

Interview

On parle remontées mécaniques avec le secrétaire syndical Peter Peyer. **Pages 6 et 7**



Olten, ville de cheminots

Le SEV est parti à la découverte d'Olten, ville de cheminots s'il en est. Reportage au cœur de ses nombreuses facettes CFF. **Pages 10 à 12**



Action ZPV

La ZPV est allée sur le terrain au contact des usagers. **Page 20**

VPT romande à Lausanne

La charte a le vent en poupe

La journée VPT romande a eu lieu le 31 octobre à Ouchy. Cela a été l'occasion pour les membres VPT de dresser un bilan, 15 ans après la signature de la charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics.

Faire signer la charte par les entreprises qui ne l'ont pas encore fait, faire respecter cette charte, prendre le plus de mesures possible pour éviter les agressions, ne pas oublier la formation: voilà beaucoup d'objectifs pour la VPT. Hormis cet aspect purement syndical, les quelque 300 participants à la journée ont eu le plaisir de participer à une mini-croisière destination le Lavaux et de passer un bon moment convivial tous ensemble.



Pages 3, 8 et 9

La section VPT Lac Léman avait fait les choses dans les règles de l'art.

Blocage aux tl

Les négociations sont dans l'impasse pour le renouvellement de la CCT tl. La direction refuse de négocier le système salarial dans les détails et les collègues refusent de se laisser prendre au piège. Ils étaient quelque 200 à rallier le centre de Lausanne le 28 octobre pour demander que la CCT prenne de la hauteur. En l'état, le texte serait sans doute refusé par les membres SEV.

Pages 2 et 3

Les voyageurs ont très bien accueilli l'action du SEV et de la ZPV

Action très appréciée et soutenue

Judi dernier, dans les gares de dix pays européens, Suisse comprise, des flyers en faveur d'un maintien de l'accompagnement des trains par des professionnels ont été distribués. Une action très appréciée du public qui juge la présence de personnel dans les trains indispensable. Pour la sécurité bien sûr, mais pas uniquement. La commission centrale ZPV a voulu

être présente au Tessin, puisque les CFF souhaitent supprimer l'accompagnement des trains sur l'ancienne ligne du Gothard dès l'ouverture de la ligne ferroviaire de base. La population, qui a remercié le syndicat, est clairement du côté des agents de train, comme l'a bien montré le succès de cette action.

page 20



EN VITESSE

Financement rail
2017–2020

■ Du fait de l'entrée en vigueur du projet FAIF, la Confédération sera responsable dès 2016 du financement de toute l'infrastructure ferroviaire. L'Office fédéral des transports (OFT) a mis en consultation fin octobre le projet de message relatif au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure pour les années 2017 à 2020. Ce projet prévoit un plafond de dépenses de 13,2 milliards de francs. Les chemins de fer seront tenus d'utiliser les ressources avec efficacité et d'exploiter l'infrastructure de manière sûre et fiable.

Sur le montant de 13,2 milliards, 7,6 milliards seront affectés à la convention sur les prestations des CFF et 4,9 milliards à celles des chemins de fer privés. 0,2 milliard est affecté aux options afin de verser au besoin des fonds supplémentaires aux entreprises, selon l'avancement des travaux et selon l'état des installations.

Les liquidités proviennent du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) créé avec le projet FAIF. Les cantons, désormais exemptés de l'obligation de financer directement l'infrastructure des chemins de fer privés, versent au FIF une somme annuelle de 500 millions de francs.

Le plafond de dépenses 2017–2020 et l'adaptation du système du prix du sillon décidée dans le cadre du projet FAIF et applicable dès 2017 mettent à disposition des exploitants du réseau ferroviaire beaucoup plus de moyens financiers que pour les années 2013–2016. Il sera ainsi possible de financer le besoin accru de maintien de la qualité des infrastructures, qui résulte entre autres de l'augmentation du volume du trafic et de la mise en service de nouvelles infrastructures. Les ressources supplémentaires contribuent en outre à la mise en œuvre des mesures dictées par la loi sur l'égalité pour les handicapés ainsi que d'aménagements isolés des CFF et des chemins de fer privés.

comm.

Lausanne

Négociations CCT tl:

Gel de la discussion côté de la direction tl et mécontentement grandissant du côté des employés. Après 18 mois de pourparlers, la direction refuse de négocier certains points insatisfaisants du point de vue du SEV, qui a organisé une manifestation à la place Saint-François le mercredi 28 octobre. Reflets.

Si rien n'a changé hier soir lors de la dernière séance de négociations avec la direction tl (ndlr: le résultat n'est pas connu au moment de boucler ce numéro, vous trouverez les infos les plus actuelles sur le site internet www.sev-online.ch), le SEV appellera ses membres à refuser le résultat en votation générale. En effet, plusieurs points essentiels n'ont pas pu être négociés, la direction verrouillant la discussion. Il s'agit par exemple de l'ancienneté au niveau salarial, bloquée à 41 fr.50, alors qu'elle se monte actuellement à

65 francs. Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, commente: «Prenons un peu de hauteur et élevons cette CCT. Nous exigeons 80 francs à l'ancienneté. La direction est en train de péjorer les conditions et dit non à tout ce que nous proposons. Si nous parlions aux murs de la Cathédrale, on aurait sûrement davantage de répondant!»

Autre point de mécontentement, pour les employé-e-s de la maintenance notamment: une non-reconnaissance des CFC pour l'enclassement. Un employé de l'Atelier explique: «On déplore cette non-reconnaissance de l'apprentissage alors même qu'on est une entreprise formatrice. Le critère pris en compte par la direction, c'est qu'il est plus facile de trouver un mécanicien qu'un conducteur.»

Si rien n'a changé au soir du 4 novembre, le SEV va organiser une votation générale. Christian Fankhauser a rappelé qu'en cas de refus de la base, c'est la CCT actuelle qui reste valable. «Il faudra reprendre les négociations l'année prochaine et faire des actions syndicales d'ici là,



Plus de 200 personnes ont transité par la place Saint-François mercredi 28 octobre. En fin de manifestation, les membres SEV ont lâché des ballons pour «élever le niveau!»

bien plus dures que de manger une saucisse sur la place Saint-François! On ne va pas laisser tomber après 18 mois de négociations», a-t-il expliqué aux manifestants.

Un des participants confirme: «Revenir à la CCT existante se-

rait une solution médiocre.»

En attendant, de telles actions syndicales plaisent aux employés tl, puisqu'ils ont été nombreux (20 plus exactement) à se syndiquer au SEV à cette occasion.

Henriette Schaffter

Elections fédérales: 2^e tour au Conseil des états

Les sièges de gauche attaqués



Géraldine Savary

Cinq sièges détenus par des conseillers aux états de gauche se jouent ce dimanche 8 novembre.

Le SEV est certes indé-



Luc Recordon

pendant politiquement. Il n'est toutefois pas apolitique. Le 24 septembre, nous publions le classement des conseillers nationaux proches des idées du SEV. Dans le même sens, le SEV appelle ses mem-



Robert Cramer

bres à élire des candidats socialistes et verts lors du second tour aux états de ce 8 novembre. Dans le canton de Vaud, Géraldine Savary (PS) et Luc Recordon (Verts), sortants, sont attaqués par le PLR Olivier Fran-



Liliane Maury Pasquier

çais. Le socialiste Christian Levrat devra batailler pour conserver son siège à la Chambre haute. L'UDC Jean-François Rime est sorti du bois alors qu'il n'était pas de la partie au 1^{er} tour...



Christian Levrat

A Genève, Liliane Maury Pasquier (PS) et l'écologiste Robert Cramer affrontent deux listes de droite désunies. Cette configuration devrait permettre aux sortants de gauche de conserver leurs mandats. vbo

blocage total



Le président de la section, Carmelo Scuderi, en discussion.



Christian Fankhauser et Johan Pain, ancien président de section.



Deux des préposés au ravitaillement...



Il y a eu 20 nouvelles adhésions!



On prépare le lâcher de ballons...

ÉDITO

De l'avis de nombre de participant-e-s, la journée VPT de samedi (voir en pages 8 et 9) a été une immense réussite. Raout cherchant encore son identité – entre sortie amicale et rendez-vous syndical – la manifestation mise sur pied par le comité d'organisation avec le soutien de la section VPT Lac Léman a trouvé le bon équilibre. Une partie dédiée à une thématique porteuse le matin, une croisière et un repas convivial l'après-midi sur le lac Léman, à bord du majestueux «Lausanne».

«L'énergie ressentie samedi apporte le souffle nécessaire aux sections désireuses de faire avancer les choses dans leur entreprise!»

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV en charge des sections VPT

Le choix de la thématique du matin, la violence dans les transports publics, aurait pu dégénérer en discussion de comptoir. Au contraire, en précisant le cadre – on fêtait les 15 ans de la Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les tp initiée par le Gatu – le débat s'est basé sur un sondage réalisé par la VPT auprès de ses sections. Certes, il ne se veut pas scientifique, mais les résultats donnent un visage à la réalité: 64 % des entreprises ont une procédure en cas d'agression. Reste que près de 40 % du personnel n'est pas au courant et 40 % estiment qu'elle n'est pas appropriée...

Derrière ces chiffres, il y a surtout ce constat: même si les choses se sont améliorées depuis 15 ans, il reste du pain sur la planche. Loin du sujet sanguinolant, on a assisté samedi à l'expression de témoignages aussi dignes que poignants. La réalité des chiffres a pris la forme d'un visage, d'une voix. Devant des collègues religieusement à l'écoute. Avant que des applaudissements nourris ne résonnent comme autant d'encouragements. La parole ainsi libérée s'envole pour mieux décharger celui ou celle qui l'a gardée bien enfouie. L'effet de groupe rappelle si besoin qu'au SEV on n'est pas seul-e. Qu'en chaque membre, il y a un ou une collègue qui a peut-être vécu la même chose, même si chaque agression est unique. C'est dans ce respect des témoignages, dans ce respect des collègues que cette table ronde amène des pistes sous l'angle de l'aide que les Centres LAVI peuvent apporter, sur les responsabilités morales et les devoirs légaux des entreprises pour protéger leur personnel. Mais aussi le chemin que le SEV doit suivre pour que les procédures en cas d'agressions existent d'abord, soient connues et qu'elles soient appliquées. Une chose est certaine: l'énergie ressentie samedi apporte le souffle nécessaire aux sections désireuses de faire avancer les choses dans leur entreprise! Un vent dans le dos pour appuyer de légitimes revendications. Pour que les victimes d'agression soient justement reconnues. Soutenues.

Les CFF effectueront la maintenance des trains du Gothard

Seule bonne décision possible

Cela aurait dû être une évidence, heureusement la bonne décision a été prise: les CFF feront la maintenance des nouveaux trains du Gothard dans leurs propres ateliers.

Le SEV est soulagé d'apprendre que les CFF ont décidé d'utiliser et d'étendre leur savoir-faire en matière d'entretien des véhicules. Depuis longtemps, nous demandons que les CFF s'engagent pour soutenir leurs ateliers d'entretien. Ceci est maintenant chose faite: l'externalisation concernant les compositions ETR-610 restera exceptionnelle.

L'entretien doit rester une compétence clé des entreprises ferroviaires.

«Si les fabricants assurent les travaux de maintenance – cela devient la mode en Europe et est encouragé au niveau politique puisque le 4^e paquet ferroviaire le prône – les chemins de fer en seront dépendants et les conséquences ne doivent pas être sous-estimées», souligne le président SEV Giorgio Tuti. Mis à part la perte de savoir-faire, il faut tenir compte du risque que, durant les 40 années de vie d'un véhicule, le fabricant puisse faire l'objet d'une vente ou d'une externalisation, ou tout simplement disparaître. Dans l'intérêt du chemin de fer intégré, une

telle perspective ne doit pas voir le jour.

Les ateliers industriels de Bellinzone doivent aussi pouvoir tirer un quelconque bénéfice de l'entretien des compositions «Giruno». «Les seuls ateliers industriels des CFF sur le trajet du Gothard doivent être inclus dans les tâches de maintenance», déclare le vice-président SEV Manuel Avallone. Ici aussi, le SEV et avec lui tout le personnel des ateliers et tout le canton du Tessin, attendent la reconnaissance des CFF. Après les ateliers d'Oltten, de Bienne et d'Yverdon, Bellinzone, en tant que centre régional, doit maintenant aussi bénéficier d'une sécurité pour l'avenir.

SEV

Assumer la concurrence faute de l'avoir devancée

Le 8 octobre dernier, les ministres des Transports des pays de l'Union européenne ont fait le voyage de Luxembourg pour y tenir une séance particulièrement importante. Il s'agissait de ficeler le 4^e paquet de mesures permettant de parachever l'Espace ferroviaire unique dont l'instauration à terme était prévue depuis 1991. Cette suite logique des réformes entamées ces dernières années, les ministres n'ont pas voulu, n'ont pas osé la décider, soucieux de préserver leurs opérateurs nationaux et les personnels concernés.

Du coup, l'ouverture à la concurrence du marché du transport de voyageurs, devenue obligatoire en 2009 pour le seul trafic international, se trouve au reste reportée à des jours meilleurs. Lesquels ne surviendront pas avant 2026 pour les lignes subventionnées – ou plus tard encore dans les pays membres décidés à profiter des sursis qu'ils se sont expressément réservés. On espère qu'ils sauront mettre à profit le répit obtenu pour procéder aux réformes nécessaires pour l'avenir.

A ce jour, sur les 28 pays que compte l'Union européenne, huit ont libéralisé, sous une forme ou une autre, le transport ferroviaire de passagers sur leur territoire. Le Royaume-Uni et la Suède ont poussé le plus loin, en privatisant leur opérateur national aussitôt exposé à la concurrence venue d'ailleurs. D'autres pays ont sauvé leur opérateur national mais ont fait entrer des acteurs privés. C'est ainsi qu'en Allemagne la Deutsche Bahn ne gère plus que les trois quarts des lignes régionales. En Autriche, en Italie, en Espagne, aux Pays-Bas ou en République tchèque, des sociétés privées proposent des trajets sur le réseau national. En France en revanche, seul le marché du fret est accessible aux opérateurs étrangers, comme il l'est dans tous les

autres pays européens. L'Union européenne, plus précisément sa Commission, assigne un triple but à la libéralisation des transports ferroviaires: abaisser leur coût, alléger les finances publiques, offrir des services multiples et adéquats. En bref, le train devrait fournir des prestations moins onéreuses pour les collectivités et les clients, tout en respectant à la fois l'égalité des chances entre les opérateurs soumissionnaires pour les lignes non subventionnées et la spécificité des conditions du service public pour la partie non rentable du réseau.

Entendons-nous bien: il ne s'agit pas de forcer la libéralisation de marchés dans lesquels l'Etat se montre traditionnellement actif sur le plan réglementaire et généreux en matière de financement. Il ne s'agit pas davantage de céder aux vogues du moment, telles la désintégration des sociétés nationales de transport ou la préférence marquée pour la grande vitesse – deux priorités sur lesquelles on s'interroge désormais, à juste titre.

Mais il faut prendre en compte des pressions qui ne s'exercent pas toujours pour le pire. A commencer par les poussées de la concurrence. Depuis l'extérieur, elle sait déceler les poches de résistance monopolistique au changement en général, aux économies qui peuvent se justifier et aux avantages liés à une gestion efficiente en particulier.

Venant de l'interne, la concurrence se trouve bien placée pour explorer des marchés et pour proposer

des produits nouveaux: la DB et la SNCF n'hésitent pas à exploiter elles-mêmes des lignes de bus à longue distance qui rivalisent avec le train et l'avion «low cost».

Outre les avertissements donnés par la concurrence, il y a les leçons livrées par les crises qui, malgré leur cruauté, peuvent s'avérer paradoxalement bien utiles. Ainsi, les aléas de la finance dans les années 2008 et suivantes ont mis fin sans appel aux dangereux fantasmes d'un Helmut Medhorn qui voulait introduire sa DB à la bourse après l'avoir entièrement privatisée. Et que dire des impressionnantes informations diffusées dans la perspective de la Conférence mondiale sur les changements climatiques qui se tiendra à Paris le mois prochain et ne manquera pas de parler transports et mobilité?

En Suisse aussi, nous pouvons apprendre des périodes difficiles et des expériences douloureuses, en général aggravées par notre perfectionnisme impénitent. Certes, nous avons évité le détour de la scission entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur des trains qui aura coûté si cher à la France jusqu'à ce que le Réseau ferré de France puisse enfin réintégrer la SNCF, après 18 ans de séparation. Mais nous sentons bien que, dans notre pays où les enjeux sont souvent financiers, nous allons au-devant de durs affrontements entre le rail et la route comme entre le FAIF et FORTA. Fera aussi débat la répartition des frais d'entretien et de sécurisation de l'exploitation ferroviaire entre les caisses publiques d'un côté et le portemonnaie des usagers de l'autre. Emblème et symbole des batailles à venir: le sacro Saint-Gothard. Le sort du plus grand tunnel ferroviaire du monde étant désormais réglé, le tunnel routier attend son tour.

Yvette Jaggi



Fonction publique genevoise

Préavis de grève à Genève

Les syndicats des fonctionnaires ont annoncé le dépôt d'un préavis pour une grève le 10 novembre, reconductible.

Réunissant toutes les organisations, le mouvement devrait être d'une importance rare. Les

mesures d'économies qu'a prévues l'Exécutif dans le projet de budget 2016, avec un passage notamment de 40 heures de travail par semaine à 42 heures, un gel des annuités, des licenciements facilités et départs naturels non remplacés, tout ça suscite une

grosse colère. Des enseignants aux policiers, en passant par le personnel de la santé, le mouvement concerne quelque 30 000 salarié-e-s. Une rencontre entre les syndicats et l'Etat est également prévue aujourd'hui, mais les protestataires ne se font

guère d'illusions quant à son issue.

Les TPG ne participeront pas

Même s'ils soutiennent le mouvement, les employés des Transports publics genevois ne feront toutefois pas la grève. Une délégation de la

section manifesterait avec les grévistes, précise Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV: «L'accord passé à la fin de 2014 nous préserve pour trois ans, a-t-elle expliqué. Ensuite, nous savons que nous subirons aussi les mesures du Conseil d'Etat. **comm.**

Journée du personnel de la Vente CFF à Olten

Qu'est-ce qu'un conseiller en mobilité ?

Le personnel de la Vente est confronté à de grands changements. La sous-fédération AS a organisé une journée sur cette thématique.

La journée a débuté par la mise à plat de tout ce qui ne va pas (on a fait la liste des choses négatives) et s'est terminée par une résolution (voir encadré). La fermeture des agences de voyage indique, pour beaucoup, que le démantèlement des guichets va se poursuivre. Lorsqu'une stratégie de l'employeur échoue, d'autres mesures suivent. Cette évolution est d'autant plus préoccupante que les vendeuses et vendeurs sont souvent les seules personnes que les voyageurs CFF rencontrent encore. On parle désormais de « conseiller en mobilité »: comme les CFF visent les 90% de ventes par les canaux digitaux, le travail et le profil professionnel changent inévitablement.

Le responsable de la Vente, Peter Zeier, a répondu aux questions des collaborateurs-trices. «N'ayez aucune crainte pour votre avenir», a-t-il expliqué à la salle. Mais les questions ont bien montré que les inquiétudes à propos des profils professionnels, des fermetures de guichets et des évolutions salariales ne s'apaisent pas si facilement. Manuel Avallone et Jürg Hurni ont bien expliqué que, pour le SEV, c'est le service public qui est menacé si on continue à supprimer du personnel au guichet. Une grande partie des collaborateurs présents se sont montrés très scepti-

Résolution

- Nous voulons offrir des conseils de haute qualité à nos client-e-s, pour leurs besoins en mobilité.
- Le profil professionnel ne doit pas être dévalué. La formation de base d'employé de commerce tp ou un apprentissage équivalent doivent être maintenus.
- Le profil professionnel ainsi que la formation de base et formation continue doivent garantir un travail plus intéressant pour les jeunes dans le cadre d'une promotion ciblée de la relève, et garantir des perspectives pour les collaborateurs-trices plus âgé-e-s.
- L'essentiel du travail doit être fourni par du personnel CFF formé, aussi bien dans les centres que dans les régions, et orienté vers les besoins de la clientèle.
- Les prestations de conseil doivent être correctement évaluées.
- Une formation continue régulière est indispensable vu les exigences croissantes. Et ne peut être octroyée que via e-learning.

tiques quant au projet des CFF de former des apprentis dans le commerce de détail dès 2017. Peter Zeier a déclaré que les jeunes gens qui terminent une formation de commerce dans les transports publics à la Vente se tournent ensuite souvent vers d'autres domaines; avec des vendeuses-formées cela devrait arriver moins souvent. Il ne s'agit pas de diminuer les exigences ou les salaires, a-t-il souligné. Les syndicats restent dubitatifs: «Sauvegardons-nous ainsi le plurilinguisme? Est-ce que les connaissances du système resteront aussi élevées qu'actuellement?» Ce sont les préoccupations exprimées par les participants, que le chef CFF a essayé d'atténuer, mais sans beaucoup de succès.»

Peter Moor/Hes



Peter Zeier, CFF, Peter Krebs, modérateur, ainsi que Manuel Avallone et Jürg Hurni, SEV, discutent de l'avenir du personnel de la Vente.

LÉMAN EXPRESS: MANIFESTATION LE 24.11

Les syndicats représentant le personnel SNCF et CFF ont leur mot à dire sur les conditions d'emploi qui seront définies pour Léman Express. Le SEV, la CGT, le VSLF, SUD rail et la CFTD veulent garder les conditions de travail locales sur chaque territoire et écarter toute sous-enchère des conditions d'emploi.

Ils donnent rendez-vous **le 24 novembre à la Gare de Eaux-Vives à 11 h** pour manifester afin de demander à la direction de Lémanis transparence et attention pour les conditions de travail du personnel qui travaillera sur le Léman Express, nouveau RER de la région franco-valdo-genevoise.

CARNET DE BORD

De la chute d'une vis en Chine...

« Une vis tombe par terre / Dans cette nuit noire des heures supplémentaires / Plongeon vertical, on l'entend à peine atterrir / Personne ne le remarquera / Tout comme la dernière fois / Une nuit comme celle-ci / Quand quelqu'un s'est jeté / Dans le vide. » Xu Lizhi, 24 ans, s'est jeté du haut d'un bâtiment de Foxconn, à Shenzhen. Il était poète, travaillait à la chaîne et n'en pouvait plus.



Dans les usines Foxconn, en Chine, là où se fabriquent les iPhone, les Kindle, les PlayStation pour Amazon, Apple, Google, Microsoft, Nokia, Sony, les ouvriers travaillent, par équipe, 24 heures sur 24. Les heures supplémentaires sont la norme. Il n'y a pas d'employés âgés, car personne ne peut supporter longtemps les cadences. Il est interdit de parler à son voisin de chaîne et de lever la tête. La plupart des jeunes gens des campagnes qui viennent travailler à Shenzhen ont une formation et un diplôme qui leur sera parfaitement superflu. Dans les ateliers, on suit la méthode 8S, il y a des sentences jusque dans les WC: «L'efficacité est précieuse à chaque minute et à chaque seconde», «Remplis tes objectifs ou le soleil ne se lèvera plus», «Croissance ton nom est souffrance». Les réunions obligatoires de début et de fin de journée ne sont pas payées. Il faut déboursier pour un lit dans une chambre collective dans des bâtiments qui appartiennent à l'entreprise. Les jeunes migrants, assommés par les cadences, la répétitivité et le harcèlement des managers, s'abêtissent avant d'avoir mis de côté les quelques sous qu'ils étaient venus chercher.

Pour lutter contre les suicides, l'entreprise a fait poser des grilles et des barreaux aux logements des ouvriers. Et si parfois à force de grèves et de revendications les ouvriers obtiennent des salaires un peu moins misérables, la menace plane: «Si tu travailles pas assez dur, on va te remplacer par un robot.» Foxconn vient d'ailleurs d'annoncer la création d'un million d'emplois en Inde pour construire des robots...

Si je décris cette réalité, ce n'est pas pour que vous lanciez votre téléphone portable dans une poubelle (ou il ira tout de même polluer la planète), non, c'est pour que nous nous rappelions que les conditions de travail sont le résultat d'un rapport de force et de négociations. Si nous avons gagné les 40 heures, c'est de dure lutte. Aujourd'hui, le Conseil d'Etat genevois remet cela en question pour faire le cadeau d'une fiscalité allégée aux entreprises. Pourtant, ici, chacun s'accorde à défendre un modèle qui ne ressemble pas à la Chine hyper-capitaliste. Un modèle au contraire où le service public tient une place prépondérante et où la répartition des richesses passe par la médiation d'impôts appliqués à tous, personnes physiques ou morales.

Au pays du consensus, Genève fait figure de laboratoire: un gouvernement qui se radicalise et c'est le bon peuple qui réagit. Au bout du lac, on descend dans la rue. Encore. Après la grève des TPG – la nôtre! – voilà la fonction publique qui fête novembre sur les trottoirs. Oui, le bruit d'une vis qui tombe dans une usine de Shenzhen résonne.

Valérie Solano

A lire: Yang – Jenny Chan – Xu Lizhi: «La machine est ton seigneur et ton maître» (préfacé par Celia Izoard), Editions Agone, 2015

Avec l'ouverture de la saison d'hiver, le SEV lance une campagne spéciale pour la branche des remontées mécaniques



« Ces gens-là ne savent pas ce qu'est le SEV »

Des conditions de travail souvent précaires et peu d'expérience avec les syndicats: la branche des remontées mécaniques est un véritable défi pour le SEV – en particulier aux Grisons.

■ **contact.sev:** Les premières stations de sports d'hiver ont entamé la saison. Que peut-on attendre de cet hiver?

Peter Peyer: L'hiver qui commence s'annonce relativement difficile. Si en plus la neige venait à manquer, cela corserait encore la situation, surtout dans les Grisons.

■ **Est-ce que la situation aux Grisons est plus tendue que dans les autres régions?**

Le franc fort frappe plus durement les Grisons que les autres régions où il y a plus de touristes venant d'Asie ou des pays arabes. La limitation des résidences secondaires et la proximité de l'Autriche ajoutent

encore de la difficulté. Le nombre de nuitées diminue constamment aux Grisons, ailleurs ce chiffre arrive à croître légèrement.

■ **Est-ce que cela signifie que la course à la construction de nouvelles installations a diminué?**

Non, ceci a toujours lieu. Ce qui représente un poids supplémentaire pour les entreprises. Les grandes stations sont en plein dans cette concurrence.

■ **En résumé: on construit de nouvelles installations et on engage moins de personnel?**

On construit des canons à neige et des remontées mécaniques plus modernes, et on

engage le moins de personnes possible en leur offrant des salaires minimums. Par exemple, dans une station de ski familiale moyenne, un patrouilleur reçoit 2800 fr. bruts par mois. Les plus grandes stations ont des salaires un peu plus élevés, 3200 fr., pouvant aller jusqu'à 3500 fr. bruts par mois. Ce sont les salaires d'usage dans ces endroits.

■ **Le SEV n'a jusqu'à présent accompli que de petits pas dans cette branche. Que faudrait-il changer?**

C'est une branche qui se tient à l'écart des syndicats. Les entreprises bernoises sont plus réceptives, aussi parce qu'elles ont compris qu'elles peuvent elles aussi profiter d'une collaboration. Grâce à la convention collective avec le SEV, elles peuvent faire des exceptions à la Loi sur la durée du travail qui leur sont parfois utiles. Les Grisons sont encore très conservateurs sur le plan idéologique, ils n'osent pas faire un tel pas. Ils essaient plutôt d'économiser sur le dos du personnel. Et le personnel lui-même n'est pas organisé dans les syndicats, d'une part parce qu'il ne les connaît pas, d'autre part parce qu'il a peur.

■ **Que faire?**

La campagne de recrutement que nous voulons lancer tout spécialement lors de la journée de branche du 14 novem-

bre doit être le coup d'envoi d'une offre à la portée de tous: les gens peuvent tout d'abord faire connaissance avec le SEV et se forger leur propre opinion. Nous voulons leur montrer qu'ils ne doivent pas avoir peur du syndicat. Ils peuvent voir par eux-mêmes ce qu'est le syndicat, ce que font les gens et à quoi cela peut leur servir en tant qu'employé-e-s des remontées mécaniques. Et ensuite seulement ils peuvent opérer un rapprochement. Il ne leur sera donc pas demandé de payer une cotisation dès le début mais ils feront d'abord leurs expériences.

■ **Comment cela doit-il fonctionner concrètement? Irez-vous sur le terrain afin de distribuer des prospectus?**

Non, car cela justement ne fonctionnerait pas. Il n'y a pas d'endroit adapté aux distributions sur le terrain. Deuxième problème: si je vais dans une compagnie de chemin de fer, même les gens qui ne sont pas membres auront déjà entendu parler du SEV. Ils savent par exemple que nous menons des négociations salariales. Dans la branche des remontées mécaniques, la situation est tout autre: ces gens-là ne savent pas ce qu'est le SEV, et s'ils disent savoir ce qu'est un syndicat, ils ne pensent pas à nous mais plutôt à un autre syndicat qui est pour eux comme un spectre menaçant.

■ **Comment faire alors?**

Notre concept cherche à accéder à ces gens par le biais des membres que nous avons déjà. Il n'y en a pas beaucoup sur les différents sites, mais dans toutes les régions principales des Grisons nous avons quelques membres. Grâce à eux, nous aimerions établir le contact avec d'autres personnes. Par exemple, nous proposons à nos membres de venir à notre journée de branche chacun avec un collègue de travail qui n'est pas membre SEV et qui s'intéresse au thème traité. Nous proposons ensuite à ces personnes de faire un essai: elles reçoivent notre journal et nos informations, sans obligation, et gratuitement.

■ **Quel est l'objectif?**

Naturellement, après cette première phase d'approche, nous voulons avoir plus de membres dans la branche. Nous voulons convaincre les gens que justement dans une branche où les conditions de travail sont souvent précaires, c'est un plus pour les employé-e-s d'être membres du SEV. Le SEV peut les aider pour des questions salariales, de temps de travail, de manière générale en ce qui concerne les conditions d'engagement, et ils peuvent se soutenir mutuellement. Ils doivent se rendre compte que l'on peut obtenir quelque chose en étant tous ensemble, dans l'intérêt

Journée de la branche touristique

Le titre de la journée de branche touristique est: «Modernisme sur le terrain – Economies sur le personnel et la sécurité?»

Cette journée a lieu le 14 novembre, de 11 h à 16 h, à Thoune. Le SEV veut donner l'occasion à ses membres et à d'autres personnes intéressées venant de la branche des remontées mécaniques de discuter de la sécurité et des responsabilités.

Outre un échange d'expériences mutuelles, il y aura aussi la possibilité de parler à des spécialistes de l'Office fédéral des transports. Le chef du

service juridique Peter König et le chef de la surveillance de la sécurité Hanspeter Egli seront là pour répondre aux participantes et participants. Toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des remontées mécaniques, des services de pistes et de sauvetage, les cadres techniques et les responsables du personnel sont les bienvenus. Il n'est pas nécessaire d'être membre du SEV pour y participer.

Les inscriptions de dernière minute peuvent être adressées à: www.sev-online.ch/touristik



Peter Peyer à l'Alp Grüm, sur la ligne de la Bernina, une des lignes touristiques des Chemins de fer rhétiques.

de leurs conditions de travail, de la sécurité, et aussi de l'entreprise.

■ **L'action se déroule sur deux saisons d'hiver et une saison d'été, l'accent sera donc mis sur l'hiver. Ne faudrait-il pas se concentrer sur les employé-e-s à l'année?**

En théorie oui. Mais dans les grandes entreprises il y a d'énormes différences: selon mes informations, le domaine skiable de Laax-Flims-Falera a en hiver plus de 1000 collaboratrices et collaborateurs, et en été seulement environ 200.

de gens différents. Certains travaillent en tant que payans durant l'été et d'autres sont étudiants. Nous savons naturellement aussi que parfois, il y a des abus: des gens qui travaillent sur les chantiers en été s'annoncent au chômage à la fin de la saison et font passer leur travail sur les pistes de ski comme un revenu intermédiaire, ils travaillent ainsi pour des salaires très bas car la caisse de chômage leur paie la différence. Ce n'est pas un abus de la part de la personne concernée mais une sorte de subvention indirecte de la branche des remontées

de fer rhétiques (RhB) se portent bien. Mais l'entreprise ressent naturellement la situation économique, elle subit les effets du franc fort et la situation générale du tourisme aux Grisons. Elle se rend cependant compte du désarroi de la plupart des professionnels classiques du tourisme. On doit donc se demander comment les RhB peuvent se positionner dans une telle situation. Si les touristes ne viennent pas, qu'ils ne vont pas skier, ni dormir dans les hôtels, ni se promener, ni se baigner dans les stations thermales, alors ils

porter les marchandises et que tout soit transporté sur la route! Il y a en outre de grands besoins en infrastructure et en matériel roulant. Là aussi selon moi, le canton doit prendre ses responsabilités et insuffler de l'argent. Il y a de l'argent: les Grisons ont la plus grande fortune par habitant de tous les cantons de Suisse. 50 millions de plus pour du nouveau matériel roulant pour les RhB apporteraient au tourisme un mieux bien plus concret que de nouveaux projets de jeux Olympiques hors de prix.

■ **Passons maintenant à la branche des bus: le SEV a obtenu une convention collective avec les bus de la Ville de Coire, entreprise qui exploite également les bus de l'Engadine. Est-ce que là aussi le trafic subit les inconvénients liés au tourisme, ou bien s'agit-il d'un trafic régional normal?**

Il s'agit d'un trafic d'agglomération avec de très grandes fluctuations saisonnières. Les grandes différences entre la saison d'hiver et la saison d'été sont aussi une réalité pour les bus de l'Engadine, c'est pourquoi cette entreprise travaille beaucoup avec du personnel saisonnier. Dans l'ensemble cependant, le tourisme en Haute-Engadine se porte très bien.

■ **Et pour les bus de Coire?**

Il s'agit là d'un trafic facile à planifier qui reste stable durant toute l'année. Au niveau du personnel, la situation s'est plus ou moins calmée, surtout grâce à la convention collective. Il faut encore procéder à quelques optimisations, par exemple pour les tableaux de service. Nous sommes en train de le faire. Si l'on considère les deux ou trois dernières années, nous sommes en bonne voie. On se rend compte qu'aujourd'hui la direction est ouverte au partenariat social. C'est un véritable succès que nous avons obtenu! *Interview: Peter Moor/mv*

« Par exemple, dans une station de ski familiale moyenne, un patrouilleur reçoit 2800 fr. bruts par mois. »

Peter Peyer, secrétaire régional SEV à Coire, responsable de la branche touristique

La majorité du personnel est donc engagée pour le tourisme d'hiver. C'est durant cette période que le tourisme est pour ainsi dire «industrialisé», tout le reste n'est que pâle copie. D'un point de vue syndical, les employé-es à l'année sont bien sûr le groupe professionnel le plus attrayant mais ce sont les autres, qui sont engagé-e-s à la saison, qui ont le plus de problèmes.

■ **Quels sont ces problèmes?**

Nous rencontrons beaucoup

mécaniques, tolérée par les entreprises, l'Office cantonal de l'économie et de l'emploi et les caisses de chômage.

■ **Tu es responsable de la branche touristique mais aussi des Chemins de fer rhétiques, qui sont en partie également une compagnie de chemin de fer touristique. Quelle est la situation dans cette entreprise? Est-ce que l'évaluation négative que tu formules pour les Grisons s'applique là aussi?**

Dans l'ensemble, les Chemins

manqueront aussi dans la clientèle des RhB. C'est pourquoi les RhB devraient tenir un rôle plus actif et renforcé dans le tourisme grison. Ceci tout autant dans l'intérêt du tourisme que des RhB.

■ **Quels sont les points faibles hormis le tourisme?**

Principalement le trafic marchandises. Les RhB ne peuvent pas être compétitifs car la route ne paie pas la totalité des frais. Le canton des Grisons n'a pourtant aucun intérêt à ce que les RhB arrêtent de trans-

BIO

Age: bientôt 50 ans

Famille: marié, 2 filles

Carrière: formation commerciale, éducateur de la petite enfance, politicien, secrétaire syndical.

Loisirs: chœur (en tant que chanteur et dans le comité du chœur Mischodau Trin), vacances en Sardaigne («même si cela ne soutient pas forcément le tourisme des Grisons»), cuisine, lecture, visites guidées au musée de Sperre Trin (www.sperretrin.ch).

VPT Romandie à Lausanne

S'unir au maximum pour que

C'est à Ouchy, plus exactement sur le bateau « Lausanne », que quelque 300 représentant-e-s de diverses sections VPT romandes se sont retrouvé-e-s samedi 31 octobre, pour la traditionnelle journée VPT.

L'assemblée romande de la VPT, c'est surtout un moment convivial, avec café-croissants, apéro, repas et, cette année, une mini-croisière, mais c'est aussi des discussions constructives, avec la désormais traditionnelle table ronde sur un sujet d'actualité.

Résultats du sondage SEV

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a présenté les résultats du sondage SEV sur les mesures en cas d'agression. Elle a relevé que le tiers des entreprises n'ont pas encore une procédure à suivre en cas d'agression, ou en tous cas, que les employés ne sont pas au courant s'il y en a une! « Un



Une table ronde qui a su captiver les participants, avec de très nombreuses questions du public. De gauche à droite: Christophe Dubrit, Olivier Français et Gilbert D'Alessandro.

peu choquant», selon la vice-présidente. Certaines sections ne voient, elles, pas de raison d'avoir une procédure, mais ce sont des sections qui ne connaissent pas de problèmes de violence. Ça existe!

Dans les mesures proposées et utilisées, la formation n'est citée que dans 19% des cas: il faut que ça change! Dans 70% des cas, il est possible d'avoir un soutien externe.

Table ronde animée

Vivian Bologna, rédacteur à *contact.sev*, animait la table ronde de cette année, sur ce sujet de la violence, à l'occasion des 15 ans de la charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics, signée par de nombreuses entreprises.

Gilbert D'Alessandro, président central VPT, Christophe Dubrit, responsable du centre de consultation LAVI du canton de Vaud (appui et conseil aux victimes d'infractions), Olivier Français, conseiller national, membre de l'exécutif de la Ville de Lausanne et notamment membre du CA des tl ainsi que Vincent Ducrot, directeur des TPF, participaient à cette table ronde.

Gilbert D'Alessandro a estimé que si 64% des entreprises ont une procédure en cas d'agression, c'est déjà bien. « Il y aura toujours de bons élèves et de mauvais élèves.

Ces 64%, c'est insuffisant, mais bien. On doit surtout s'unir au maximum pour que les procédures existantes soient efficaces.»

Pour Olivier Français, il faut surtout voir la problématique de la sécurité dans l'ensemble, personnel et passagers. Il prône une « solidarité les uns avec les autres, entre ceux qui transportent et ceux qui sont transportés ».

Christophe Dubrit, quant à lui, a relevé qu'un moment très difficile dans l'agression, c'est lorsqu'on se sent abandonné, par sa direction, par les témoins de l'agression, etc. Si la victime a le soutien de son employeur, ça aide beaucoup.

Les TPF, un exemple à suivre

Vincent Ducrot a expliqué la procédure mise en place à Fribourg. Le suivi est extrêmement bien organisé, avec deux personnes qui vont écouter la victime et une mécanique rodée qui se met en marche très rapidement. La direction est très vite informée et, dans les cas graves, le directeur a un contact direct avec la victime. Pour Vin-

cent Ducrot, « l'employé doit se sentir entouré et aidé ». Il a expliqué également qu'on analyse régulièrement, dans son entreprise, le nombre de cas et qu'une recrudescence des cas de violence est vite suivie de mesures concrètes. Les dégâts produits sur le matériel aux TPF ont drastiquement diminué depuis la prise de mesures. Et les bras cassés chez les ados également!

Témoignage du président

Gilbert D'Alessandro a raconté comment il s'était retrouvé tout seul à l'hôpital après une agression, en 1999. A l'époque, il n'y avait aucune procédure aux TPF, son employeur, aucun soutien de la part de l'entreprise. « La charte, ça a été ma thérapie », a-t-il expliqué devant les collègues.

Stop aux économies sur le personnel

Au moment des questions, Jérôme Fay, des TPG, s'est indigné du fait qu'on enlève toujours plus de personnel, ce qui n'est vraiment pas fait pour éviter les agressions... Olivier Français ne souhaitait

« Ensemble, faisons baisser la violence »

Patrick Clot, président du comité d'organisation de la journée, a remercié toute l'équipe organisatrice: « Nous avons travaillé sans compter pour mettre sur pied cette journée. J'ai eu la chance d'avoir une équipe comme celle-ci qui a œuvré bénévolement! » Il a aussi remercié la CGN d'avoir mis le « Lausanne » à disposition qui peut accueillir tout de même 1200 passagers...

Président central VPT, **Gilbert D'Alessandro** a rappelé l'importance de partager des problématiques entre retraités et actifs: « La violence, elle va nous suivre tout au long de notre carrière. Elle existera toujours. Mettons-nous ensemble pour la faire baisser! »

De son côté, le président du SEV **Giorgio Tuti** a évoqué le

résultat des élections fédérales du 18 octobre: « La probabilité d'un référendum contre le projet de prévoyance vieillesse a augmenté, car avec le National sorti des urnes, il y a des chances que le projet soit pire que celui des Etats. Mais je ne veux pas seulement parler négativement, sinon des collègues vont se jeter à l'eau... », a-t-il ironisé. « Aux tl, les négociations sont difficiles, mais les collègues ne lâchent pas sur des points fondamentaux! » Il s'est dit encore une fois impressionné par la grève de l'an dernier aux tpg. « Au SEV, je ressens cette solidarité entre les branches, les professions. On l'a vu au Congrès avec la grève aux tpg et l'action contre l'OFT. On a ressenti cette amitié entre nous. Continuons comme ça, parce que nous sommes forts! »

vho

les procédures soient efficaces



Vincent Ducrot, Vivian Bologna,

visiblement pas répondre à la question des économies sur le personnel, mais a toutefois évoqué un point intéressant, en faisant le parallèle avec les gens de la propreté en ville de Lausanne. «Il faut bien les former avant de les laisser aller sur le terrain.»

La formation, effectivement, est essentielle dans le domaine. Un des participants a demandé s'il s'agissait plutôt d'apprendre l'autodéfense ou d'une formation psychologique. Christophe Dubrit a expliqué que l'autodéfense pouvait permettre de se sentir en sécurité quand quelque chose se passe, donc augmente la «sécurité en soi». Mais par contre, pour améliorer les relations avec les clients agressifs, rien de tel que la communication non violente. Pour lui, il n'y a pas de solution miracle, mais de multiples solutions à mettre en place parallèlement. Le bus-école a notamment été cité comme moyen de prévention pour les adolescents.

Aspect légal

Christophe Dubrit a relevé qu'en cas d'absence de



plainte pénale contre l'agresseur, la victime ne sait pas ensuite ce qu'il advient du dossier. Ce qui est regrettable. Olivier Français a expliqué qu'on peut demander l'anonymat vu que la confrontation avec l'agresseur peut être très pénible dans certains cas. Enfin, il y a encore beaucoup de confusion au niveau des plaintes, tout est assez complexe et cela n'aide pas la victime. Les tuyaux de la VPT pour améliorer les choses? La charte pour Gilbert D'Alessandro, motiver les entreprises à signer et à respecter cette charte.

Après la table ronde, Olivier Français, Luc Baehni, direc-

teur de la CGN, et Stéphane Montangero, président du PS Vaud et représentant du personnel au CA de la CGN, ont pris brièvement la parole. Stéphane Montangero a rappelé la lutte pour obtenir le siège qu'il occupe depuis 2013 au CA de la CGN. Luc Baehni a expliqué que la CGN est en train de mettre en place une culture d'entreprise avec l'être humain au centre des préoccupations. Et Olivier Français a parlé de la mobilité croissante à Lausanne et des multiples projets comme le tram et le M3.

Henriette Schaffter



Vue d'ensemble depuis la cabine du commandant.



Marco Formosa, président de la section VPT Lac Léman, entouré de membres de la section LNM.



Quelques membres de la section organisatrice.



Patrick Clot, chef d'orchestre de la journée (en beige), avec le directeur de la CGN et le président de la section VPT Lac Léman.



Un retraité heureux avec le président Giorgio Tuti.



Les Genevois...

Quelque 3000 personnes travaillent à Olten, aux CFF ou dans une filiale

«Le développement et la centralisation à Olten sont à la fois un défi et une chance pour le SEV.»

Elena Obreschkow, coach des sections



Une nouvelle vie pour Olten, ville des cheminots

160 ans après le début de l'ère ferroviaire, Olten vit une véritable renaissance en tant que ville des cheminots. Ce sont en effet plus de 2700 collaborateurs-trices qui travaillent pour les CFF à Olten, et si l'on prend en compte les filiales, on atteint presque les 3000 employé-e-s. La tendance est en outre toujours à la hausse. Voici un tour de ville d'un genre particulier...

Une brume d'automne s'étire sur Olten et le soleil encore un peu timide illumine les arbres aux couleurs flamboyantes. Bien caché, le chemin qui mène au dépôt serpente à travers les voies de chemin de fer ancestrales. La route se termine au nord, laissant la place aux rails. C'est là que se trouvent les locaux de maintenance de l'Infrastructure, et c'est le point de départ de notre tour de ville.

1 – Le chemin du dépôt

Il faut assurer l'entretien régulier des signaux, des aiguillages, du ballast et des rails et en cas de perturbation, il faut réparer sans délai. Michael Burkhard, un homme avec une longue expérience du rail, dé-

crit le large domaine d'action et la collaboration avec les partenaires externes qui interviennent lorsque les 140 employés ne suffisent pas. C'est un monde d'hommes: seules trois femmes font partie de l'équipe. Le travail est souvent difficile; la plus petite vis fait cinq centimètres de long pour un centimètre de diamètre.

2 – La rue de l'industrie

Certains des bâtiments de ce côté de la rue de l'industrie ont connu la grande époque de la vapeur. Aujourd'hui cependant, l'air n'est plus chargé de suie et de charbon mais il sent bon le chocolat. La fabrique de Lindt sépare les anciens bâtiments ferroviaires du complexe moderne des ateliers industriels.

Quelque 850 personnes y sont employées. Les ateliers constituent aisément le plus important secteur des CFF à Olten. Le chef des ateliers Anton Lenherr est confiant quant à la possibilité de croissance à l'avenir. Son optimisme s'appuie non seulement sur les acquisitions de véhicules par les CFF mais aussi sur leur décision de confier la maintenance des trains Flirt aux ateliers industriels d'Olten. «En Europe, 900 compositions Flirt sont mises en circulation; nous avons donc du pain sur la planche!» déclare-t-il avec assurance. Du temps de ses prédécesseurs, la méthode Kaizen a été développée dans les ateliers. Cependant, lui préfère évoluer librement et lorsqu'il s'agit d'organisation, il essaie de ren-

forcer le sens des responsabilités de ses collaborateurs. Ici les pièces sont encore plus grandes que de l'autre côté de la rue: des roues, des axes, des trains pendulaires et pourtant, tout tourne de plus en plus autour de l'électronique. Les toilettes d'un train, par exemple, ne sont plus juste une cuvette avec un trou au fond mais une véritable installation d'épuration roulante.

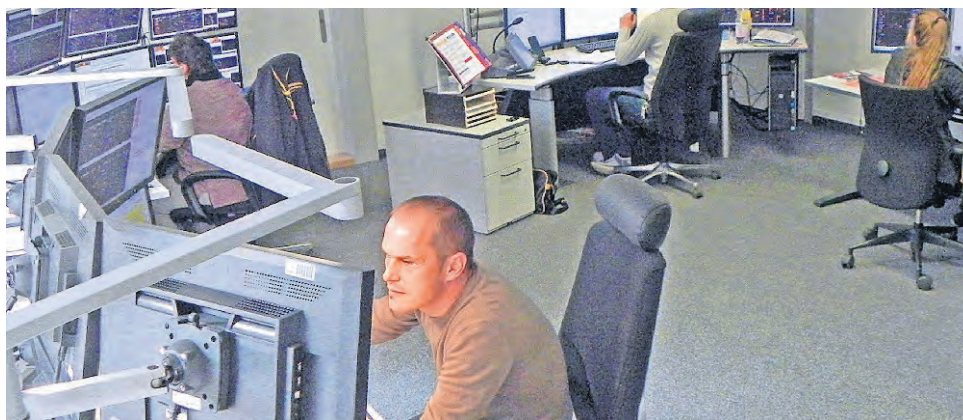
3 – La rue de Gösgen

Notre visite nous rapproche de la gare. La ville d'Olten, qui se perd souvent dans le brouillard, se montre alors sous son meilleur jour. Toutefois le décor change. Nous nous trouvons dans un périmètre de haute sécurité. L'entrée au nouveau centre d'exploitation n'est possible

que par un sas de sécurité et pour arriver jusqu'à son cœur, la salle des commandes, il faut franchir encore plusieurs portes dotées de codes d'accès. Des équipes de 30 à 80 chefs et chefs de la circulation des trains y sont à l'œuvre afin d'assurer un trafic fluide sur les voies. Tous les groupes ne sont pas encore en place, dans quelques semaines la gare de Berne déménagera à Olten. Le centre d'exploitation sera alors au complet et quelque 370 personnes auront leur poste de travail à cet endroit. Tout est moderne et particulièrement silencieux, et la technologie règne. On a mis la priorité sur l'isolation acoustique, souligne Thomas Wirz, le chef des opérations. Le centre d'exploitation est un modèle du



Centrale de la police des transports.



Centre régional des opérations Voyageurs.

Où ça se trouve à Olten:

- 1 Entretien de l'infrastructure
- 2 Ateliers industriels
- 3 Centre d'exploitation
- 4 Gare
- 5 Aarepark ou parc de l'Aar
- 6 Uniform-Center
- 7 Immobilier
- 8 Centre de marché du travail
- 9 Police des transports

genre: des visites guidées sont organisées presque tous les jours mais les visiteurs ne sont pas autorisés à pénétrer dans la salle de commandes. Ils peuvent observer le déroulement des opérations depuis une baie vitrée. En temps normal c'est assez calme, en cas de perturbation il faut garder son sang-froid autant que possible; tout est préparé dans ce sens, jusqu'aux vestes de diverses couleurs qui permettent de différencier les personnes responsables dans leurs fonctions. La construction sur un joli site entre forêt et rivière permet un coup d'œil remarquable sur Olten: la terrasse offre un beau panorama sur la ville et les rails. Comme on le constatera tout au long de la journée, les terrasses sont un véritable attrait du site ferroviaire d'Olten.

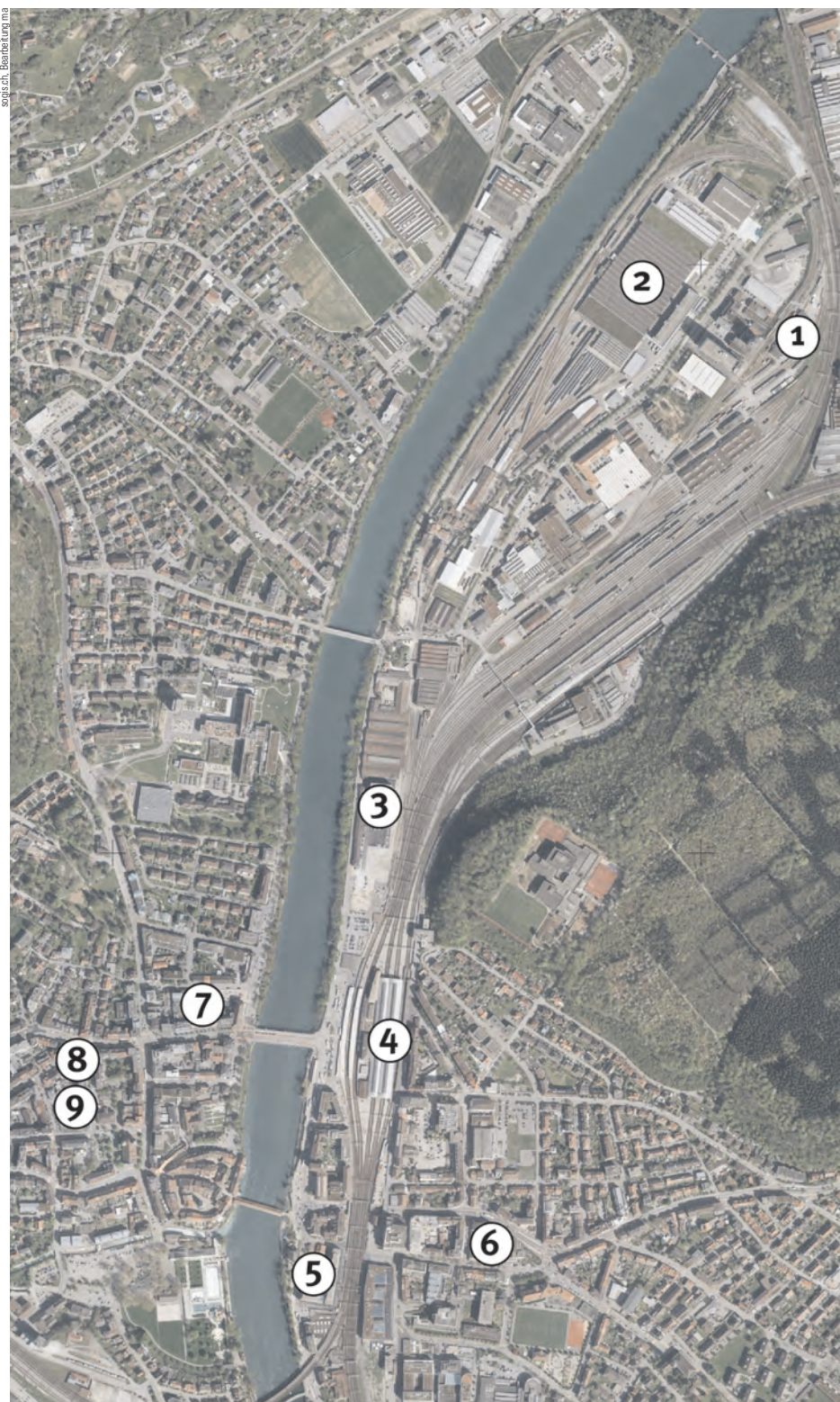
4 – La gare

Nous quittons le spectaculaire centre d'exploitation pour atteindre le bâtiment de la gare qui trône tel un îlot parmi les quais. Discrètement, une mini-variante du centre d'exploitation se trouve au deuxième étage: l'Operation Center voyageurs régional (ROCP). Ici aussi, des écrans montrent la position des trains dans toute la région. Et ici aussi tout est calme en situation normale, mais si quelque chose sort de la routine, l'ambiance s'anime rapidement. C'est là que sont faites les annonces pour les gares non desservies et les trains régionaux. La communication est assurée avec le centre d'exploitation et le «grand OCP» de Berne qui s'occupe du trafic grandes lignes. Dominik Wyss, qui présente le ROCP, est un mécanicien de locomotive. Ses collègues amènent également leur expérience, dans d'autres métiers de cheminots. Grâce à cela, il y a un grand savoir-faire dans le centre qui permet de trouver les bonnes

solutions en cas de perturbation. Nous changeons ensuite de décor et l'ambiance n'est plus du tout la même: au niveau des voies, nous rencontrons Reto Bollhalder, responsable de la vente dans le secteur d'Olten. Pour l'instant, le guichet est encore rattaché à l'agence de voyage mais ses jours sont comptés. Une jeune vendeuse de voyages attend tristement l'échéance. A l'avenir, elle travaillera encore au guichet mais si elle trouve un emploi hors CFF lui permettant de mettre à profit ses connaissances de voyageuse, elle ne refusera pas. Beaucoup de voyageurs changent de train à Olten. Cela se remarque aussi dans les statistiques: si l'on observe le nombre de passagers, Olten détient la 9^e place de toute la Suisse, mais en ce qui concerne le chiffre d'affaires de la vente, on retrouve la ville en 20^e position. A Olten se trouve naturellement un dépôt pour les mécaniciens voyageurs et Cargo et pour le personnel des trains. Ce sont en tout 200 personnes.

5 – La rue de la gare

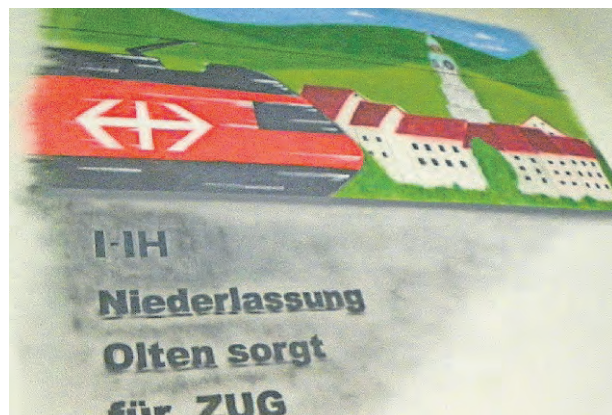
Nous continuons vers le sud. Celui qui est pressé suit la rue de la gare qui, à Olten, est beaucoup moins prestigieuse que celle de Zurich. Mais c'est beaucoup plus joli d'emprunter le chemin au bord de l'Aar. Destination: le nouveau bâtiment du parc de l'Aar. Vu de l'extérieur il n'a rien d'extraordinaire. D'autant plus qu'il entoure (pour ne pas dire qu'il l'étouffe) la maison historique de Disteli. A l'intérieur cependant, les locaux sont confortables et suivent le même concept d'espace de travail que dans les bâtiments de l'administration des CFF à Berne et à Zurich. Plus de 800 personnes travaillent au parc de l'Aar. Dans la partie sud on trouve le siège principal de CFF Cargo, la partie le long des voies étant occupée



par la région Mitte de l'Infrastructure. Mais l'espoir de pouvoir caser tous les postes de travail sur ce site d'Olten s'est révélé un peu trop optimiste. Des employé-e-s de l'Infrastructure se retrouvent ainsi de l'autre côté des voies. Le scepticisme envers ce nouveau concept de bureaux s'est passablement apaisé.

Ruedi Suter, qui travaille aux horaires et design du réseau (FN) et

Suite en page 12



Fresque murale à l'entretien de l'infrastructure.



Vitrines de l'Uniform-Center.

Suite de la page 11

en préside la CoPe, dit aujourd'hui qu'on a bien fait de «l'obliger»: il admet que c'est très bien de trouver chaque matin une place de travail bien rangée. Réception, restaurant du personnel et salles de séance, mais aussi garde-robes et douches sont utilisés ensemble par Cargo et Infrastructure, et la terrasse est accessible à tous. Ici la vue porte sur la chaîne du Jura, ou sur la piscine de l'autre côté.

6 – La rue d'Aarau

Nous quittons maintenant les abords des voies pour nous rendre vers l'est, dans la ville. Nous dépassons les sièges principaux des filiales CFF cargo International et Login sur notre droite et entrons dans un complexe tout d'abord construit pour servir de centre commercial. Le magasin d'habits au sous-sol est maintenant destiné à une clientèle très spéciale: c'est là que se trouvent les habits de travail de tout le personnel des CFF. 99% du personnel en uniforme porte des habits faits «à la chaîne». Tout nouvel employé doit y passer une fois pour que l'on puisse prendre ses mesures. Celles-ci sont insé-

rées dans le système et la commande est planifiée via internet. René Neidhart va aller prochainement en Inde afin de s'assurer que les standards sociaux sont bien respectés (avant tout pas de travail effectué par des enfants, des temps de travail bien réglés et des salaires adéquats). Il contrôlera aussi que les prescriptions écologiques imposées par les CFF à leurs fournisseurs sont suivies. Des couturières, des logisticiens, des acheteurs et des employé-e-s de commerce travaillent ici. Les CFF proposent aussi des postes d'apprentissage. C'est ainsi qu'une classe d'aspirant-e-s mécanicien-ne-s entre, et nous continuons notre route vers une autre partie de la ville. On parle toujours à Olten de la rive droite ou gauche de l'Aar mais en réalité, ce sont les voies de chemin de fer qui départagent la gauche de la droite.

7 – La rue de Frohburg

Nous arrivons encore une fois dans un ancien magasin. A l'endroit de l'ancien restaurant de l'Epa, les immobiliers des CFF sont administrés pour la plus grande partie de la Suisse allemande. Les gares, les terrains et les bâtiments de l'administration, mais aussi de grands projets à Bâle

et Zurich. Faut-il mentionner que la petite cafétéria dispose d'une terrasse d'où l'on peut admirer la maison bourgeoise de la ville d'Olten?

8 – La rue du Ring

On arrive maintenant au seul endroit des CFF où la direction est contente de voir partir chaque collaboratrice et chaque collaborateur dont elle doit se séparer: au centre-ville se trouve le siège principal du centre du marché du travail (CMT), l'agence de placement interne de l'entreprise. Déjà quelques mois après son introduction, Rolf Wullschleger est content de la nouvelle CCT: la phase de prévention rallongée à six mois permet à beaucoup de gens d'arriver au CMT avec déjà un poste en perspective. On trouve presque toujours une solution adaptée à temps. Le travail des conseillers et conseillères en orientation et des travailleurs sociaux se concentre dès lors plutôt sur un conseil relatif à la carrière. A l'avenir, le CMT et le management de la santé doivent travailler plus étroitement ensemble car tous deux se préoccupent avant tout du maintien de la capacité de travail. Le «Forum», où les gens avaient l'habitude de chercher certaines clarifications après avoir perdu leur poste ou de faire leurs offres d'emploi, est presque devenu obsolète. Dommage pour la vue depuis le bâtiment circulaire.

9 – La rue de Dornach

Nous terminons notre visite guidée juste à côté. Il y a là aussi une entrée sécurisée: c'est dans ces bureaux modestes que l'on trouve la centrale d'intervention de la police des transports. Parmi les 270 collaboratrices et collaborateurs, très peu ont leur poste de travail ici. La plupart des policiers sont employés dans la surface. Jusqu'à peu de temps, le commandement avait aussi ses quartiers ici mais il a maintenant déménagé à Berne, plus près de la direction. Beaucoup de gens portent l'uniforme car ils sont prêts à intervenir au cas où des patrouilles auraient besoin de renfort sur place. Dans la centrale d'intervention, on répond 24 heures sur 24 au numéro d'urgence utilisé dans toute la Suisse. Dans une autre pièce, des spécialistes sont occupés à visionner des vidéos de trains et de gares. Sur le grand écran, des images de divers lieux défilent, mais contrairement à celles que l'on a vues dans le hall d'entrée du parc de l'Aar qui représentent les plus beaux aspects des Chemins de fer fédéraux, ici ce sont les petits coins sombres qui sont filmés afin d'octroyer la sécurité nécessaire aux voyageurs et aux passants. La nuit tombe bientôt sur la ville. C'est l'heure de rentrer à la maison. Alors que les immeubles de l'administration se vident lentement, un changement de service se prépare à l'exploitation.

COMMENTAIRE

Pour la majorité des personnes directement intéressées, le transfert à Olten était bien plus qu'un simple changement de lieu de travail. Pour d'autres, il s'agissait d'un déménagement après des années au même bureau, pour d'autres, surtout chez CFF Cargo, d'une étape de plus dans ce tour de Suisse forcé qui les a emmenés en 15 ans de Berne à Fribourg en passant par Bâle et enfin Olten. Ces transferts suscitent le scepticisme. Les CFF ont imposé le déménagement à Olten pour des raisons économiques et pas pour ce que la région peut offrir au personnel. A Olten, les bureaux sont moins onéreux qu'à Berne ou Bâle et les coûts du personnel y sont aussi plus bas. Le SEV a toujours été critique par rapport à ces centralisations. Il a aussi fait en sorte que la CCT prévoie de bonnes conditions en cas de transferts de postes de travail. Sur le plan individuel, le SEV s'engage afin d'obtenir davantage que prévu par la CCT. D'autre part, le SEV a aussi fait en sorte d'accompagner les réorganisations au lieu de les combattre. Le personnel qui devait autrefois savoir calculer le prix du transport d'une vache du point A au point B et connaître la signification d'un signal orange et vert, se retrouve désormais devant une douzaine d'écrans. Tandis que des spécialistes ont dû quitter leur bureau pour des «open space» anonymes. J'ai vu des gens tristes, mais aussi eu des échos positifs. Au final, ce sont néanmoins toujours des changements douloureux. C'est pourquoi le SEV ne reste pas les bras croisés. Il sera présent et s'occupera de ces changements afin de voir et entendre les problèmes de ses membres. A Olten et ailleurs.

Peter Moor, rédacteur en chef

Le SEV à Olten

Contrairement aux sites des autres grands centres administratifs des CFF, le SEV n'a pas de secrétariat à Olten. Le lieu de contact pour les membres est le secrétariat central de Berne. Presque toutes les sous-fédérations ont des sections ou des groupes actifs à Olten. En août, une première rencontre a eu lieu afin de créer des liens entre les représentantes et les représentants des divers groupes professionnels.

La coach des sections Elena Obreschkow considère qu'Olten est simultanément un défi et une chance. «Notre présence est

forte dans beaucoup d'endroits mais en particulier au parc de l'Aar. Nous devons montrer que nous sommes là et que nous agissons. Le SEV a encore beaucoup à faire pour cela!»

Le SEV s'est engagé cette année pour que le déménagement à Olten n'entraîne pas la perte de l'allocation régionale. Malheureusement il n'a pas eu gain de cause. Le président Giorgio Tuti déclare qu'Olten figure dans les points forts du SEV pour 2016: «Nous voulons envisager sérieusement le renforcement de notre présence.»

Peter Moor (texte et photos)

Un changement radical de mentalité s'impose

La conciliation famille-profession ne progresse que lentement

Cela fait longtemps que l'USS demande que de vrais progrès soient accomplis en matière de conciliation entre la famille et la profession.

Depuis l'acceptation dans les urnes de l'initiative «Contre l'immigration de masse», les milieux économiques réalisent lentement qu'il y a lieu d'agir à ce sujet. Aujourd'hui, les femmes au bénéfice d'une formation qui a coûté cher ne doivent plus gaspiller leurs aptitudes «à la maison», mais désensabler le navire de l'économie aux prises avec la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Or, on piétine, car il ne faudrait pas trop dépenser d'argent.

En matière de conciliation entre famille et profession, un changement radical de mentalité s'impose. La famille n'est pas une affaire privée, les tâches d'assistance et de soins («care») sont un facteur économique important et relèvent des pouvoirs publics. Il faut que la répartition équitable du travail rémunéré et du travail non rémunéré entre les femmes et les hommes devienne enfin réalité. Le modèle néoconservateur «Lui à plein temps, elle à temps partiel», une particularité suisse si tenace, est une impasse. Il implique la dépendance financière

des femmes et, pour les hommes, le poids de la responsabilité de principal «soutien de famille». Et il est scandaleux que ce modèle soit en plus favorisé à travers les tarifs des crèches et une pratique fiscale qui punit l'augmentation du taux d'occupation des femmes en engloutissant immédiatement le salaire complémentaire obtenu.

Il faut valoriser les tâches d'assistance et de soins

La société doit une fois pour toutes bouger. Le travail rémunéré des femmes et le travail non rémunéré doivent être revalorisés. Tant que l'absence d'un salaire féminin fera moins mal au budget de la famille que si c'est un salaire masculin qui fait défaut, les femmes «choisiront» le travail non rémunéré. Et tant que les tâches d'assistance et des soins n'auront pas reçu la reconnaissance sociale qui leur est due, elles seront peu intéressantes pour les hommes, surtout s'il ne s'agit plus de s'occuper des enfants, mais de prendre en charge des proches dépendant de soins.

Malgré les obstacles existants, l'intégration des femmes dans le monde du travail professionnel s'est développée. Parallèlement, les hommes réduisent lentement leur charge de travail. Cependant, un nouveau partage du travail non rémunéré



Regula Bühlmann est responsable du dossier de l'égalité des sexes au sein de l'USS.

ré entre femmes et hommes n'a pas pour autant lieu. Ce sont plutôt d'autres femmes qui reprennent ces activités d'assistance et de soins. Des migrantes viennent en effet dans notre pays sans leur famille pour s'occuper, dans des conditions précaires, de ces personnes qui dépendent de soins.

Les pouvoirs publics doivent assumer leurs responsabilités

La Suisse doit résoudre elle-même ses problèmes de conciliation entre famille et profession, et pas sur le dos de femmes venant d'autres pays. Les aides financières supplémentaires octroyées pour l'accueil extrafamilial des enfants, que la Confédération vient de décider, sont un pas dans la bonne direction. Mais ce n'est qu'un début. L'accueil des enfants doit être un service pu-

blic, tout comme la formation. Comment concevoir qu'à côté des écoles gratuites, il y ait des structures d'accueil extrafamilial et extrascolaire coûteuses? Il faut que les pouvoirs publics fournissent les fonds nécessaires à une offre de structures de formation et d'accueil qui soit exhaustive, adaptée aux besoins, de grande qualité et abordable pour tout le monde. L'État doit aussi assumer la responsabilité de la prise en charge des personnes âgées ou dépendant de soins. Confier ces tâches aux privés, comme c'est arrivé avec le nouveau financement des soins, est de toute évidence la mauvaise solution. Il faut au contraire que les pouvoirs publics fournissent des ressources en suffisance, de sorte que les personnes dépendant de soins soient prises en charge par du personnel formé et travaillant

dans de bonnes conditions. Cela, pour que les familles n'aient plus, faute de moyens financiers, à se rabattre sur des solutions à moitié légales et précaires, et exploiter des migrantes.

Nous empoignons le problème!

Nous avons aussi besoin de conditions de travail et d'horaires qui permettent aux femmes et aux hommes de concilier famille et profession dans un cadre socialement garanti. L'USS et sa Commission féminine sont prêtes à développer de telles solutions pour en arriver à une vraie égalité des sexes, à les ajuster aux situations existantes et à se battre pour qu'elles deviennent réalité.

Regula Bühlmann, secrétaire centrale de l'USS/fq

Baisse du taux d'intérêt minimal LPP: des cadeaux aux assurances

En décidant de baisser le taux d'intérêt minimal de la prévoyance professionnelle à 1,25%, niveau encore jamais atteint à ce jour, le Conseil fédéral a une fois de plus cédé aux lamentations du secteur de l'assurance et puni les assuré-e-s. Dans la situation actuelle, un taux plus élevé, bien que restant modeste, de 1,75% serait possible. Comme le

passé le montre en effet, le taux d'intérêt minimal a presque toujours été fixé 1% plus bas, ces dernières années, que ne l'auraient permis les rendements effectifs des placements. Ceux qui en ont grandement profité, ce sont les assureurs-vie, qui ont augmenté par ce biais leur marge bénéficiaire. Pour la seule année 2014, les assurances ont ainsi

empoché près de 700 millions de francs. Du point de vue des salarié-e-s, cette évolution est une catastrophe. Les intérêts servis sur les avoirs de vieillesse sont toujours plus faibles, ce qui entraîne aussi une baisse des rentes futures. Pas étonnant que la confiance placée dans le 2^e pilier s'effrite toujours plus. C'est pour cela que l'USS

demande que l'on passe à un autre système pour fixer le taux d'intérêt minimal. Au lieu de le faire pour l'année suivante, le Conseil fédéral doit à l'avenir fixer ce taux pour l'année en cours. Mais il est clair aussi que les difficultés rencontrées par le 2^e pilier pour garantir de bonnes rentes ne diminueront pas jusqu'à nouvel ordre. Compenser la

baisse de sa rente doit par conséquent passer par le renforcement de l'AVS, comme le veut l'initiative populaire AVSplus. C'est une façon de procéder plus sûre et beaucoup plus avantageuse que de verser toujours plus d'argent dans le 2^e pilier. Le Conseil des Etats l'a bien vu lui aussi et a décidé de renforcer l'AVS en relevant ses rentes. **USS**

Assemblée des délégués de la sous-fédération AS, le 22 octobre à Olten

« Il faut resserrer les rangs »

L'assemblée des délégués AS, présidée par Rolf Feier, a réuni 41 participants.

Giorgio Tuti, président SEV, était venu présenter l'actualité politique, avec un retour sur le 18 octobre et les résultats des élections fédérales. Il a regretté, bien sûr, le virage à droite du Parlement et les difficultés supplémentaires qui attendent les syndicalistes. Il a avoué être très préoccupé par les retraites, « même si le paquet Berset tel que discuté cet été au Conseil des Etats semblait correct et acceptable ». En effet, avec la nouvelle composition de la chambre basse, concrétiser la hausse des retraites

semble devenu bien plus difficile. L'autre sujet politique important à venir est la votation de fin février 2016 sur le deuxième tube au Gothard. Une manifestation SEV est d'ores et déjà prévue le 2 février 2016 au niveau national. En ce qui concerne les actualités syndicales, Giorgio Tuti a expliqué vouloir « éviter que le vent de la libéralisation continue à souffler sur les CFF ». Le président a également évoqué les relations entre le SEV et les commissions du personnel. Le président central, Peter Käppler, a ensuite présenté les actualités de la sous-fédération. Après la diffusion d'une vidéo sur le congrès de mai 2015, il a félicité notamment les deux

membres AS qui ont obtenu de bons résultats aux élections fédérales, à savoir Edith Graf-Litscher, réélue dans le canton de Thurgovie, et Urs Huber qui a obtenu une deuxième place sur sa liste dans le canton de Soleure. Urs Huber, qui devait présenter un point à l'ordre du jour, était excusé pour raison de maladie.

Actualités des branches

Pour la branche voyageurs, c'est Ruth Schweizer qui a pris la parole et a rappelé la journée du 31 octobre dédiée au personnel de la vente. Les 22 inscriptions actuelles, sur un total de 1200 affiliés SEV, la déçoivent beaucoup. Elle a rappelé « qu'il faut développer des



Ruth Schweizer, vice-présidente de l'AS, et Rolf Feier, président de l'AD.

arguments, resserrer les rangs et montrer qu'on est forts ». En parlant de la police des transports, Peter Rüegg a déploré la nouvelle directive du commandant récemment nommé, sur le port de l'uniforme lors des trajets de service. En effet, ces trajets se faisaient auparavant en civil, le policier étant seul dans le train à ce moment-là. Mettre l'uniforme augmente les risques selon Peter Rüegg: « Nous condamnons cette décision. Elle ne nous semble pas très logique, ni très réfléchie. » Jürg Hurni, secrétaire syndical responsable, a écrit à la direction et le SEV est dans l'attente d'une réponse. Peter Rüegg a expliqué qu'il pensait « être plus utile seul en civil, pouvant donner l'alerte si nécessaire, que seul en uniforme, dépassé par les événements ».

En ce qui concerne la branche infrastructure, on a surtout discuté des chefs de circulation des trains. Pour les services centraux et immobiliers, Roland Schwager a présenté les résultats d'un sondage effectué en juillet 2015 sur le desk-sharing et les bureaux multi-spaces. En résumé, les collaborateurs sont plutôt satisfaits de l'aménagement. Deux aspects sont néanmoins problématiques: la climatisation, le chauffage et les bruits.

Au niveau de Securitrans, on a souligné l'excellent travail de recrutement qui a été fait ainsi que les négociations salariales en cours, pas encore acceptées par le Conseil d'administration.

Recrutement

La situation n'est pas très

bonne et il faut encore faire des efforts en recrutant un maximum en cette fin d'année. Par contre l'analyse montre, comme l'a souligné Roland Schwager, que la fusion n'a pas engendré de démissions, comme on le craignait au départ.

Le budget 2016 a été présenté par le caissier central Alois Bucher et accepté sans discussion. La cotisation est maintenant à 7 francs.

Elections

Au chapitre des élections, il fallait remplacer René Zedi, décédé cet été, à la commission CCT. Denise Engel, de AS Est, s'est portée candidate et a été élue à l'unanimité. A la Conférence CCT, il fallait remplacer trois personnes (Werner Amrein, Joël Jufer et René Zedi): Mani Schaffer et Daniela Schelhammer ont été élus (manque encore une personne). Anton Döös étant démissionnaire, c'est Manfred Egli qui reprend la fonction de délégué CCT pour la région centre. Remplacement également à la région Est, où Patrick Fausch remplace Stefan Bruderer, qui change de métier. Enfin, Joël Jufer a été élu comme délégué à la Conférence CCT CFF Cargo, pour compléter une délégation incomplète. La prise de congé prévue de Jean-Pierre Isabella a été reportée, puisqu'il était absent pour raison de maladie. A noter que les assemblées des délégués 2016 auront lieu à Olten, les 24 mai et 25 octobre.

Henriette Schaffer



Les délégués à l'assemblée des délégués d'AS se sont retrouvés à Olten.

Stefan Giger: « Le Seco prétend que les transports publics ne sont pas concernés, mais j'ai des craintes. »

TISA, ce sont des accords internationaux qui se négocient en secret, et qui visent une déréglementation des services publics. La Suisse participe à ces négociations qui concernent des domaines très vastes, comme la gestion des eaux, la santé, l'éducation, les commerces, la poste, les prisons, la culture et les services sociaux.

Stefan Giger du SSP a participé à l'AD AS et a bien montré de quoi il en retournait et pourquoi il faut se méfier de tels accords. Il a expliqué que « les entreprises s'immiscent ainsi dans l'élaboration des lois ». Ces accords

incluent une « clause de rochet », clause qui signifie qu'il est impossible de réintroduire une régulation après l'avoir supprimée. Cette clause limite ainsi considérablement les possibilités d'action des gouvernements. Stefan Giger a cité l'exemple des eaux avec des villes comme Paris ou Berlin qui ont essayé de déréguler la gestion des eaux et qui ont bien vite vu qu'il fallait revenir en arrière. Avec TISA, plus de retour en arrière possible. Autre exemple, au Chili: Pinochet, après son coup d'état de 1973, privatise toute l'éducation chilienne. Avec des accords

comme TISA, pas de possible retour en arrière avec le gouvernement suivant. Stefan Giger a expliqué que tous ces accords étaient encore assez nébuleux, mais qu'il y a de gros risques pour notre pays. Début septembre, l'Uruguay est sorti des négociations. Giger souhaite que la Suisse fasse de même. Il faut selon lui bien sûr également s'unir au niveau international, entre tous les syndicats par exemple, pour lutter contre TISA.

Giger lance un appel clair: « Il faut ouvrir les yeux et constater que ce n'est qu'une régulation au profit des riches. »

Sections

- Vendredi 6 novembre** 19h
Local des agents du dépôt de Chandolan
- **VPT TPF section urbaine** Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.
Notre comité
Assemblée d'automne
- Lundi 9 novembre**
Salle de la Geno 1^{er} étage
Genossen-schaftstrasse 18
Nidau
- **ZPV Biel/Bienne** Les tractanda et PV de la dernière assemblée seront envoyés par mail aux actifs, et sur demande à denis.babey@gmail.com. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site <http://zpvbielbienne.ch>. L'assemblée sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Merci de vous inscrire sur la liste au local des agents de train ou par mail chez Raphaël Frydig (frydig@gmail.com) jusqu'au 30 octobre.
- Mardi 10 novembre** 17h30
Hôtel Bern
- **AS Berne** Orateur: Jean-Claude Bonny, responsable de projet « Modèles d'avenir ».
Assemblée des membres
- Jeudi 12 novembre** 18h30
Salle des Cantons
Buffet de la Gare
Lausanne
- **AS Ouest** Notre invité sera Giorgio Tuti qui nous parlera de l'avenir du service public (TISA), ainsi que des sujets syndicaux actuels. L'assemblée sera suivie d'un repas offert par la section. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de vous inscrire pour le repas jusqu'au 5 novembre auprès de: SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne ou par e-mail/téléphone: ouest@as-online.ch ou 078 825 66 90.
- Samedi 14 novembre** 16h
Buffet de la Gare
Estavayer-le-Lac
- **Travaux Arc jurassien** Cher membre, nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale. A cette occasion, nous aurons le plaisir d'accueillir Vincent Brodard, secrétaire syndical, ainsi que les membres de la sous-fédération Travaux. La section offrira le repas qui suivra l'assemblée. Merci de t'annoncer d'ici au 9 novembre auprès du secrétaire: daniel.hauri@sbb.ch, ou au 079 503 82 71. Venez nombreuses et nombreux, il y a des élections! Merci.
- Mercredi 18 novembre** 19h45
Buffet de la Gare
Château-d'Œx
- **VPT MOB** Bienvenue à l'assemblée d'automne. Les ordres du jour seront affichés dans les locaux du personnel. Nous espérons vous voir nombreux!
- Jeudi 19 novembre** 9h40, ouverture de l'assemblée
Brügg BE
Restaurant Bahnhof, au 1^{er} étage (coin fumeur)
- **ZPV Ouest** Giorgio Tuti, président SEV, sera présent. Café, croissants dès 9h. L'assemblée sera suivie d'un apéritif et d'un repas (à 13h20). Nos retraité-e-s et nos apprenti-e-s sont cordialement invité-e-s. Inscriptions jusqu'au 9 novembre 2015 chez: Babey Denis, rte de la Scierie 25, 2732 Saicourt, par mail à denis.babey@gmail.com, ou au 079 555 06 12.
- Mardi 24 novembre** 19h
Maison du Peuple (Chauderon)
Salle 4
- **SEV-tl** La section invite les membres syndiqués. Une projection d'un voyage au Pérou sera diffusée par la Chorale TL-SEV et un apéritif dînatoire sera offert par notre section syndicale en fin de soirée. Information: John Pain, 076 567 61 19.
Le comité SEV-TL
Soirée Jubilaires 2015
- Jeudi 26 novembre** 20h
Restaurant de L'Etoile
Corpataux
- **Section VPT-TPF régionale** Tous les collègues actifs et retraités sont invités. Une collation sera servie après l'assemblée.
Le comité
Assemblée d'automne
- Samedi 28 novembre** 17h
Restaurant «Le Milan»
- **RPV Lausanne Gare** Voici déjà venue l'heure de se réunir pour l'assemblée d'automne 2015. Le comité invite tous ses membres de la section à nous rejoindre pour notre traditionnelle assemblée où un repas vous sera offert après la séance. En espérant que vous viendrez nombreux.
Le comité

Pensionnés

- Jeudi 12 novembre** 10h30
Hôtel Riverside
Brigue-Glis
- **PV Valais** Vous êtes invités à l'assemblée ordinaire d'automne. Le repas vous sera offert pour la modique somme de Fr. 30.- (apéritif, menu, boissons et café). L'orateur du jour, l'ancien conseiller national Helmut Hubacher, nous entretiendra sur les 1^{er} et 2^e piliers, l'AVS et notre franc fort. Vu l'actualité du sujet, le comité espère une bonne participation des membres. Inscription avec le formulaire d'inscription habituel ou par courriel à wal.schmid@bluewin.ch
- Mardi 17 novembre** 10h30
Auberge
Gare de Rosé
- **PV Fribourg** Départ des trains: de Fribourg à 10h07, de Payerne à 9h31 et de Romont à 9h55. Ordre du jour statutaire. Invités: Ricardo Lorétan, président central PV et Bernard Demierre, vice-président central PV. Exposé en allemand et en français. L'assemblée sera agrémentée par les chants de la chorale des cheminots de Fribourg. La remise des diplômes, distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section offrira l'assiette du jour. Les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. Les agendas SEV vous seront remis à la fin de l'assemblée. Nous nous réjouissons de votre participation. Avec nos amicales salutations.
Le secrétaire
- Jeudi 3 décembre** Dès 11h45
Café du Jura
Bassecour
- **PV Jura** Le comité se fait un plaisir de vous inviter à la rencontre de Saint-Nicolas. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et musicale avec trompette par notre soliste, sans oublier notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Nous avons intégré le dessert dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 28 novembre auprès du président P. Ackermann au 032 422 48 35 ou par courriel: pack@bluewin.ch. Avec les amicales salutations du comité.
Oscar Schaub
Saint-Nicolas

Journée d'information et d'échange pour les recruteurs



19 janvier 2016, Berne, Egghölzli

Informations et inscription sur vpt-online.ch ou à ueli.mueller@vpt-online.ch

Décès

Barby Cyrille, aiguilleur de pavillon retraité, Genève; décédé dans sa 80^e année. PV Genève.

Blanchut Gilbert, retraité, Collonges; décédé dans sa 93^e année. PV Valais.

Buri José, agent du mouvement retraité, Bex; décédé dans sa 78^e année. PV Vaud.

Jonzier Rolande, veuve de Robert, Coppet; décédée dans sa 88^e année. PV Genève.

Leya Marcelle, veuve de Raymond, Sierre; décédée dans sa 89^e année. PV Valais.

Mamin Christian, retraité, Morges; décédé dans sa 65^e année. PV Vaud.

Oppliger Yvette, veuve de Manfred, Courfayve; décédée dans sa 78^e année. PV Jura.

Tanner Robert, retraité, Nidau; décédé dans sa 95^e année. VPT Seeland.

Urfer Robert, mécanicien, Vufflens-la-Ville; décédé dans sa 91^e année. PV Vaud.

■ PV Vaud – assemblée du 30 septembre 2015

Au menu, les grands thèmes électoraux

C'est en présence d'une septantaine de membres que le président Jean-Pierre Genevay ouvre cette assemblée et remercie l'ensemble des Cuivres du Talent pour leur aubade de bienvenue.

Après approbation du procès-verbal de la séance du 25 février 2015, il traite, dans le cadre l'actualité syndicale, les thèmes suivants:

FARES et Conseil suisse des aînés

Ces organes s'activent, en particulier dans les domaines suivants: conduite après 70 ans, sécurité sociale, prestations complémentaires, etc.

Engagement du SEV

Le SEV a beaucoup travaillé au renforcement de son environnement syndical, en particulier auprès de l'USS. Il s'engage pour un effort accru en faveur du service public, en se renforçant vers l'intérieur afin d'obtenir un effet plus percutant vers l'extérieur (rapprochement et collaboration avec d'autres syndicats). L'évolution des effectifs reste un thème prépondérant pour la direction de notre syndicat. Le SEV poursuit ses efforts dans le partenariat social avec la conclusion ou le renouvellement de CCT. Il s'engage avec fermeté dans les domaines protection de la santé et sécurité au travail, violence et agressions envers le personnel, prévention des accidents,

respect des dispositions sur la durée du travail, conditions de travail du personnel âgé, santé à la place de travail. Le SEV lutte sans relâche pour la défense et l'amélioration des prestations des assurances sociales, AVS, AI, prévoyance professionnelle 2^e pilier, etc. Egalement pour le temps de travail flexible et divers modèles de retraites.

Fiscalisation du rabais sur les FVP pour les pensionnés

Suite à une décision de la Conférence suisse des impôts, à compter du 1^{er} janvier 2016, les rabais accordés sur les FVP seront fiscalisés. En l'état actuel, une voie juridique est recherchée pour combattre cette décision. Cela va être difficile, car il est exclu que les cantons

négocient avec nous, et ceci est également valable pour l'UTP.

En deuxième partie de notre assemblée et en prévision des élections aux chambres du 18 octobre prochain, la section a invité le prési-

dent du parti socialiste vaudois, Stéphane Montangero. Après nous avoir détaillé son parcours professionnel et ses divers engagements politiques et syndicaux, il nous donne les grands thèmes retenus par le parti socialiste vaudois pour les élections à venir, il s'agit de:

Santé

Limitation des primes d'assurance-maladie à 10 % du budget du ménage et gratuité des primes pour les enfants.

Emploi

Généraliser les CCT, protection des salariés, renforcement des mesures d'accompagnement dans le cadre des accords bilatéraux, encourager l'emploi des seniors et assurer des retraites dignes.

Logement

Renforcer les droits des locataires et l'encouragement à la construction de logements à loyers modérés.

Solidarité

Augmentation de 10 % des rentes AVS, égalité entre femmes et hommes, garantir des assurances sociales fortes.

Service public

Défendre et garantir un service

public de proximité accessible et de qualité, promotion des énergies renouvelables. Lors des divers, le collègue Albert Blondel soumet à l'assemblée la résolution ci-après concernant la fiscalisation des FVP, laquelle est adoptée à une large majorité.

Résolution

Les membres de la section SEV/PV Vaud:

1. Condamnent la politique d'économie mise en place par le Conseil fédéral à l'égard des retraités, ainsi que des plus démunis.
 2. Jugent absolument inacceptables les augmentations gênantes accordées aux dirigeants des entreprises de la Confédération.
 3. Soutiennent le comité directeur SEV dans ses démarches au niveau juridique.
 4. Invitent les citoyens à faire usage de leurs droits politiques et à soutenir, à l'occasion des prochaines élections, les candidats des partis qui défendent nos conditions sociales.
- Après rappel de la fête de Noël du 9 décembre et communication de la date des courses de la section 1^{er} juin et 14 septembre 2016, le président remercie les participants et clôt l'assemblée. **René Guignet**

ANNONCE



VMCV SA (Vevey, Montreux, Chillon, Villeneuve), principal acteur de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise, souhaite engager de suite ou à convenir, un/une

Responsable des Infrastructures

Rattaché(e) fonctionnellement au responsable du service technique, vous coordonnez les activités liées aux infrastructures de l'entreprise. Dans le cadre de vos attributions, vous pilotez les tâches liées aux secteurs d'activités suivants :

Ligne de contact : Avec le soutien de votre équipe et du personnel de l'atelier, vous mettez en œuvre les moyens nécessaires pour assurer l'approvisionnement en énergie à notre flotte de trolleybus depuis nos différentes sous-stations.

Facility management : Les activités de votre service contribuent de manière décisive au confort et à la sécurité du personnel et des locataires de nos bâtiments. Vos interventions et le suivi des différents prestataires assurent également le déroulement sans faille de notre exploitation.

IT/Informatique : Garant de la mise à disposition des moyens de communication internes et externes, vous êtes le lien entre les prestataires et les utilisateurs.

Systèmes embarqués/stationnaires : Nos clients peuvent compter sur votre service pour une billetterie fonctionnelle et un système d'information fiable.

Vous êtes au bénéfice d'une formation d'automaticien avec des connaissances approfondies de l'un des domaines d'activités cités, ainsi qu'un intérêt prononcé et une grande curiosité pour les autres. Une expérience de conduite, la connaissance des outils informatiques (Office, SAP) nécessaires à la maîtrise de vos tâches représente un atout. La capacité à évoluer dans un environnement pluridisciplinaire et multiculturel fait également partie de vos prédispositions. Vous êtes en outre disposé à travailler selon des horaires irréguliers et à intervenir à toute heure du jour et de la nuit pour des interventions d'urgence, comme pour des activités planifiées sur le réseau.

Vous êtes exigeant avec vous-même et vos collaborateurs tout en sachant rester à l'écoute de votre interlocuteur. Vous communiquez activement avec votre entourage. Doué d'un sens aigu de l'organisation, vous faites preuve d'intérêt à vous investir pour participer activement à l'évolution de notre entreprise. Alors vous correspondez au profil du/de la futur(e) Responsable des Infrastructures que nous recherchons.

Ce poste très varié et intéressant vous interpelle et vous souhaitez relever un challenge professionnel. N'hésitez plus, et faites-nous parvenir votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, certificats et photo) à : VMCV SA Transports Publics, ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Sylvain Amiguet, responsable du service technique au 021 989 18 50.

Merci de remplir le dossier de candidature disponible sur notre site : www.vmcv.ch (sous Emplois, Offres en ligne).

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10 707 ex. (total 43 612 ex.), certifié REMP au 14.11.2014

Editeur: SEV, 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, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau. www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 19 novembre 2015.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 12 novembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 10 novembre à 10 h.

■ PV Genève

Touche pas à nos FVP!

Lors de la dernière assemblée de la PV Genève du 13 octobre, il a surtout été question des FVP! Une résolution a été adoptée à l'unanimité.

Ils et elles étaient 65 sur 323 membres à avoir participé à cette assemblée d'automne le 13 octobre. Une section qui déplore sept décès depuis le 24 mars et l'arrivée de six nouveaux retraités et une veuve. Notre orateur du jour, Paul Everett, nous présente les activités de Genève Rando. L'organisation faitière est Suisse Rando. Les randonnées sont accompagnées et la difficulté est notée de 1 à 4, selon le temps de parcours et le dénivelé. A pieds ou en raquettes, ils suivent toujours les sentiers balisés. Pour la petite histoire, M. Everett nous informe que dans sa patrie d'origine l'Angleterre, il n'y a pas de balisage des sentiers pédestres. Parfois, seul le départ est signalé! La philosophie de la lecture de la carte ou d'un guide descriptif y est donc primordiale.

Affaires syndicales

La brochure « Nouvelle tranche

de vie – la retraite » de notre sous-fédération SEV-PV a été rééditée (pas de distribution systématique). Votre comité dispose d'un petit stock pour une distribution ciblée.

Informatique: le président a, à ce jour, 50 adresses courriel. C'est par ce chemin que nous pouvons vous transmettre rapidement des informations telles que les « Giorgio vous informe » (une lettre qui paraît épisodiquement). La commande de l'agenda SEV 2016 est encore possible auprès du caissier André Broye.

Nos FVP intéressent le fisc!

Des FVP considérées comme des valeurs ajoutées à nos retraites! Il n'y a pas eu de négociation. En effet, la Commission suisse des impôts est un organe consultatif et les ministres cantonaux des finances ne sont théoriquement pas tenus d'appliquer les recommandations de cette commission. Cette fiscalisation supplémentaire heurte nos membres, la discussion est sévère. Un de nos membres évoque une double pénalité (influence des FVP sur notre classification). Le SEV a demandé un avis de droit.

Nos collègues de la PV-Vaud ont voté une résolution. Serge propose de suivre cette voie, avec un texte un peu différent.

Résolution sur la fiscalisation des facilités de voyage

Au mois de juin 2015, la Conférence suisse des impôts a adopté une recommandation sur la déclaration et la valeur fiscale de l'abonnement général FVP du personnel, des membres de la famille et des retraités des entreprises de transport public.

Les conséquences fiscales sont lourdes, en particulier pour les anciens collaborateurs des CFF et pour leurs conjoints. Depuis plus de 10 ans, les retraités de la Caisse de pensions des CFF n'ont plus bénéficié de la compensation du renchérissement, ce qui représente une claire diminution de leur pouvoir d'achat. L'abonnement général est souvent un des rares luxes que se permettent les retraités, il leur permet des excursions et des déplacements évitant les risques de la route.

L'achat de ce titre de transport représente un montant non négligeable sur un budget souvent restreint. Y ajouter un

montant imposable de 2108 fr. (cas d'un couple où mari et femme acquièrent chacun un AG-FVP de 2^e classe) va rendre souvent cet achat prohibitif. A la question d'un membre, Serge articule une fourchette de hausse d'impôts de 300 à 400 fr. pour un couple avec deux AG. Ce n'est pas négligeable. D'autant que la vox populi nous attribue trop facilement la gratuité de nos voyages en train.

Les membres de la section SEV-PV Genève ont voté la résolution suivante à l'unanimité:

1. Ils demandent à la Conférence suisse des impôts de revenir sur sa recommandation des 2/3 juin 2015.
2. Ils demandent aux directeurs cantonaux des finances des cantons de Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Neuchâtel, Berne et Jura de renoncer à l'application de la recommandation de la Conférence suisse des impôts des 2/3 juin 2015 et d'inciter leurs collègues alémaniques et tessinois à en faire de même.

Notre fête de Noël aura lieu le mardi 8 décembre 2015 à l'UOG.

Le comité



COURRIER DES LECTEURS

Welcome to Blocherland!

Les Américains ont Disneyland, les Allemands Europa Park, les Nordiques Vikingland. Nous, nous avons Heidiland et Blocherland! Un monde idéal construit sur des mythes enjoliveurs, puisés dans l'imaginaire collectif. Blanche-Neige et ses sept nains, les Vikings intrépides sur leurs drakkars, affrontant les vagues de l'Atlantique nord et notre héroïne montagnarde, Heidi avec l'insoumis Guillaume Tell, mystifié par l'Allemand Schiller! Ces puissants carburants idéologiques sont utilisés par des groupes industriels pour construire leurs empires. En

Suisse, la machine Blocher avance aussi vite que la précarité de l'emploi! Un pied dans la paysannerie et un pied dans l'industrie, la famille Blocher est partie à la conquête de la place financière zurichoise avant de coloniser la Romandie. Moins d'Etat, moins de bureaucratie et moins d'impôts sont des propositions qui ont séduit la majorité de l'électorat. Pourtant, ces recettes ultralibérales, déjà introduites aux Etats-Unis et en Russie postsoviétique, se sont révélées désastreuses pour la classe laborieuse et les services publics. Chez nous, il

en ira de même. Qu'il est loin le temps où la gauche descendait dans les rues de la capitale pour s'opposer à la marche sur Berne de l'UDC. Qui se souvient encore de ces gauchistes venus manifester dans les rues de Montreux contre le rassemblement national de l'UDC, qui avait choisi le casino, pour mieux coloniser le canton de Vaud et la Romandie? Depuis la chute du mur de Berlin et la fin de l'Union soviétique, la gauche institutionnelle a renoncé à la lutte des classes pour une répartition équitable de la richesse produite par le travail. En

Suisse, la moitié de la classe ouvrière, au sens marxiste du terme, est privée du droit de vote mais paie des impôts. Cette particularité de notre démocratie directe s'avère un atout déterminant dans la compétitivité internationale de l'économie capitaliste. Mais le miracle helvétique a ses limites. La réforme sur l'imposition des entreprises et la réforme des retraites vont compromettre l'union sacrée des socialistes avec la bourgeoisie. Au lendemain des élections fédérales, les maigres compensations obtenues sont déjà combattues par l'UDC! Enfin, dans

une Europe en crise sociale aiguë, l'UDC a constitué son fond de commerce sur la peur de l'immigration. La classe ouvrière n'est pas responsable de la situation effroyable dans laquelle certains pays ont basculé. Dans ses croisades militaires, l'Occident chrétien et capitaliste a réactivé la haine religieuse. L'OTAN, les USA et la Russie, aux ordres des multinationales, sont les vrais responsables de l'instabilité sociale qui s'installe partout, même en Suisse!

Jean-Claude Cochard, vice-président de l'Union syndicale vaudoise

Angle droit

Un revirement au dernier moment

Un cas de protection juridique.

C'est l'histoire d'Edith (nom modifié) qui, lorsqu'elle demande l'aide de la protection juridique SEV, ne travaille déjà plus comme agente de train à 50 % depuis plus d'une année.

La décision d'inaptitude du MedicalService datait de dix mois en arrière. Le travail qui lui avait été octroyé, dans un bureau, prenait bien son état de santé en considération et lui plaisait. Elle était appréciée de ses collègues et de ses supérieurs. Il y avait bien suffisamment de travail, une réintégration était prévisible et durant longtemps, elle n'avait donc aucune raison de s'adresser au SEV.

Menace sur son emploi

Dans le cadre d'une première discussion avec l'équipe de protection juridique SEV, il s'est avéré qu'il y avait de grosses menaces sur la réintégration définitive souhaitée par Edith. Cette évolution n'était pas due à une détérioration de son état de santé, ni à un manque de travail, ni à des erreurs de sa part ou un comportement inadéquat. La raison de cette menace de licenciement était le manque de postes à 50 % disponibles, qui a entraîné le refus de la demande faite par le supérieur hiérarchique d'accorder une place à 50 % à Edith.

Vu le soutien de ses supérieurs directs et du manager santé des CFF, Edith voyait sa réintégration comme encore faisable. C'est pour-

quoi elle a demandé au SEV, qui avait demandé entre-temps les documents nécessaires, de ne pas intervenir de suite.

Mais après que les CFF eurent engagé la procédure pour cesser les relations de travail, le SEV s'est senti obligé de réagir, vu le délai imparti. Dans un premier temps, le SEV a vérifié si la décision d'inaptitude était correcte, en vue d'un licenciement. Le SEV a fait part aux CFF de quelques incohérences. Dans le même temps, le licenciement était signifié à Edith par écrit. Dans la plainte déposée par le SEV, il a été signalé que la décision d'inaptitude sur laquelle la décision se basait datait de longtemps et qu'elle ne tenait donc pas compte de l'état de santé actuel, meilleur, de notre

membre. La commission d'appel a pris en compte l'argument du SEV et a demandé des explications supplémentaires au MedicalService. Edith a été examinée par un médecin spécialiste et il y a eu beaucoup d'échanges de courriers entre le SEV, la commission d'appel et la Division Voyageurs.

Environ sept mois après que les CFF lui eurent communiqué son licenciement, Edith a été informée qu'elle pouvait réessayer de travailler comme agente de train, parallèlement à un travail de bureau.

Comme l'essai dans le train s'est avéré positif, le Medi-

calService a corrigé la décision d'inaptitude totale et définitive en une « inaptitude partielle ». Le licenciement prévu n'avait donc plus lieu d'être mais comme il n'y avait toujours pas de poste disponible au bureau, on lui a proposé une retraite partielle. Edith, qui travaille aujourd'hui comme agente de train à un pourcentage réduit, a réagi ainsi face au travail de la protection juridique SEV: « Je recommanderai le SEV. Sans lui, je n'aurais plus de travail. Merci! »

L'équipe de la protection juridique

INFO

Edith, tout juste 50 ans, aurait été licenciée sans l'intervention du SEV, malgré le fait qu'il y ait suffisamment de travail pour elle. Le SEV veut dès lors prendre Jeannine Pilloud au mot, elle qui avait loué la réintégration au sein des CFF. L'équipe de protection juridique SEV n'a en outre pas connaissance d'un seul cas où le syndicat a empêché la mise

en route d'une bonne solution pour un de ses membres. Par contre, le service juridique a à sa connaissance de nombreux cas où on a tenté, du côté des CFF, de se séparer de collaborateurs par manque de postes de travail existants, bien que la masse de travail soit suffisante (voir *contact.sev* n° 16 du 24 septembre 2015).

Etre bien assuré contre le vol

On sous-estime souvent la valeur des biens de notre ménage

De retour de nos vacances, nous avons constaté que notre maison avait été cambriolée. La porte du balcon avait été forcée et un grand désordre régnait dans la maison. Mon vélo et une pendule avaient disparu. Qu'est-ce qui est pris en charge par l'assurance?

F. K. de K.

Chère Madame, avec l'arrivée de l'automne, les journées raccourcissent et les cambrioleurs sont de nouveau à l'affût. Ils repèrent tout particulièrement les maisons dont les occupants sont en vacances. Depuis de lointaines

destinations de vacances, des bandes organisées sur le plan international communiquent à leurs complices quelles personnes sont en route avec leur voiture; ils peuvent alors cambrioler tranquillement leur domicile. Comme mesure préventive contre cette méthode, il est recommandé de bloquer auprès de l'Office de la circulation l'accès à son numéro d'immatriculation. Il est aussi conseillé d'avoir quelqu'un qui passe régulièrement à la maison et de porter plainte tout de suite si on a été cambriolé. Les dégâts sont couverts par

l'assurance ménage. En concluant cette assurance, vous devriez veiller à ce que non seulement les objets volés soient remboursés, mais également les frais de remise en état et de réparation. Un autre critère est de vérifier si l'assurance rembourse seulement le prix d'achat de l'objet volé ou si elle prend en compte le montant nécessaire pour remplacer les objets volés ou endommagés. Quelques assurances, telles que l'Helvetia, versent une contribution pour le soutien psychologique, si nécessaire. La somme assurée devrait

être régulièrement réévaluée, surtout après des achats importants, pour déterminer si elle correspond bien à la valeur effective de l'inventaire du ménage. Cette dernière est souvent sous-estimée, ce qui a pour conséquence une diminution des prestations. Pour une personne seule vivant dans un appartement d'une pièce, la valeur moyenne du ménage est déjà de 35 000 francs. 156 000 francs constituent la valeur moyenne pour un ménage de 4 personnes vivant dans un appartement de quatre pièces et demie. Dans l'assurance ménage tra-

ditionnelle, le vol hors domicile n'est pas assuré. Si du matériel photographique était volé pendant les vacances ou un vélo devait disparaître à la gare, l'assurance ne rentrerait en matière que si une clause complémentaire « vol à l'extérieur » avait été conclue auparavant.

Une autre assurance complémentaire, qui s'appelle « all risks » chez Helvetia, couvre le vol des bagages, ou si le congélateur devait tomber en panne et les produits surgelés devenaient inconsommables.

L'équipe de conseillers d'Helvetia

Personnel de la Confédération mécontent

Manifestation contre les mesures d'austérité

Economiser sur le personnel de la Confédération signifie une réduction des prestations, au détriment de l'économie, des cantons et de la population.

Le Conseil fédéral a communiqué le 21 octobre, dans les grandes lignes, dans quels domaines des mesures d'économies sont prévues par le programme de stabilisation de la Confédération 2017-2019. Le personnel de la Confédération devrait, selon ce que l'on sait actuellement, être touché par un plan d'austérité de plusieurs milliards de francs, du fait que la Confédération peut surtout faire des économies dans son propre domaine. Plus de 70 % des tâches de la Con-

fédération sont des tâches de transfert où l'on ne peut que difficilement ou pas du tout économiser. La Communauté de négociation du personnel de la Confédération, dont font partie l'APC, Garanto, le SSP et l'APfedpol, met en garde contre une politique d'austérité qui affaiblit l'Administration fédérale dans un contexte économique et de politique étrangère délicat – au détriment de l'économie, des cantons et de la population.

Il y aura une réduction des prestations et cela dans des tâches centrales de l'Administration fédérale. La fermeture de postes de douane a déjà été annoncée, celle de représentations à l'étranger du DFAE va suivre. Des événements comme une crise des réfugié-e-s, qui exigent de renforcer rapi-

dement la dotation en personnel d'un département, devront être compensés par des suppressions de postes ailleurs.

Les prestations fournies par l'Administration fédérale ont aussi grandement aidé le pays à affronter la crise sans avoir à subir des dommages à long terme. Dans la situation actuelle d'insécurité en matière de politique étrangère et de pressions constantes sur notre devise, ceux qui veulent économiser provoquent une lutte pour la répartition des fonds portant préjudice à l'économie, aux cantons et à la population. La CNPC a lancé une pétition du personnel de la Confédération contre les mesures d'austérité.

comm.

Une action de protestation a eu lieu hier à Berne.

Elections fédérales 2015

Une législature exigeante

Le nouveau Conseil national ne représente pas la «volonté du peuple» sur les questions de politique sociale.

Un deuxième tour aura lieu dans de nombreux cantons pour repourvoir les sièges en ballottage du Conseil des États. Mais il est déjà clair aujourd'hui que la différence de composition politique entre le Conseil national et celui des États s'est accentuée. Si les positions des employeurs se sont renforcées au Conseil national sur les questions de politique sociale et des salarié-e-s, cela ne veut pas pour autant dire que ce soit l'expression de la «volonté du peuple». Car beaucoup d'électeurs et d'électrices ont voté pour l'UDC pour des raisons essentiellement liées à des inquiétudes sur des évolutions de la société. Le glissement à droite serait donc une réalité pour les questions de société, mais pas pour la politique sociale et économique.

D'un point de vue syndical, les résultats régionaux des élections montrent, à titre indicatif, que les classes de revenus moyens et bas ont à nouveau davantage choisi les forces sociales (PS, Verts, entre autres) dans l'éventail politique. Dans le canton de Zurich, par exemple, celles-ci ont gagné des points dans (presque) toutes les villes et communes de l'agglomération. Dans beaucoup de «quartiers de travailleurs» des villes, mais aussi dans les grandes communes de l'agglomération où le niveau de revenu est moyen ou en dessous de la moyenne, l'UDC a plutôt perdu des parts de suffrage avec sa campagne xénophobe ou en a gagné moins que les forces sociales.

D'un point de vue syndical, il y a surtout deux sujets de large portée qui nous attendent pendant la prochaine législature, à savoir la poursuite des Accords bilatéraux, liée à une solution pour résoudre le problème de la protection des salaires et des emplois, et la prévoyance

vieillesse. En ce qui concerne la prévoyance vieillesse, le Conseil des États a fait un pas important, attendu depuis longtemps, en renforçant l'AVS, en augmentant les rentes de 70 francs par mois. Cette décision a été bien reçue dans la population parce que les rentes AVS accusent un retard sur les salaires et les rentes des caisses de pension sont sous pression. C'est aussi pour cette raison que l'USS a lancé son initiative AVSplus qui prévoit une hausse des rentes de 10%. Le Conseil national qui vient d'être élu doit être conscient de ce contexte et prendre ses responsabilités. Sinon, le peuple devra corriger ce qu'il décidera.

En ce qui concerne les Accords bilatéraux, il s'agit essentiellement de sécurité des emplois et des salaires. En tant que pays exportateur, la Suisse dépend des Bilatérales. Mais en même temps, il faut éliminer les abus liés à l'Accord sur la libre circulation des personnes que les employeurs commettent. Il faut en outre prendre des mesures pour une meilleure conciliation entre travail et famille. Il est particulièrement absurde que les milieux patronaux exigent que les député-e-s du nouveau Parlement agissent sur le sujet du travail. Par exemple en démantelant la protection des salarié-e-s. Comme si les salaires et les emplois ne s'étaient pas déjà suffisamment retrouvés sous pression à cause de la surévaluation du franc. De telles fantaisies ne sont pas susceptibles de réunir une majorité dans la population.

La nouvelle législature promet d'être exigeante. Notamment parce que le Conseil national n'est pas suffisamment représentatif sur les questions de politique sociale et des salarié-e-s. Les syndicats sont prêts à imposer la volonté du peuple contre de mauvaises décisions. **Daniel Lampart, uss**

MÉTRO-BOULOT-KINO

Film: «Les Dockers de Liverpool»

Le film de Ken Loach (Grande-Bretagne, 1997, documentaire, 50 minutes)

sera projeté le mardi 1^{er} décembre 2015 à 19 h au Cinélux à Genève

La projection sera suivie du débat: «Un an après la grève des TPG du 19 novembre 2014», avec la présence de grévistes des TPG.

Résumé du film:

Pour Ken Loach, cinéaste militant, la cause est entendue. La situation des dockers de Liverpool est emblématique des politiques néolibérales de précarisation du travail et de casse antisyndicale menées depuis Margaret Thatcher. A l'origine de cette affaire en 1997, 500 dockers, par solidarité, refusent de franchir un piquet de grève. Très vite, la Mersey Docks and Harbour Company profite de l'aubaine et installe un retour au travail précaire, comme au temps où les dockers étaient recrutés au jour le jour, à la tête du client. Mais «Les dockers de Liverpool» n'est pas seulement un film politique. Dès les premières images, la caméra de Ken Loach trouve la bonne distance pour filmer les conséquences humaines de la lutte. Plus d'un an sans salaire, vivant de leurs économies et de la solidarité internationale, le combat des dockers est une course de fond, menée autant par les femmes que par leurs maris, loin de l'imagerie ouvrière classique. Le coût de la lutte est élevé mais l'enjeu en est essentiel.

Lieu: Cinélux, Boulevard St-Georges 8, Genève.
contact@metro Boulotkino.ch. www.metro Boulotkino.ch

Les passagers ont bien accueilli l'action de la ZPV sur l'importance de l'accompagnement dans les trains

« Nous sommes tous de votre côté »

Le 29 octobre, le personnel des trains a distribué des flyers dans toute la Suisse, avec un message clair: leur présence dans les trains est et reste importante, malgré les caméras de surveillance, billets électroniques et autres. Cette distribution fait partie d'une action de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

«Merci pour cette action. J'ai été agressée, je connais bien l'importance de la présence du personnel dans les trains»: ce sont les paroles d'une dame âgée face à **Janine Truttmann**, secrétaire centrale de la ZPV, présente à Bellinzona le jour de l'action. La dame propose finalement son aide, ce à quoi Janine répond, souriante, en lui donnant quelques flyers à distribuer! Il y a aussi ce matin-là le président central **Andreas Menet**, ainsi que tous les membres de la commission centrale ZPV. «Nous sommes ici au Tessin pour donner une valeur symbolique à notre ac-

tion. Le tunnel de base sera ouvert l'année prochaine et les CFF veulent supprimer l'accompagnement sur l'ancienne ligne du Gothard. Les gens ne sont pas d'accord, ils soutiennent notre action et nous remercient. Il sont clairement de notre côté», explique-t-il. Si un incendie devait avoir lieu dans la galerie longue de 15 km ou dans une galerie hélicoïdale, on ne sait pas comment les voyageurs pourraient être évacués sains et saufs avec la seule aide du mécanicien de locomotive. Cela reste un mystère pour le SEV et la ZPV. «Nous en appelons donc à l'Office fédéral des transports, en tant qu'autorité de surveillance des CFF, afin qu'il leur rappelle que la sécurité prime sur la rentabilité», explique Menet.

L'action a eu lieu dans dix pays, toujours avec un message très clair: «Nous sommes tous combattifs sur ce point car ce n'est pas seulement la qualité du service qui est en jeu mais bien la sécurité des passagers, sécurité qui nous tient à cœur.» L'ETF et ses membres demandent aux entreprises ferroviaires et aux autorités de reconnaître l'importance de



Andreas Menet en discussion avec une voyageuse attentive.

l'accompagnement professionnel dans les trains. Le rôle des agent-e-s de train ne se limite en effet pas à contrôler et vendre des billets, mais ils garantissent la sécurité, surtout en cas d'incidents.

Le vice-président central, **Pascal Fiscalini**, coordinateur de l'action, s'est montré très satisfait: «Nous avons reçu de nombreux témoignages de per-

sonnes qui nous remercient et qui soulignent le fait que notre rôle est central pour la sécurité. Femmes ou hommes, tous sont unanimes et nous reconnaissent un grand professionnalisme.» Durant notre conversation avec Pascal Fiscalini, son téléphone n'arrête pas de vibrer: des photos et des messages arrivent de toute la Suisse. Un voyageur nous

donne son avis éclairé: «Les billets sont toujours plus chers. OK, mais c'est injuste de détériorer ensuite le service et de couper dans les prestations, comme diminuer la présence des agents de train.» Le personnel des trains n'est-il donc plus la carte de visite des CFF?

Françoise Gehring/Hes

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 set d'écriture Caran d'Ache (stylo à bille et porte-mines).

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 18:

L'aiguillage d'un double croisement sur une ligne des Chemins de fer appenzellois à Herisau.

Le sort a désigné Joel Brändle, de Saint-Gall.

Il reçoit un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Conditions de participation:

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 11 novembre 2015