnostique, Gilbert D'Alessandro a néanmoins repris le symbole de l'arche de Noé: «Le SEV en a aussi construit une pour ramer contre l'OFT.»

**Roland Schwager** a choisi de mettre l'OFT face à l'opinion publique: «Je suis de l'avis que la stratégie de l'OFT ne correspond pas à la volonté des urnes.» Pour le vice-président d'AS, le peuple aime son service public. «Vos idées libérales placent l'économie avant le service public. De la sorte, le travail perd de sa valeur. Il vaut pourtant mieux que des considérations économiques.»

Le président de la LPV, **Hans-Ruedi Schürch** (photo Egger) a eu le verbe sans doute trop lourd pour le directeur de l'OFT qui n'avait pas oublié de dire qu'il était important d'être calme quand on avait son rôle et la sagesse de la cinquantaine passée... Las pour lui, déjà acculé par les discours précédents, il a oublié d'être poli après la



prise de position de Hans-Ruedi Schürch. Cadeau et poignée de main refusées. Du coup, la salle a sifflé le haut fonctionnaire... Le président central LPV a-t-il touché trop juste? «Je suis moi aussi l'OFT. Je respecte les prescriptions.» Portant symboliquement un pantalon et un veston rouges, il explique: «Quand je vois que l'OFT nous laisse sous la pluie, je vois rouge. Et lorsque le mécano voit rouge, il s'arrête et réfléchit. Voici les miennes de réflexions. Observez ce qu'il se passe dans les pays voisins. J'attends de l'OFT que les employés soient respectés», faisant ainsi référence au

dossier Crossrail. Et pour conclure, la boutade (ou bombe) qui aura sans doute suscité l'ire de Peter Füglistaler: «On pourrait aussi délocaliser l'OFT à Bombay pour faire des économies.» Résultats des courses, le directeur aura refusé les pantoufles – rouges – que le président LPV voulait lui offrir...

Côté LPV, **Thomas Giedemann** a enfoncé le clou: «Monsieur Füglistaler, sachez écouter ceux qui sont au front. Et pas seulement les puissants. Il faut tirer le frein d'urgence sinon, avec cette libéralisation, on va dans le mur. Moins de règles, c'est

moins de sécurité. Les contrôles sur les trains marchandises effectués à la frontière sont insuffisants. Se justifier en se comparant au pire, ce n'est pas à la hauteur de votre fonction. Dans mon travail, j'ai vu des choses incroyables. J'ai vu un train entrant en Suisse qui n'avait presque pas de freins. Un autre avait plus de wagons que prévu et transportait des produits dangereux. Quant à votre décision concernant Crossrail: estimez-vous que les mécanos sont trop payés? Mais en cas d'erreur, qui va devant les juges? Ni les employeurs, ni les responsables des infrastructures, ni les fonctionnaires de l'OFT! Mécanicien est un job à responsabilité et il doit être reconnu en Suisse avec des salaires suisses.» Et pour conclure, **Christian Suter**, président central Travaux, a estimé que les décisions et les stratégies de l'OFT équivalaient à un abandon sous la pluie. Il lui a donc offert un parapluie de sa sous-fédération. Ce cadeau-là, il l'a accepté.





Les deux photographes du Congrès sont Alexander Egger et Jörg Matter.





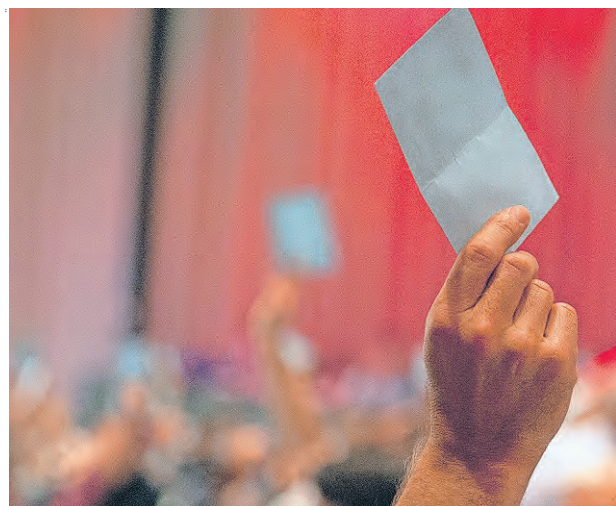
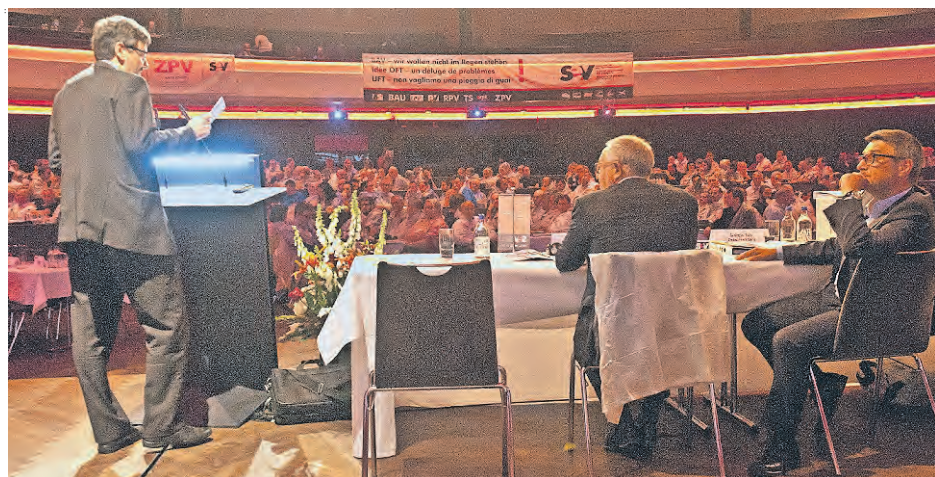


# L'Office fédéral des transports déclenche un déluge de protestations

Le Congrès, avec ses 250 délégués et plus de 100 invités, comptait cette année de nouvelles responsables au niveau de l'organisation (à gauche en haut: Sonja Heinichen, administration et Christina Jäggi, secrétaire de l'organisation). Il fut bien animé. Durant la pause de midi, nombreux sont ceux qui ont préparé la salle pour l'action avec pèlerines et

parapluies. Cette mise en scène à la montée à la tribune de Füglistaler a été retransmise à la télévision suisse alémanique. La journée a été riche en événements, avec notamment des votes sur différents thèmes, l'acceptation de textes d'orientation et de résolutions, l'action des jeunes, du personnel des agences de voyage et la valorisation de l'expérience.

Les vidéos du Congrès peuvent être visionnées sous [www.youtube.com/c/verkehrsgewerkschaft](http://www.youtube.com/c/verkehrsgewerkschaft)





Discours enthousiaste du président SEV, Giorgio Tuti

# La Suisse est-elle juste ?

**Un regard sur ce qui a été obtenu et une vue d'ensemble des prochains objectifs, voilà le contenu du discours de Giorgio Tuti lors du Congrès. Il a su enthousiasmer les délégués.**

Le rapport social que chaque délégué a reçu revient sur les résultats du travail syndical effectué durant les deux dernières années. Mais Giorgio Tuti n'a pas résisté à revenir sur quelques points importants. Un succès politique tout d'abord, avec l'acceptation de FAIF, pour l'avenir des transports publics. Le SEV a contribué grandement à ce bon résultat. Au niveau purement syndical, huit nouvelles CCT ont pu être conclues: dans le domaine touristique, ceux des bus et du trafic régional ainsi que dans le domaine ferroviaire, parfois après de longues et difficiles négociations. La CCT CFF et CFF Cargo a également été renouvelée et Tuti s'est dit fier des nouveaux modèles de retraite. Malheureusement, deux initiatives n'ont



Giorgio Tuti lors du Congrès: «Vive le SEV!»

pas réussi à passer la rampe: celle du salaire minimum et l'initiative dite 1:12. Cela aurait pourtant fait de la Suisse un pays un peu plus juste, a-t-il commenté.

## Le salaire est mal distribué

Tuti a fait de la mauvaise distribution des revenus et de la fortune la partie centrale de son discours. «La Suisse est riche comme jamais. Mais pas pour tous», a-t-il déclaré. L'écart est toujours plus grand. C'est ce qu'on appelle l'effet ciseaux, avec des hauts salaires qui ont augmenté les dernières 20 années de 40% et les bas et

moyens salaires de 10% seulement pendant le même laps de temps, alors qu'il leur est d'autant plus important de pouvoir maintenir leur pouvoir d'achat. «En matière de rentes, c'est encore plus triste», explique Tuti. Les rentes AVS perdent en valeur, puisqu'il n'y a pas de renchérissement. Le pouvoir d'achat diminue. «La Suisse est certes riche, mais injuste!» s'est exclamé Tuti. C'est pourquoi on continue à avoir besoin des syndicats et de leurs membres, qui font de la Suisse un pays un peu plus juste. La prochaine occasion d'agir est fixée au 14 juin, avec

la votation sur l'impôt successoral. Tuti a relevé de manière laconique que «ceux qui devraient payer cet impôt ne sont pas dans cette salle». D'autres votations populaires décideront dans quel sens veut se développer la Suisse ces prochaines années: «Nous voterons non au deuxième tube au Gothard, car cela sabote le transfert route-rail. Nous dirons non à l'initiative sur le service public qui signerait la mort du service public. Et, avant les élections nationales, nous allons publier un classement afin de montrer qui agit en faveur des transports publics et de son personnel.»

## Des succès syndicaux

Giorgio Tuti est fier de l'inventaire du SEV: 64 CCT d'entreprise et 8 conventions-cadre nationales et cantonales. Les CCT existantes doivent être renouvelées, comme par exemple actuellement au BLS, et on ne peut pas toujours empêcher les conflits. Les CCT doivent aussi être appliquées correctement. Le fait que les CFF se dérobent lorsqu'il s'agit d'engager de manière fixe les em-

ployés temporaires de longue durée est un vrai «gâchis».

La grève aux TPG l'a bien montré: quand on a besoin du SEV, il est là. La bonne organisation, le soutien des retraités et la détermination du personnel ont apporté la victoire, contre une suppression de postes de travail et des diminutions de salaire.

Tuti pense que la vision 2030 publiée par l'OFT et l'affaire Crossrail, toutes deux très négatives, sont davantage dues à la politique de la conseillère fédérale Doris Leuthard qu'à la position de l'OFT: «Nous allons lutter contre ces projets au niveau juridique, politique et syndical!»

## On va aussi de l'avant à l'interne

Au niveau de l'effectif des membres, le SEV est sur la bonne voie. Le coaching des sections y a déjà beaucoup contribué. Le SEV est ouvert à la collaboration avec d'autres syndicats en Suisse et en Europe. «Le travail ne manquera jamais. Je suis content de pouvoir compter sur une bonne organisation et je remercie toutes les personnes et organisations qui nous aident.» **pan/Hes**

## Rechsteiner, président de l'USS: «Il n'y a jamais eu autant d'argent en Suisse, mais nous devons mieux le répartir»

Paul Rechsteiner, président de l'USS, a su captiver les membres SEV avec son discours sans fioritures. Rechsteiner a tout d'abord fait référence au discours du directeur de l'OFT, Peter Füglistaler, qu'il connaît de la commission des transports du Conseil des Etats et qu'il estime pour le sérieux de son travail: «Il est difficile d'entendre aujourd'hui parler ainsi du redimensionnement des moyens dans le trafic régional.» Les chemins de fer intégrés sont la base même du succès du modèle suisse dans le domaine du rail. Dans la commission des transports des Etats, on a réussi à éviter que CFF Cargo ne puisse devenir une entreprise indépendante des CFF, il reste

maintenant à convaincre les deux chambres. Rechsteiner a ensuite parlé des grands défis qui attendent le monde politique ces prochains temps. La monnaie fortement surévaluée constitue un danger pour les places de travail: «Nous devons veiller à ce que le franc suisse n'ait pas un rôle négatif mais au contraire qu'il nous serve. La situation actuelle est utilisée pour prendre des mesures en défaveur du personnel.» Comme la «troïka» des pays du sud de l'Europe dicte un démantèlement du service public, en Suisse, la «troïka» des partis bourgeois veut également tout démanteler et protéger uniquement les paysans. «Les salariés ne se laisseront pas



Paul Rechsteiner au Congrès.

traiter ainsi. Nous devons mettre fin à ces démantèlements.» Rechsteiner a rappelé le principe comme quoi «en Suisse on paie des salaires suisses». Il est alarmant pour lui que le directeur de l'OFT ne puisse pas comprendre cela. «Pour nous, ce n'est pas

négociable.» Le SEV représente une grande force dans le mouvement syndical suisse et après le succès en matière de rentes variables, un grand défi arrive maintenant, avec le projet de réforme 2020. «Ce qui est dans la Constitution est juste, ce qui est

dans la réforme, en particulier en matière d'AVS, est mauvais et signifie une dégradation des prestations.»

C'est aux syndicats d'empêcher ces détériorations. Au niveau des caisses de pension, nous défendons le statu quo et en matière d'AVS, des améliorations des rentes. La campagne pour l'initiative AVSplus, grandement portée par le SEV, marquera les 10 à 15 prochains mois. «Les succès n'arrivent pas tout seuls. C'est pourquoi je vous remercie de vous engager pour le futur social de la Suisse. Il y a plus d'argent que jamais en Suisse, mais nous devons le répartir de façon plus juste», a conclu Rechsteiner.

**pan/Hes**



## Politique contractuelle

## Succès constants

**Depuis le dernier Congrès, le SEV a conclu six nouvelles CCT d'entreprise et deux nouvelles CCT cadres, et renégocié plusieurs autres, dont la plus grande: celle de CFF et CFF Cargo.**

«On parle ici d'une success story: nous avons conclu plus de 60 très bonnes CCT d'entreprise ces 15 dernières années, des plus grandes aux plus petites», a rappelé la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger en abordant le texte d'orientation «Politique contractuelle. Dans la navigation, après avoir désormais conclu une CCT avec les sociétés du lac de Bienne, de Neuchâtel et Morat, de Zurich, il ne manque plus que le lac de Constance. «D'un point de vue de la politique contractuelle, on peut désormais parler de la branche navigation», s'est-elle réjouie. Le nouveau texte d'orientation ne diffère guère du précédent: «Ce n'est pas étonnant puis-

que la politique contractuelle s'étale sur le long terme», a-t-elle précisé.

**Pas de CCT sans conflit**

«Il faut cibler les entreprises avec lesquelles nous n'avons pas encore conclu de CCT», lit-on dans le texte d'orientation. «Aujourd'hui, il n'est plus possible de conclure des CCT sans conflit», a constaté le président du SEV Giorgio Tuti. «Nous acceptons volontiers les conflits. Conflits qu'il faut régler!» Et c'est valable pour les CCT que nous renégocions actuellement, celle des TL et celle du BLS.

L'application des CCT ne se fait pas sans conflit, comme on le constate actuellement aux CFF: l'entreprise vire des temporaires qui n'ont pas encore quatre ans de boîte pour ne pas devoir leur offrir un emploi fixe, comme le prévoit la nouvelle CCT. «On va rendre ça public», a annoncé Giorgio Tuti (voir la résolution TS ci-contre. «Si les CCT ne sont pas appliqués correctement, elles ne sont que du papier!»

La nouveauté dans le texte d'orientation concerne le trafic international. «A l'avenir aussi, le SEV va tout mettre en œuvre pour que le travail effectué en Suisse soit rétribué selon les salaires usuels dans notre pays.» Ainsi, les 3600 fr. que Crossrail verse à ses mécaniciens de Brigue ne sont pas usuels, même si l'OFT a donné son autorisation. «Nous ne tolérerons jamais la légitimation du dumping salarial et la combattons sur les plans juridique, politique et syndical.»

La politique contractuelle se matérialise par des propositions acceptées par le Congrès: «Evolution salariale transparente aux CFF», «Age limite pour la conduite professionnelle des autobus et des cars». Les propositions «Retrait de permis de conduire aux chauffeurs professionnels» et «Programmes adaptés aux transports publics en tant que base pour l'évaluation des fonctions» ont été acceptées pour examen. **Markus Fischer/vbo**

## Politique syndicale

## Recrutons les nouveaux employés

**Le recrutement des membres reste central pour le SEV.**

Le SEV a certes pu stabiliser le nombre de ses membres actifs, néanmoins pour pallier le décès de quelque 1000 membres par année, il faut d'autres efforts. Il est donc nécessaire de réussir à recruter 60% des nouveaux employés d'une entreprise pour maintenir le taux d'organisation. Le projet «coaching des sections» a fait ses preuves et figure désormais dans le budget ordinaire du SEV. «Les sections sont la colonne vertébrale du syndicat», a insisté Elena Elena Obreschkow, la coache des sections.



Patrick Clot de la VPT Lac Léman a relevé que le SEV devrait aussi recruter parmi le personnel de la restauration des bateaux. **F/vbo**

«Le SEV doit grandir de manière durable depuis sa base.» Selon le texte d'orientation, le SEV devrait donner une image plus combative vers l'extérieur et chercher des coopérations avec d'autres syndicats actifs notamment dans le domaine des services publics. Pour se renforcer à l'interne, le SEV doit analyser en permanence ses structures et les modifier si besoin.

Nouveauté: le SEV tente d'influencer la politique européenne des transports par son activité au sein de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports). **F/vbo**

## RÉSOLUTIONS

Quatre résolutions ont été acceptées:

■ **«Les collaboratrices et collaborateurs temporaires méritent dignité et respect!»:**

La résolution de la sous-fédération TS condamne l'attitude au sein de certains domaines des CFF où des employés temporaires ne sont pas engagés durablement alors qu'après 4 ans de service ils devraient l'être selon la nouvelle CCT. «Les CFF ont demandé une phase transitoire de deux ans avant que cette convention n'entre en vigueur. Les CFF vont profiter de cette marge de manœuvre pour prendre congé de plusieurs collègues qui occupent un poste temporaire depuis de nombreuses années (parfois depuis 5 ans et plus! (...)) On doit pouvoir accorder un contrat indéterminé sans faire d'histoires à celui ou celle qui a occupé un poste temporaire depuis de nombreuses années. Congédier ces collaborateurs/trices et les remplacer par du nouveau personnel signifie qu'il y a du travail et qu'il existe bel et bien une possibilité d'engagement fixe.»

■ **«Valoriser l'expérience professionnelle spécifique aux CFF»:**

Dans sa résolution, la sous-fédération AS constate avec inquiétude «qu'aux CFF il y a toujours davantage de postes de travail mis au concours pour lesquels une formation universitaire est exigée, alors que jusqu'à ré-

cemment un apprentissage d'exploitation ferroviaire ou une formation professionnelle analogue suffisait comme critère de base. (...) Ce n'est qu'au sein de l'entreprise que l'on peut percevoir et comprendre la complexité des CFF (...). Les connaissances pratiques sont des compétences clés indispensables à la bonne marche d'une exploitation ferroviaire sûre, efficace et moderne (...). Nous demandons donc aux responsables des CFF d'octroyer davantage d'importance au système dual de formation professionnelle classique qui a fait ses preuves en Suisse, de favoriser les collaborateurs qui



Markus Wittwer se prépare pour les postes aux CFF.

ont fait leur formation au sein des CFF et, lors de mises au concours de postes de travail, d'accorder les mêmes chances aux collaborateurs qui proviennent de la filière d'apprentissage. C'est pourquoi un diplôme d'une haute école spécialisée ne doit pas toujours être systématiquement et impérativement exigé comme condition au départ. Il faut laisser à celui qui est au bénéfice d'une expérience pratique équivalente la possibilité de décrocher après coup un tel diplôme d'une haute école spécialisée. Il faut mentionner explicitement dans les offres d'emploi la possibilité d'acquiescer ultérieurement un diplôme d'une haute école spécialisée afin de montrer que les CFF mettent la priorité sur l'expérience personnelle interne à l'entreprise.»

■ **«Fermeture contestée des agences de voyage CFF»:**

La sous-fédération SEV-AS demande que tout le personnel engagé aujourd'hui dans les agences de voyage sur chaque site, en tant que vendeur ou conseiller en voyages, reçoive une offre d'emploi équivalente. Elle exige aussi que les apprenants des agences de voyage doivent avoir la possibilité de terminer leur apprentissage dans la branche où ils l'ont commencé et que le personnel dans les positions de cadre des agences de voyage doivent recevoir des offres d'emploi qui leur donnent des perspectives professionnelles.

■ Le Congrès a aussi adopté la **Résolution VPT contre la réforme de Prévoyance vieillesse 2020**, qui ouvre la porte à la retraite à 70 ans.

Les textes d'orientation «Politique sociale» et «Protection de la santé et sécurité au travail»

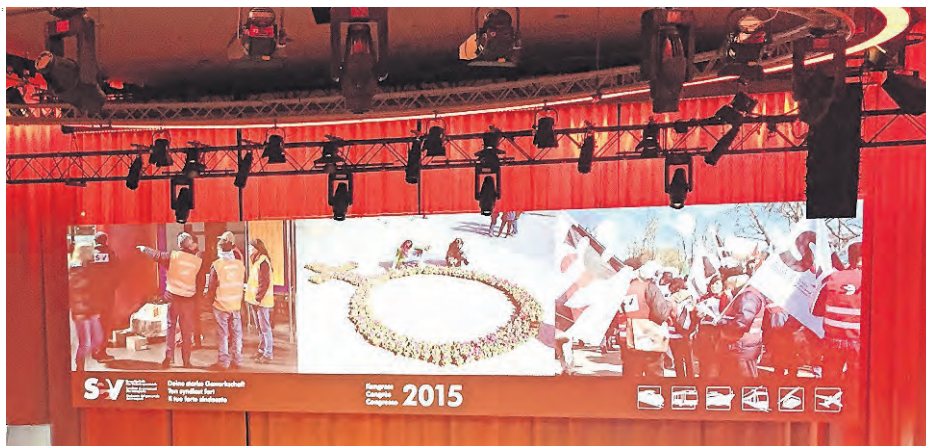
# L'avenir doit être social

**Stabilité des retraites, renforcement de la sécurité sociale, de la qualité de vie et de la santé, droit des femmes: la justice et l'égalité des chances doivent aussi croître dans notre riche Suisse.**

Deux présidents ont rappelé que cette Suisse riche est toujours plus injuste. **Giorgio Tuti**, à la tête du SEV, et **Paul Rechsteiner**, patron de l'Union syndicale suisse (USS), ont été très clairs: les pauvres sont toujours plus pauvres et les riches toujours plus riches. Ainsi, dans une société vieillissante, la prévoyance vieillesse assume un rôle central: tous doivent pouvoir jouir d'une retraite digne, doivent pouvoir compter sur un Etat social qui tend la main vers ceux qui ont travaillé dur sans avoir reçu le moindre cadeau du ciel. D'où l'importance de redistribuer les richesses et de garantir une bonne prévoyance vieillesse en renforçant l'AVS, comme le prévoit le texte d'orientation «Politique sociale» du SEV approuvé par le Congrès.

## La voix des femmes et la solidarité des hommes

Le secrétaire syndical **Vincent Brodard** a donc présenté la vision du SEV – avec un accent sur l'initiative populaire AVS-plus – qui ne change pas du texte voté il y a deux ans. Au contraire, la volonté est encore plus marquée. On en veut pour preuve la position contre le projet «Prévoyance vieillesse 2020». «Un projet, a expliqué la déléguée **Nani Moras**, qui prêterait encore davantage les femmes. Il s'agit d'un énième démantèlement des acquis sociaux sur le dos des femmes. Nous ne sommes pas d'accord et voulons que le Congrès s'exprime de manière très claire contre l'élévation de l'âge de la retraite des femmes. Déjà aujourd'hui, les femmes subissent des inégalités salariales



L'égalité des chances passe aussi par la solidarité entre les genres.

scandaleuses qui ont un impact négatif sur leurs rentes. L'égalité est inscrite dans la Constitution. La Constitution fédérale affirme que ceux qui sont à la retraite doivent pouvoir vivre en gardant un niveau de vie convenable. Et ce n'est qu'en renforçant le premier pilier avec AVS-plus que nous pourrions approcher de ce seuil. Sûrement pas avec la réforme vieillesse du Conseil fédéral.» **Nani Moras** a donc déposé un amendement pour que le texte d'orientation intègre le renoncement à la hausse de l'âge de la retraite des femmes.

Deux ténors de la VPT ont apporté leur soutien à ce point de vue. Le président central **Gil-**

**bert D'Alessandro** qui a invité le plénum à s'opposer au «Paquet Berset» et à accepter l'amendement de **Nani Moras**: «Solidarité entière avec les collègues. Aujourd'hui sur le papier et demain dans la rue. Nous ne pouvons pas accepter une attaque aussi frontale contre la sécurité sociale. Une attaque qui pénalise en particulier les femmes. Aujourd'hui, on paie toujours plus de charges sociales pour recevoir en fin de compte toujours moins. Durant ces dernières années, le 2<sup>e</sup> pilier a été démolé et maintenant on nous demande d'autres sacrifices. Nous ne sommes pas d'accord.» Le président de la section SEV-TPG **Vincent Leg-**

**giero** lui a fait écho: «Mais que vont-ils nous demander de plus? De travailler jusqu'à 72 ans?» **Leggiero** a dénoncé l'influence de la finance sur la politique: «Les mêmes spéculateurs qui détruisent le travail minent les fondements du 2<sup>e</sup> pilier. Nous disons non aux magouilles des caisses de pension. Nous devons nous battre pour AVS-plus.» Des messages très clairs reçus 5 sur 5 par le Congrès qui a confirmé le texte d'orientation en y intégrant l'amendement de **Nani Moras**. Parce que justice, solidarité et égalité des chances doivent aussi croître dans notre riche Suisse.

*Françoise Gehring/vbo*

## LPV TESSIN

Une réponse positive du Congrès: tel est le mérite de la LPV Tessin, dont la proposition a été acceptée par 130 voix contre 86, contre l'avis du comité SEV. La section LPV Tessin demande que «le SEV s'engage pour modifier la LDT afin que le début et la fin des jours de repos et de compensation soient fixés à 0h00, respectivement à 24h. Présentée et défendue par **Thomas Giedemann**, vice-président de la LPV Tessin, la proposition se veut un remède aux marges de manœuvre qu'exploitent les entreprises dans un monde des transports toujours plus libéralisé. *frg/vbo*

## Caisse de pension et migrants

Plusieurs propositions concernaient la caisse de pension CFF: parmi celles-ci, certaines ont été refusées parce qu'on en a déjà tenu partiellement compte ou alors parce qu'elles sont arrivées trop tard. C'est le cas de la proposition demandant de renoncer à l'introduction des tables de générations. Le vice-président **Manuel Avallone** a indiqué que le SEV avait tout fait pour empêcher l'introduction de cet outil, voulu par le Conseil de fondation de la caisse de pension CFF. Hélas, l'opposition du SEV n'a pas suffi. Le Congrès a aussi refusé la proposition demandant l'introduction plus rapide du modèle de retraite anticipée *Priora*. «Vu les négociations sur les mesures de stabilisation de la caisse de pension et les accords conclus entre partenaires sociaux, une telle proposition ne se justifie plus», a expliqué **Manuel Avallone**. Par contre, la proposition demandant l'introduction d'un facteur de réévaluation selon le modèle de l'AVS a été acceptée pour examen; il s'agirait ainsi de compenser la baisse constante de la valeur du capital-vieillesse des assurés de la CP CFF due à la baisse du taux de conversion, des intérêts et des intérêts minimaux. Une autre proposition a aussi été acceptée: elle demande des offres de formation pour les migrants afin de favoriser leur intégration et leur participation. *frg/vbo*

## SANTÉ

«Pour ne pas perdre la vie en la gagnant. C'est comme ça quel devrait s'intituler le texte d'orientation sur la protection de la santé et sécurité au travail.»

Tels furent les propos du secrétaire syndical **Christian Fankhauser** qui s'est limité à l'essentiel dans sa présentation:

«Violence, agressions, accidents, respect de la durée du travail, respect des exigences du personnel plus âgé, santé au travail: voici les thèmes auxquels le SEV est confronté et pour lesquels il demande des solutions concrètes. Aujourd'hui comme hier.» Et si le texte d'orientation a été approuvé par le Congrès, c'est aussi parce que la santé et la sécurité sont et doivent rester des thèmes centraux de l'action syndicale.

En Suisse, il y a quelque 1,1 million de travailleurs et travailleuses souffrant de problèmes de santé liés à l'activité professionnelle: c'est un chiffre tiré d'une étude européenne sur les conditions de travail et la santé des employé-e-s suisses. Il ressort d'une analyse approfondie qu'une charge physique, organisationnelle et psychique excessive sur le lieu de travail peut engendrer des problèmes de santé.

Il n'y a donc rien de surprenant si le Congrès a approuvé toute une série de propositions qui demandent une meilleure protection de la santé, comme la possibilité de se ravitailler comme il se doit même pour ceux qui ont des horaires irréguliers: faire des économies sur l'alimentation est une erreur, comme le confirment plusieurs études. Il en va de même pour les lieux de repos qui doivent être adaptés, même pour ceux qui n'occupent pas de fonction dirigeante. Il est possible de réaliser des espaces de tranquillité avec peu de moyens: le bien-être général en sera amélioré et le stress baissera. *frg*



## Cotisations selon le revenu

# Jeunes SEV: c'est nient!

La commission de jeunesse SEV proposait au Congrès d'instaurer des cotisations selon le revenu. Proposition refusée par le comité et par le Congrès.

«Nous les jeunes, nous sommes toujours derrière vous lorsqu'il s'agit de caisse de pension par exemple. La solidarité ne doit pas se terminer avec le porte-monnaie.» Ce sont les termes de Sabrina Tessmer, représentante de la Jeunesse SEV, venue défendre la proposition à la tribune. Aroldo Cambi, administrateur des finances SEV, a ensuite expliqué que, du point de vue financier, la proposition ne pou-



L'idée des jeunes a été jugée sympathique mais n'a pas passé la rampe pour autant.

vait pas être acceptée. Trois représentants VPT sont ensuite montés à la tribune. Pour Andrea Sabetti, les cotisations identiques sont justement une

des forces du SEV. Bernard Clerc a lui souligné le fait «qu'un gros travail de calcul serait alors à effectuer et que les gros salaires risquent de nous quitter». Reto Burger a trouvé «la proposition sympathique

mais dont la mise en place serait très coûteuse». Au final, la proposition des jeunes a été refusée de façon très nette par le Congrès.

Hes

## Les Genevois ovationnés sur scène

Un film retraçant les grands moments de la grève aux TPG a été présenté au Congrès avant que les protagonistes montent sur scène. Grand moment d'émotion pour tous.



Vincent Leggiero, président de la section TPG, et Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, ont ensuite pris la parole devant le Congrès et ont remercié les sections qui leur ont apporté du soutien. «Ce qui s'est passé à Genève n'a rien d'exceptionnel. Tout le monde parmi vous est capable de se défendre pour ses droits. Vous êtes tous capables de vous organiser et défendre vos droits et vos acquis» a-t-il expliqué. Quant à Valérie Solano, elle a souligné que «rien n'est acquis, rien n'est gagné». Il faut dire que la section TPG est encore aujourd'hui en train de se battre pour faire appliquer ce qui a été décidé.

## Martine Paccard et Anabel Becerra, VPT



Après le passage à la tribune, les deux employées TPG ont pris un peu l'air, pour se remettre de leurs émotions. Anabel explique: «C'était hyper émouvant. Quel bel accueil! Je ne pensais pas qu'on serait les stars du matin. Giorgio

nous a porté une telle attention, il a dit «on est des amis». Moi je dirais même qu'on est une famille. Et Valérie est notre pilier. A part ça, le Congrès est très bien organisé et la traduction est très bonne.»

## Eddy Amez-Droz, VPT



«J'étais déjà venu au Congrès, mais il y a longtemps. C'était à Interlaken. Je trouve que c'est très bien organisé aujourd'hui. J'ai bien aimé la proposition de la LPV Tessin. C'est là qu'on voit que c'est la base qui commande. Ça montre que c'est bien de faire ce Congrès. On peut donner notre avis et le cours des choses peut être inversé. On n'est pas juste là pour avaliser des décisions!»

L'action de Genève a, pour Eddy, beaucoup dynamisé. «On a vu que les travailleurs étaient capables de se mobiliser.»

## Roger Tschirky, ZPV



Durant la matinée, Roger Tschirky a trouvé le discours de Giorgio Tuti très bon et se réjouissait de l'action avec les pèlerines. Après le discours de Füglistaler, il s'est dit «très déçu que le chef de l'OFT, bien qu'il se soit ouvertement réjoui de la discussion, ait refusé le cadeau de la LPV». Il a trouvé le discours de Schürch très bon. «C'est incroyable que l'OFT laisse faire ce dumping salarial. Je suis convaincu qu'on va gagner au tribunal. Les orateurs côté SEV ont su faire part des craintes et des problèmes face à la politique de l'OFT.»

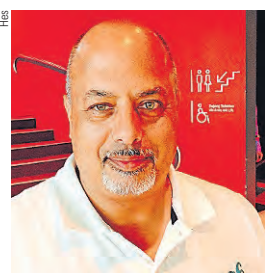
## ÉLECTIONS

Le Congrès était chargé d'élire la présidence ainsi que la vice-présidence du Congrès, dont le mandat est de deux ans. Sans surprise, **Andreas Menet et Danilo Tonina**, dont les candidatures étaient proposées par le comité SEV, ont été réélus.

Le Congrès 2015 devait également élire la **commission de gestion**. Les cinq membres s'étant dits prêts à continuer pour une nouvelle période administrative, ils ont donc été reconduits dans leur fonction. Il s'agit de: Kurt Wüger, président, Brigitte Geser, Werner Graf, Fritz Aebi et Rolf Feier.

A noter que l'élection des organes du SEV (la direction notamment) aura lieu lors du Congrès 2017, puisque la durée des mandats est de quatre ans.

## Giuseppe Lupica, RPV



«Un jour, c'est un court, mais ça se passe bien. Il y a eu des résolutions et propositions constructives. Füglistaler était un peu surpris je crois, il a compris qu'on était unis et qu'il y a un réel problème. Mais il n'a pas donné de réponse satisfaisante. Avec la libéralisation, les prix diminuent, mais il y a le revers de la médaille: les conditions de travail des employés et les problèmes de sécurité.»

## Thomas Giedemann, LPV



«Concernant notre proposition, je suis satisfait d'avoir renversé la décision. Mais j'attends de voir le résultat concret. Quant à la vision de l'OFT, nous sommes en plein dans le tourbillon de la libéralisation et le directeur s'est un peu arrangé avec la réalité selon moi. Et en plus, à l'OFT, on oublie que le travail de mécanicien est un travail de vraies responsabilités, qui doit donc être rémunéré en conséquence.»

## PRISES DE CONGÉ

Le Congrès a pris congé de Roland Schwager, ancien président VPV, Elisabeth Jacchini-Mühlemann, ancienne présidente SBV, Nani Moras, ancienne membre suppléante de la commission de gestion et Urs Mächler, ancien président LPV.

## Sections

**Dimanche 26 juillet** dès 11h  
Cabane du Moto-Club Péry

■ **ZPV Biel/Bienne**  
Pique-nique 2015

Lieu: voir plans sur <http://zpvbielbienne.ch> sous calendrier.

Invitation à tout le personnel des trains de Bienne et famille. Que tu sois «FV, RV ou FQ», membre ZPV ou non, viens nous rejoindre au pique-nique.  
L'apéro, la cabane et le grill sont mis à disposition par la ZPV. Chacun apporte son repas selon ses goûts. Le soleil est déjà commandé, mais en cas de retard de livraison, le pique-nique aura tout de même lieu, car la cabane est assez grande.  
Pour ceux qui sont sans véhicule, la cabane se trouve à maximum 10 min à pied de la gare de Reuchenette-Péry. Merci de vous inscrire sur la liste ci-jointe ou par mail à [denis.babey@gmail.com](mailto:denis.babey@gmail.com).  
Vous pouvez aussi venir sans inscription.  
Pour toutes autres questions: 051 281 50 82 ou 032 481 47 80.  
Pré-annonce: l'assemblée de la ZPV Ouest aura lieu le 19.11.2015 au restaurant Bahnhofli à Brügg-BE (dès 9h).

## Pensionnés

**Mardi 16 juin** ■ **PV Fribourg**

Excursion aux Bouquetins: sortie annuelle

Notre course annuelle aura lieu le mardi 16 juin 2015 aux Bouquetins sur Villars.

Horaire: Fribourg dp 7h56 / Payerne, dp 7h38 (direction Lausanne) / Romont, dp 7h47 (direction Lausanne) – changement de train – Lausanne dp 8h45 – changement à Bex – Col de Bretaye, ar 10h53 (apéro) / puis à pied ou en train jusqu'aux Bouquetins. Retour: dp 15h04 – changement à Bex et à Lausanne – Lausanne dp 17h20 – Fribourg ar 18h03, Lausanne dp 17h24 – Payerne, ar 18h19, Lausanne dp 17h42 – Romont, ar 18h13.

Repas: à la Maison de Montagne, 25 francs. Chacun se munit de son titre de transport.

Inscriptions: jusqu'au 13 juin auprès de Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: [franzrohner@bluewin.ch](mailto:franzrohner@bluewin.ch) ou de Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: [jzulauff@hotmail.com](mailto:jzulauff@hotmail.com).

**Mardi 16 juin** ■ **PV Neuchâtel**

Course annuelle Simmental et Col du Jaun

Titre de transport: AG ou carte multijours. Inscriptions jusqu'au samedi 13 juin à: Yvan Renevey au 032 725 62 88 ou e-mail: [renevey26@gmail.com](mailto:renevey26@gmail.com)

Dép. La Chaux-de-Fonds 9.02, Bienne 9.42/9.52, Berne 10.17/10.39, Boltigen arr. 11.46. Dép. Neuchâtel 9.33, Berne 10.07/10.39, Boltigen, arr. 11.46.

12h: repas à l'Hôtel Simmental avec le menu suivant: soupe, salade mêlée, steak de porc aux champignons, spätzli maison, dessert. Prix par personne: 40 fr.

Encaissement dans le train entre Berne et Boltigen. Retour: dép. Boltigen 14.55 bus TPF par le col du Jaun, Bulle 16.13/16.20, Fribourg 16.56/17.30, Neuchâtel 18.24/18.32, arr. Chaux-de-Fonds 18.58.

**Le secrétaire: M. Quartier**

**Jeudi 13 août** ■ **PV Biel/Bienne**  
9h  
Sortie dans la vallée de Waldenburg

Notre voyage nous conduira par Oensingen et Balsthal à Waldenburg.

La famille Blättler nous recevra dans la salle du jardin du restaurant «Leue» pour un apéritif et le repas de midi. Tout est compris dans les 55 francs (apéro, repas avec dessert, boissons, café ou thé). Vous aurez également la possibilité de visiter le musée du vélo Solex.

Avec un départ à 15h06, le retour se fera par Liestal et Bâle, Bienne arrivée à 17h10. Chaque participant doit être en possession d'un titre de transport valable.  
Par le paiement de 55 francs par personne sur le compte 25-10462, vous êtes inscrit (n'oubliez pas votre partenaire).

## Loisirs

**Samedi et dimanche 18 et 19 juillet** ■ **CSC Lausanne**  
11<sup>e</sup> marche populaire IVV du CSC Lausanne

Chalet-à-Gobet

Terrains de football du Centre sportif régional vaudois

Le Club sportif des cheminots de Lausanne organise les sa 18 et di 19 juillet 2015 la 11<sup>e</sup> édition de sa désormais traditionnelle marche populaire IVV au Chalet-à-Gobet. La manifestation aura lieu par tous les temps. Chacun peut y participer à son rythme en empruntant nos parcours de 5, 10 et 20 km à travers les bois du Jorat car il n'y a ni chronomètre ni classement. Départ et arrivée aux terrains de football du Centre sportif régional vaudois. Une récompense est attribuée aux groupes les plus importants et les adeptes du nordic walking sont les bienvenus. Une buvette, des grillades et une magnifique tombola vous attendent encore. Venez donc vous ressourcer en famille ou entre amis sur les hauts de Lausanne! Renseignements sur [www.cscl.ch](http://www.cscl.ch)

**Le comité**

## Décès

**Amos Jacques**, chef de train, Bienne; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Chenaux René**, chef de manœuvre, Fribourg; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Collet Liliane**, veuve de Marcel, Prilly; décédée dans sa 88<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Knodel Liliane**, veuve de Fernand, Châtelaine; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année. PV

Genève.

**Maeder Alice**, veuve de Edward, Lausanne; décédée dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Raetz Jean-Claude**, chef du mouvement, Studen BE; décédé dans sa 79<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Tinguely Charles**, retraité, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## CONTACT.SEV

### Parutions plus espacées durant l'été

Durant l'été, le rythme de parution change quelque peu. Après le numéro 12 du 25 juin, **le numéro 13 paraîtra le 23 juillet** (délai d'envoi pour l'agenda: 16 juillet), **le numéro 14 sortira le 27 août** (délai fixé au 20 août) puis le rythme habituel reprendra avec un numéro toutes les deux semaines (parution du numéro 15 le 10 septembre).

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

**Tirage:** 10707 ex. (total 43612 ex.), certifié REMP au 14.11.2014

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

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

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

**Abonnements et changements d'adresse:**

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

**Annonces:** Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

**Préresse:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

**Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

**La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 25 juin 2015.**

**Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 18 juin à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 16 juin à 10h.**



Journée de la jeunesse 2015

## « Es-tu (pas r)assuré/e ? ! »

23 octobre 2014, 09h30–16h00, Hôtel Bern, Zeughausgasse 9, Berne

- comment suis-je assuré/e : pendant ma formation et ensuite, en tant qu'employé/e ?
- dois-je vraiment déjà réfléchir durant ma jeunesse à ma prévoyance vieillesse ?
- que dois-je faire si je perds mon travail, si je veux suivre une formation continue ou partir pour un voyage autour du monde ?
- quelles assurances sont obligatoires et lesquelles ne le sont pas ?
- dois-je être assuré/e aussi dans le privé ? si oui, quelles assurances privées sont nécessaires et comment puis-je m'y retrouver dans la masse d'offres à ma disposition ?

Inscription :

jusqu'au 31 août 2015 par mail auprès de [jugend@sev-online.ch](mailto:jugend@sev-online.ch)  
ou Facebook > Jugendtag SEV Young



La journée est organisée et financée par :



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

Journée de formation :

Vendredi 20 novembre 2015, 09h45–16h30 (Check-in à partir de 08h30)

## Life in balance

Jongler entre profession et famille

Exposé par Prof. Dr. Elisabeth Zemp Stutz

médecine des genres et Directrice adjointe de l'Institut Tropical et de Santé Publique Suisse TPH, Bâle

Lors de cette journée, nous nous poserons les questions suivantes :

- Comment puis-je concilier vie familiale et vie professionnelle ?
- Comment puis-je me ménager des espaces de détente ?
- Quelle est l'importance de l'alimentation et de l'exercice physique pour ma santé ?
- Comment puis-je préserver mon estime personnelle ?
- Comment puis-je structurer les différentes phases de ma vie ?

Thèmes des workshops

1. Zeitmanagement du point de vue des femmes
2. Médecine des genres; un corps sain, un esprit sain
3. Alimentation/exercice physique pour les femmes avec des horaires irréguliers
4. Fixer des limites de manière consciente – plutôt le timeout que le burnout
5. Âge de la retraite  
«Vivre dans un monde en constante mutation»

Délai d'inscription: 31 octobre 2015

Inscriptions uniquement sur internet

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) (femmes > journée de formation)



Cet évènement est organisé et financé par :



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

## Cours CCT CFF/CCT Cargo SA

**Contenu:** ce cours se concentre sur la nouvelle CCT CFF et CCF Cargo qui vient d'être négociée. Les CFF et les syndicats ont pu se mettre d'accord sur une nouvelle convention collective. Comme toujours, les négociations ont apporté beaucoup de nouveautés et de modifications dans la CCT.

**Utilité du cours:** les participantes et participants prennent connaissance des contenus de la nouvelle CCT ainsi que de leur application.

**Public cible:** collaboratrices et collaborateurs des CFF et de CFF Cargo.

**Modération:** Daniel Froidevaux, Jean-Pierre Etique et Vincent Brodard, secrétaires syndicaux SEV.

**Dates et lieux:** mercredi 2 septembre, Lausanne (SEV, secrétariat régional, avenue d'Ouchy 9)

**Frais:** membres = gratuit. Non-membres = 250 francs.

**Inscription:** secrétariat régional SEV, formation, avenue d'Ouchy 9, 1006 Lausanne. Tél. 021 321 42 52, fax 021 321 42 51, e-mail [bildung@sev-online.ch](mailto:bildung@sev-online.ch).

**Important:** le cours aura lieu pour autant que le nombre minimum de 12 participants soit atteint. Les personnes pour lesquelles la date du 2 septembre 2015 ne convient pas peuvent s'inscrire et seront placées en liste d'attente. Un cours supplémentaire sera organisé dès que le nombre minimum requis de participants sera atteint.



Action  
membres



La VPT soutient ses sections pour l'encadrement! Les sections qui organisent un stand de recrutement de mai à octobre 2015 reçoivent des coccinelles en chocolat à

distribuer. Il est possible de les commander 14 jours à l'avance chez:

[ueli.mueller@vpt-online.ch](mailto:ueli.mueller@vpt-online.ch)

VPT



Pour chaque séjour de minimum 2 nuits l'hôtel vous offre tous les jeudis le transfert en bus de Brissago pour l'EXPO 2015 à Milan

En tant que membre SEV, vous percevez 20% de rabais!

Votre petit paradis..... Dans lequel profiterez une hospitalité „pure“!



Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago, Tel. 091 786 81 11, [info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch) / [www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)



Angle droit

## Indemnité de chômage et pénalités

Un cas de protection juridique décortiqué.

**Dans un récent arrêt, le Tribunal fédéral s'est penché sur une situation de pénalité infligée à une chômeuse accusée de n'avoir pas respecté ses obligations.**

Lors d'un entretien de conseil, Josiane avait accepté de suivre un cours. Mais ensuite, l'Office régional de placement (ORP) a prononcé une suspension de son droit à l'indemnité de chômage, pour une durée de neuf

jours, parce qu'elle ne s'était pas présentée à l'entretien de conseil suivant. Josiane s'est opposée à cette décision, en mentionnant que sa conseillère en placement et elle avaient convenu de reporter l'entretien si le cours était fixé à une date postérieure à celui-ci. Elle a précisé avoir envoyé un courriel à sa conseillère pour lui demander de reporter l'entretien.

### Recours multiples

Le Service de l'emploi con-

cerné a partiellement admis l'opposition formée par Josiane et réduit la suspension du droit à l'indemnité à cinq jours. Il s'agissait de son premier manquement. Mais Josiane a porté l'affaire au Tribunal cantonal, qui a admis son recours et a annulé totalement la pénalité de chômage. C'est contre cette décision-là que le Service de l'emploi a fait recours au TF.

Selon le Tribunal cantonal, il est clair que Josiane et sa conseillère en placement

avaient convenu de reporter l'entretien. Mais elle ne pouvait pas partir de l'idée que l'entretien était effectivement reporté, sans réponse de sa conseillère suite au courriel. Josiane a donc cru à tort que sa demande de report de l'entretien avait été tacitement acceptée. Dans ces conditions on ne peut exiger de Josiane qu'elle présente spontanément des excuses pour son absence. Aucune faute ne peut lui être reprochée. D'après la jurisprudence du Tribunal fédéral, quelqu'un qui a oublié de se rendre à un entretien et qui s'en excuse spontanément, ne peut pas être sanctionné dans son droit à l'indemnité s'il prend ses obligations très au sérieux. Et c'est aussi le cas lorsqu'un assuré manque par erreur ou inatten-

tion un entretien de conseil et de contrôle.

### Reproches non justifiés

Josiane croyait à tort que l'entretien était reporté. On ne peut pas lui reprocher de n'avoir pas présenté spontanément des excuses, dans la mesure où elle ne pouvait pas se rendre compte par elle-même de son manquement. Elle a toujours pris très au sérieux ses obligations de chômeuse, ce qui n'est pas remis en cause. Dans ces conditions, une pénalité de suspension de l'indemnité ne se justifiait pas. La sanction est donc annulée et Josiane reçoit en outre une indemnité de dépens pour la participation aux frais d'avocat de son syndicat.

*L'équipe de la protection juridique*

### Assemblée des délégués de l'USS

# Des mesures pour garantir les salaires et les emplois

**La situation des salariés de Suisse s'est beaucoup dégradée depuis l'abandon du cours plancher franc-euro. Les pressions sur les salaires, les conditions de travail et les emplois se sont accentuées. Le chômage a atteint un niveau historique et va bientôt dépasser le niveau en Allemagne. C'est pourquoi ils ont adopté vendredi un train de mesures destinées à garantir les salaires et les emplois.**

Il est effrayant de voir comment l'argument de la surévaluation du franc est utilisé au détriment des travailleurs et travailleuses. Cela, d'une part, par certains patrons qui améliorent de la sorte leurs bénéfices en procédant à des licenciements ou en prolongeant la durée du travail et, de l'autre,

par les partis de droite représentés au gouvernement, qui ont resserré les rangs et dont les recettes – du travail non rémunéré à un programme de vaste dérégulation, en passant par la prolongation de la durée du travail et une baisse des impôts sur les entreprises – feraient directement basculer la Suisse dans une récession.

Les délégués de l'USS ont adopté les mesures immédiates suivantes:

- La Banque nationale suisse doit, au moyen d'un cours plancher ou d'un objectif de cours, ramener le franc à un niveau acceptable.
- Le nombre de contrôles des salaires doit augmenter, en particulier dans les régions frontalières. Dans ces régions, il faut que, chaque année, un employeur sur cinq soit contrôlé. Dans les cantons de Saint-Gall et de Schaffhouse, un employeur est actuellement contrôlé une fois tous les 50 ans (part des entreprises contrôlées en 2014: env. 2%)!
- Le Conseil fédéral et le Par-

lement fédéral doivent relever rapidement de 5000 à 30 000 francs l'amende administrative maximale infligée en cas d'infraction salariale; cela, comme convenu lors de la «table ronde» sur le franc fort.

- En cas de sous-enchère évidente, les contrôleurs et contrôleuses doivent systématiquement et rapidement ordonner l'interruption des activités de l'entreprise. Il doit en aller de même pour les entreprises qui ne versent pas de caution.
- Le commerce de détail, l'horticulture et la pose de revêtements de sols ont besoin d'une convention collective de travail prévoyant de bons salaires minimums et dont le champ d'application est étendu.
- En outre, la Confédération et les cantons doivent renoncer à leurs programmes d'austérité. Ils doivent compenser la baisse de leurs recettes en corrigeant leur politique de baisse des impôts. Les délégués de l'USS ont aussi demandé que

l'Assurance contre les risques à l'exportation puisse aussi assurer les risques de change. Les délégué(e)s ont chargé le Secrétariat de l'USS d'élaborer d'autres revendications en vue de l'AD de novembre prochain. Seule une économie suisse connaissant des salaires décents et sûrs et le plein emploi a de l'avenir. Ces éléments doivent garantir que les importants ponts jetés entre la Suisse et l'Union européenne avec les Accords bilatéraux ne soient pas rompus et qu'en Suisse, on verse des salaires suisses et respecte les conditions de travail suisses. Pas question d'introduire des contingents ou ces nouvelles discriminations destinées à certains groupes de travailleurs et travailleuses, dont il est question sous le nom de «préférence nationale». Pareilles mesures dégraderaient la situation de tous les travailleurs de Suisse. Les délégués ont encore décidé de s'engager vigoureusement, dans le débat sur la pré-

voyance vieillesse, pour le renforcement de l'AVS. Seul un 1<sup>er</sup> pilier fort peut garantir un niveau de rente suffisant aux personnes à la retraite. Pour beaucoup, les rentes des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> piliers sont trop maigres aujourd'hui. Ici, une amélioration est nécessaire. Etant donné les problèmes auxquels le 2<sup>e</sup> pilier fait face et l'excellent rapport qualité (prestations)/prix de l'AVS, il s'agit par conséquent de renforcer le 1<sup>er</sup> pilier, ainsi que le demande l'initiative populaire AVSplus de l'USS. Tout affaiblissement de l'AVS sera sévèrement combattu. Dans une résolution, les délégués ont notamment dit non à un relèvement général de la retraite, non à la retraite à 65 ans pour les femmes, non à la suppression de la rente de veuve pour les femmes dont les enfants sont adultes, non au démantèlement de la compensation automatique du renchérissement sur les rentes AVS et non à l'abandon par la Confédération du financement de l'AVS.



14 juin 2015

# Votations: trois OUI pour plus de justice sociale

**OUI à l'impôt sur les successions, OUI à l'initiative sur les bourses d'études et OUI à la modification de la loi sur la radio et la télévision. Telles sont les recommandations de l'USS. Ci-après, les principaux arguments.**

## Redevance

Le résultat sera serré, prédisent les sondages au sujet de l'introduction dans la loi sur la radio et la télévision d'une « redevance indépendante des appareils ». Sur cet objet, l'opinion de l'USS est claire. Les cinq raisons suivantes parlent en faveur d'un OUI déterminé:

1. Les adversaires veulent étrangler la SSR. S'ils y parviennent, ils porteront d'autres coups contre le service public dans le domaine des médias. Cela, parce qu'ils veulent développer l'offre des médias privés. Or nous n'avons aucunement besoin d'une « berlusconisation » des médias en Suisse!

2. Seule une SSR forte est en mesure de proposer une radio et télévision nationale de qualité. Si la SSR se fait voler toujours plus de ses moyens financiers, c'est la qualité qui en pâtira, ainsi que la cohésion nationale, donc les minorités linguistiques.

3. La nouvelle redevance sera plus avantageuse. Quiconque a payé 462 francs jusqu'à aujourd'hui pour regarder la télévision et écouter la radio, ne devra en effet plus payer que 400 francs demain.

4. L'actuelle forme de redevance est à la traîne de l'évolution technologique et entraîne des coûts qui seraient évitables. Sans redevance indépendante des appareils, la SSR se retrouvera à la longue exsangue. De fait, toujours plus de personnes pensent ne pas

avoir à payer de redevance si elles écoutent la radio et regardent la télévision uniquement via internet.

5. Les bénéficiaires de prestations complémentaires de l'AVS/AI sont exonérés de la redevance.

## Successions

L'USS est partie prenante dans l'initiative pour un impôt sur les successions. Elle se bat pour le OUI à cet objet pour les cinq raisons suivantes:

1. Depuis des années, la politique fiscale suisse témoigne d'une mentalité selon laquelle la charge supportée par les différentes classes de revenu n'a pas à être équilibrée. Et les riches profitent ainsi de baisses d'impôt et autres cadeaux fiscaux. L'initiative allégera la charge qui grève les revenus moyens et tiendra donc compte de la Constitution fédérale selon laquelle chacun(e) doit être imposé en fonction de sa « capacité économique ». Bref, il est temps que les riches fournissent leur part à la société.

2. En Suisse, la richesse est répartie de manière toujours plus inégale. Les 2% les plus riches possèdent autant de fortune que les 98% restants. Ces 30 dernières années, presque tous les cantons ont supprimé leur impôt sur les successions, ce qui a favorisé la concentration de la fortune. Un impôt sur les successions, comme celui que propose l'initiative, soit avec une franchise de 2 millions de francs, contraindra cette évolution.

3. Le produit de l'impôt sur les successions ira pour deux tiers à l'AVS, qui sera renforcée. Selon Paul Rechsteiner, le président de l'USS, les testateurs les plus riches contribueront ainsi à un peu plus d'équilibre au sein de la génération âgée, ce qui est d'autant plus important que les disparités finan-

cières et sociales s'accroissent avec l'âge.

4. Un tiers du produit de l'impôt ira aux cantons. Ceux-ci seront ainsi indemnisés parce qu'ils ne pourront plus percevoir d'impôt sur les successions. Les budgets cantonaux profiteront de cette réglementation nationale, car elle stoppera la concurrence fiscale choquante à laquelle les cantons se livrent avec les héritages. En outre, on comprend mal pourquoi ceux-ci sont traités différemment d'un canton à l'autre.

5. L'impôt sur les successions, introduit il y a 30 ans par les radicaux dans presque tous les cantons pour plus d'égalité des chances, est un impôt libéral qui a fait ses preuves depuis longtemps. L'initiative populaire propose un impôt fédéral sur les successions très modéré, prévoyant et favorable à l'emploi. Elle prévoit de fait

des réglementations spéciales pour les entreprises et ne met aucunement en danger leur existence.

## Bourses d'étude

Plus de justice sociale, c'est aussi le but de l'initiative sur les bourses d'études, une initiative que l'USS soutient pour les cinq raisons suivantes:

1. La formation reste toujours fortement fonction des couches sociales auxquelles appartiennent les gens. Les enfants d'universitaires étudient nettement plus souvent que ceux dont les parents n'ont pas suivi une formation académique. L'initiative permettra à davantage d'enfants de familles défavorisées d'étudier.

2. L'initiative mettra fin à la jungle des bourses cantonales d'études. Une harmonisation au plan national et à un niveau supérieur est urgemment nécessaire.

3. Les personnes qui suivent aujourd'hui une formation professionnelle supérieure ne reçoivent guère de bourses d'études. L'initiative corrigera aussi cet aspect du problème. Elle réduira également à cet égard le handicap de celles et ceux qui ont choisi la voie de l'apprentissage.

4. Tout le monde se plaint aujourd'hui de la pénurie de main-d'œuvre spécialisée.

L'initiative fait une des propositions les plus efficaces pour s'y attaquer.

5. Avec des bourses d'études de qualité, les étudiant(e)s pourront faire rapidement et avec succès des études de qualité, parce qu'ils n'auront plus besoin de sans cesse chercher des petits boulots la plupart du temps mal payés.

L'USS ne donne pas de recommandation de vote concernant le diagnostic préimplantatoire.

USS

USS

## Stress et épuisement professionnel

L'USS demande des mesures efficaces contre l'augmentation du stress au travail. Ce thème est actuellement aussi traité par la Conférence internationale du travail. Plus de 500 délégué(e)s discutent d'un rapport sur la santé au travail auquel la dernière main sera mise jusqu'au 15 juin et qui sera ensuite adopté en assemblée plénière.

Luca Cirigliano, secrétaire central de l'USS et responsable de la délégation suisse des travailleurs auprès de

l'Organisation internationale du Travail (OIT), signale que ce rapport et les recommandations impératives de droit international du travail de l'OIT sont particulièrement importants pour la Suisse. Selon lui, l'OIT constate que dans les économies développées, les conditions de travail se dégradent aussi. Il recommande par conséquent que des mesures soient prises contre les risques psychosociaux. La Suisse aussi, où toujours plus de personnes subissent le stress ou sont

victimes d'un épuisement professionnel, doit tenir compte de ces signes importants posés par l'OIT. C'est pourquoi, ajoute Luca Cirigliano, les mesures prévues, dans le cadre de la réforme de l'enregistrement de la durée du travail, à l'article 73 de l'ordonnance 1 relative à la loi sur le travail, doivent être scrupuleusement appliquées. Et il faut aussi mettre fin à ces interventions parlementaires qui veulent massivement torpiller la saisie du temps de travail.

USS



## Le centre de compétences de Bellinzone a désormais un directeur Un véritable pas en avant

**Le 28 mai, le conseil de fondation du «Centre de compétences pour la mobilité durable et ferroviaire» a présenté son nouveau directeur.**

Simone Bernasconi, 41 ans, est né et a grandi à Bellinzone. Il est au bénéfice d'une formation d'ingénieur en électrotechnique. Il a poursuivi son cursus aux USA et en Australie. Il a notamment travaillé comme chef de projet dans l'aéronautique dans les régions zurichoise et bernoise. Il a travaillé et vécu pendant près de sept ans à l'étranger. Durant son temps libre, il pratique la course à pied et le VTT, il aime voyager, cuisiner et l'innovation technologique. *contact.sev* lui a posé quelques questions.

**Quels sont les aspects qui ont suscité votre intérêt pour la fonction de directeur du centre de compétences?**

Sans aucun doute la possibilité de créer, en partant de zéro, une structure importante dans le champ de la mobilité (dont fait partie, outre la technique ferroviaire, aussi l'aviation). La possibilité et la volonté de renforcer l'industrie et la formation tessinoise ont également joué un rôle important. Le professionnalisme et le niveau élevé des partenaires du projet ont eu un rôle déterminant dans ma décision de faire acte de candidature.

**Notre région peut-elle intégrer de manière concrète et avec succès un secteur comme la mobilité durable?**

Bien sûr. La mobilité est un domaine qui offre d'excellentes perspectives industrielles d'avenir. Notre société est toujours plus mobile et les déplacements toujours plus fréquents. Dans ce contexte, notre région se trouve sur un des axes de transit les plus importants et avec l'ouverture

du tunnel de base du Gothard en 2016, puis avec celui du Ceneri, les temps de parcours seront considérablement réduits sur l'axe nord-sud, offrant justement de nouvelles opportunités en termes de mobilité. Sur le plan industriel, le Tessin a un profil très intéressant d'un point de vue de la productivité, de la recherche et des compétences disséminées sur l'ensemble du territoire. Je suis convaincu que notre canton est prêt à affronter les nouveaux défis industriels qui nous attendent.

**D'après vous, quels sont les plus grands obstacles à franchir?**

Je ne parlerais pas d'obstacles, mais plutôt d'opportunités. Comme déjà évoqué, notre société est toujours plus mobile et cela implique la nécessité de trouver des solutions innovantes pour une mobilité durable. Il sera important d'identifier les exigences du futur et les tendances des moyens de transports dans les 40 à 50 prochaines années, de les anticiper et de se préparer à cette transition technologique. Je considère qu'il s'agit là d'un défi fascinant et une chance unique pour notre région.

**Comment jugez-vous de manière générale les possibilités de collaboration avec les ateliers industriels de Bellinzone et les CFF?**

Les ateliers de Bellinzone sont le cœur du centre de compétences et je suis certain que notre collaboration sera excellente. A l'instar de notre rapport avec les CFF. Pouvoir recourir aux compétences présentes à Bellinzone est un avantage indéniable pour le développement de nouveaux projets. Evidemment, le soutien d'un partenaire comme les CFF est et sera fondamental pour le développement concret et le succès du centre.

*Gi/vbo*



De gauche à droite: Gianni Frizzo, vice-président du Conseil de fondation du centre de compétences, le président Felice Zanetti, le nouveau directeur Simone Bernasconi, le conseiller d'Etat Christian Vitta et l'autre vice-président Ferruccio Bianchi (CFF).

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



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) sera tiré(e) au sort parmi les réponses correctes et gagnera un chèque Reka de 40 fr.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 10:

La gare de Scuol-Tarasp.

Le sort a désigné **Frieda Müller-Gresch de Bienne et membre de la PV Bienne**

Elle reçoit un couteau de poche Outrider.

**Conditions de participation:**

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

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

**Sur Internet** Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 17 juin 2015