

## Atmosphère pénible

Chez elvetino, rien ne va plus. Horaires, suppression des minibars, etc. **Page 8**



## Patrick Morier à la barre

La section LNM change de président. Raoul Béguelin tire en effet sa révérence après des années d'engagement syndical. **Page 13**



## Opposition

Juan José Colomer explique pourquoi il est contre l'initiative de l'UDC. **Page 14**

Aucune opposition au jugement du Tribunal administratif fédéral à propos des salaires des mécaniciens

# Le jugement Crossrail est validé

**Des salaires suisses sur les rails suisses: ce principe est désormais confirmé au niveau juridique.**

Le fort engagement du SEV dans cette affaire a valu la peine: le Tribunal administratif fédéral corrige la décision incompréhensible de l'Office fédéral des transports quant à la fixation des salaires usuels de branche. Ni l'OFT, ni Crossrail n'ont contesté le jugement rendu. Donc, pour déterminer les salaires usuels de la branche, on ne peut prendre en compte que des salaires comparables, donc des salaires payés en Suisse. Pour le SEV, ce jugement est l'occasion de prendre un nouveau départ en ce qui concerne la convention collective de travail (de branche) pour le trafic marchandises par rail. Ce jugement confirme, également pour toutes les autres branches, qu'en Suisse on doit toujours, et partout, payer des salaires suisses. **pmo/Hes**



Le jugement du Tribunal administratif est valable. Ici le siège de l'institution, à Saint-Gall.

Dossier pages 10 à 12

## Non et non!

On arrive dans la phase finale de la campagne sur les votations du 28 février. Deux objets sont très importants aux yeux du SEV: le projet pour l'assainissement du tunnel routier du Gothard est une attaque vis-à-vis du trafic marchandises par rail et du principe de transfert. L'initiative de mise en œuvre est quant à elle une attaque inhumaine vis-à-vis de tous les collègues immigré-e-s. La réponse juste: deux fois non dans les urnes!

## Changements climatiques

# Des alternatives aux sports de neige

■ Martine Rebetez est spécialiste du réchauffement climatique et de ses conséquences, notamment sur les régions de montagne suisses. Elle est elle-même une grande adepte de ski de randonnée. Elle nous rend ici attentifs au tournant actuellement en cours en Suisse (et partout sur la planète) et explique ce à quoi on peut s'attendre au niveau climatique ces pro-



chaines années ainsi que ce qu'il faut entreprendre en Suisse pour que le tourisme puisse perdurer. Entreprises de remontées mécaniques, petits trains de montagne, prestataires de tourisme, tous doivent réagir rapidement pour faire face à cette évolution.

Interview pages 6 et 7

## EN VITESSE

USS: nouvelle  
secrétaire centrale

■ Laura Perret Ducommun, 39 ans, a entamé ses activités de secrétaire centrale de l'USS au



début du mois de février. Succédant à Véronique Polito, devenue membre du comité directeur du syndicat Unia, elle est la nouvelle responsable à l'USS du dossier de la formation et de la politique de la jeunesse.

Pas d'intérêt à devenir  
chef circulation?

■ Les CFF ont apparemment des difficultés à repouvoir des postes de formation dans les métiers typiques des chemins de fer.

Après le personnel des locomotives et celui des trains, c'est au tour des chefs circulation des trains: les prochaines volées, qui étaient prévues à Olten ce printemps-été, sont fortement menacées, en raison d'un manque cruel d'inscriptions. Ceci est d'autant plus surprenant que les CFF mettent beaucoup de moyens dans la promotion de cette formation dans cette région.

## Harry Hüther †

■ Harry Hüther est décédé le 6 février à l'âge de 55 ans, de manière totalement inattendue. Le jour précédent, il était présent à la séance du comité central Travaux.

Il était membre de la commission centrale et responsable recrutement de la sous-fédération Travaux. Il était également membre du comité de la section Travaux Suisse orientale.

Il reste 10 jours avant la votation sur le Gothard: chaque voix compte

# Il y a de la place au Gothard,

**Une chose est sûre: chaque bulletin déposé dans les urnes avec un non au deuxième tunnel routier au Gothard comptera.**

Les sondages donnent le oui au deuxième tube routier au Gothard gagnant. C'est une chose connue des militant-e-s de l'Initiative des Alpes: lors des anciennes votations sur la protection des Alpes et sur le tunnel du Gothard, le résultat final a toujours été inverse aux pronostics, toujours en faveur de la protection des Alpes et contre la construction routière.

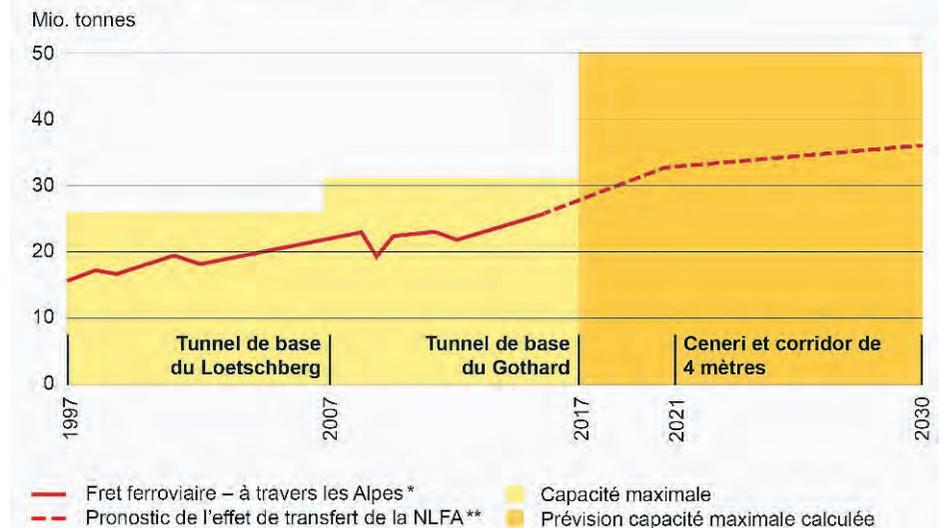
## On joue autour de la sécurité

Tandis que les pro-tunnels mettent la sécurité au centre de leur campagne, en soulignant que les automobilistes devront attendre au moins jusqu'en 2030 pour davantage de sécurité au Gothard, les opposants mettent l'accent sur le fait qu'un tunnel routier supplémentaire est superflu, puis-

**Une quarantaine de membres avaient rallié lundi soir la Maison du Peuple. Après le refus de la CCT à 85 %, quelle stratégie adopter pour forcer la direction des tl à discuter avec le SEV qu'elle boude depuis deux mois?**

«On nous prend pour des truffes! Et si on ne se mobilise pas en nombre, on nous prendra pour des champignons de Paris!» Si belle, cette image est l'œuvre d'un des participants de la conférence CCT tl-LEB mise en place par les sections tl-LEB lundi soir. Histoire d'analyser la situation à l'aune de l'actualité récente. «Le refus

## Le développement de la capacité et du trafic Fret ferroviaire – à travers les Alpes 1997-2030



Sources : \* Rapport 2015 sur le transfert du trafic, \*\* Effet de transfert de la NLFA (OFT 2012)

Etat au 02.02.2016, H. Puffler

Le rail a et continuera à avoir sa place pour transporter les marchandises à travers les Alpes.

qu'il y a suffisamment de place sur les rails, même pour assumer un trafic plus important qu'actuellement. En juin, le tunnel ferroviaire de base du

Gothard sera mis en exploitation. Le rail aura alors la capacité de transporter chaque année 50 millions de tonnes de marchandises à travers les

Alpes. Cela signifie concrètement que grâce à la NLFA, plus de marchandises pourront être transportées à travers les Alpes qu'il n'est actuellement

Après le refus de la CCT par 85 % des votants, la conférence CCT donne mandat au comité

## Aux truffes ou aux champignons de Paris?

de la CCT à 85 % des votants montre clairement la confiance que vous aviez en votre délégation de négociations qui appelait à refuser le texte», a analysé Christian Fankhauser. Et le secrétaire syndical de rappeler que depuis, les tl baffouent le partenariat social en refusant de rencontrer le SEV. «Avec 85 % de non, je comprends que la direction n'ait pas envie de nous voir, mais ça fait quand même partie de leur job! Puisqu'ils veulent pas négocier, doit-on les aider à avoir envie?», a-t-il ironisé.

Car le mécontentement de la base n'a pas disparu comme par enchantement avec le refus de la CCT. La gratuité pour les employé-e-s de l'unité LEB et leur famille sur le réseau tl n'a

pas de réciprocité pour les employé-e-s tl. Le nombre de semaines de vacances varie entre les différents secteurs de l'entreprise et le temps de travail diffère selon les unités. «A cela s'ajoutent des problèmes bien spécifiques. Les mécanicien-e-s du M1 n'ont toujours pas de reconnaissance de leur polyvalence, le personnel ITSQ et CCCT s'estime sous-classé», renchérit Christian Fankhauser. La grogne au M1 se traduit d'ailleurs par le lancement d'une pétition.

## Des mesures de lutte à définir

Autre signe de mécontentement, la décision unilatérale de la direction de modifier la grille d'évaluation du personnel hors-conduite. Une provocation

contre le personnel qui passe mal. Toujours dans le registre des évaluations, l'absence de notification écrite pour les hausses salariales à la compétence refusées pour 2016. «Certains et certaines ont atteint leurs objectifs mais n'ont pas été augmentés. Sans décision qu'il est possible de contester, alors que la CCT prévoit expressément ce mécanisme. En fait, la direction met en place le système arbitraire que vous avez refusé à 85%!», a constaté Christian Fankhauser. Quelles réponses apporter à cela? Des mesures très dures à des mobilisations sectorielles, en passant par une action unitaire, tout a été abordé. Le comité a reçu le mandat de planifier des actions pour la mi-avril.

# sur les rails

possible par le rail et la route réunis. Les capacités de transport pour le trafic de marchandises seront suffisantes pour les décennies à venir.

Chaque année, plus d'un million de camions traversent les Alpes. Conformément à la loi, leur nombre devrait être réduit à 650 000. C'est ce qu'exige le peuple depuis 1994. Cette volonté n'est pas respectée bien que le trafic de marchandises en transit par les Alpes n'utilise que 59% des capacités ferroviaires.

## Il y a de la place pour les marchandises, sur le rail

Les capacités en sillons entre Bâle et Chiasso pour le fret ferroviaire augmenteront encore de 30% après la mise en exploitation de la NLFA (de 300 sillons par jour actuellement à 390). «Grâce au tunnel de base, des trains plus longs et plus lourds pourront circuler», expliquait Heinz Pulfer, expert en planifications ferroviaires internationales, devant les médias à Berne. Dans une étude,



*L'Initiative des Alpes et le SEV sont unanimes: le tunnel ferroviaire est là, pas besoin d'un second tunnel routier. Le 2 février, environ 40 000 cartes postales ont été distribuées par les militants SEV dans plusieurs gares de toute la Suisse.*

il arrive à la conclusion que grâce à la NLFA, 50 millions de tonnes de marchandises pourront être transportées par le rail à travers les Alpes. La route et le rail réunis absorbent aujourd'hui 38,5 millions de tonnes. Un trajet test dans le tunnel de base du Gothard avec un train de marchandises long de 1500 mètres s'est déroulé avec succès.

De plus, la capacité du tunnel

de base du Gothard suffit pour mettre en place une autoroute roulante temporaire, durant l'assainissement du tunnel routier, et constitue donc une solution de chargement pour les camions durant la fermeture du tunnel.

pmo/IA/Hes

## de préparer des actions de mobilisation

# Sauce indigeste aux tl



*Marcelo (à gauche) a rappelé que les comités tl-leb avaient la confiance de la base.*

Actions qui seront proposées aux membres prochainement. La base décidera des mesures en conférence CCT. Cette méthode a porté ses fruits. Le résultat du vote CCT l'a montré.

Le SEV a gagné en crédibilité. Les 90 adhésions de l'an dernier sont là pour en témoigner. Seule la direction semble encore dans le déni. «Elle joue le mauvais jeu en ne respectant

pas le personnel», a conclu le président VPT-tl Carmelo Scuderi. Faudra-t-il donner envie à la direction de discuter avec le SEV ou la raison l'emportera?

Vivian Bologna

## ÉDITO

*Les régions de montagne ont encore de beaux jours devant elles. Si on leur en donne les moyens.*

*Moins de neige ne signifie pas forcément moins de touristes. S'élever au-dessus du brouillard, quitter la plaine grisâtre, profiter des paysages alpins et respirer le grand air, ça restera toujours très attirant et ressourçant pour les citoyens du Plateau ou pour certains Européens, c'est certain.*

*C'est par contre dans les activités proposées qu'il faudra ruser, faire preuve d'imagination. Le tourisme hivernal comme on le connaissait depuis les années 70 environ est en train de subir une transformation importante. Le ski n'est plus possible de*

**« Les entreprises de transports de montagne ont leur carte à jouer. »** *Henriette Schaffter, rédactrice contact.sev*

*décembre à mars sans interruption, dans certaines stations de moyenne altitude. Ceux qui travaillent dans le domaine savent de quoi il en retourne: des vacances de Noël sans neige avec leur lot de désistements. Hôtels vides, restaurants désertés, tout le monde en pâtit. Mais nombreuses sont les stations ayant déjà trouvé la parade: bains thermaux, patinoire, murs de grimpe à l'intérieur, accrobranche, chemins de randonnée d'hiver, etc. Certaines stations se démènent, d'autres moins.*

*Quant aux entreprises de remontées mécaniques, elles dépendent énormément du nombre de skieurs et souffrent particulièrement de cette situation. Les touristes utilisent forcément moins les installations lorsque la neige est absente! La grande variabilité prévue, et déjà visible, entre les différents mois d'hiver, pose un gros problème d'organisation aux entreprises. Il va falloir s'adapter, se réorienter, tout en sachant aussi que les saisons d'été s'annoncent plus intéressantes au niveau des télécabines et autres téléphériques. Les étés seront prolongés, on peut déjà s'y préparer!*

*Les montagnes, même sans beaucoup de neige, restent des lieux magiques. Et rappelons tout de même que le problème d'enneigement ne concerne que les stations de moyenne altitude. Les domaines skiables au-dessus de 3000 mètres n'ont pas grand souci à se faire.*

*Quant aux entreprises de transports publics de montagne, elles ont leur carte à jouer! Lorsqu'on parle réchauffement climatique, on accuse surtout les gaz à effet de serre. Utiliser les transports publics, c'est contribuer à freiner ce réchauffement. Si les entreprises réussissent à faire passer le message auprès des touristes, elles pourront tirer leur épingle du jeu. Et si toute la transition au niveau de l'offre touristique se fait avec succès, le tourisme en Suisse aura un avenir et tous les transports publics suisses en profiteront.*

## Comparaison peut donner raison

Dans sa sagesse un peu lourde mais teintée d'autodérision, le Vaudois a l'habitude de faire cette observation bien tempérée:

« Quand je me regarde, je m'inquiète; quand je me compare, je me rassure. »

Cette maxime apaisante, les responsables du système des transports publics suisses peuvent sans souci l'adopter, avec la caution d'experts internationaux.

Voici des années que les chercheurs analysent les principes et la mise en œuvre des réformes successives du ferroviaire européen, caractérisées par la désintégration des sociétés nationales et l'extension de la concurrence entre les compagnies exploitantes et prestataires.

Les experts qui ont bien voulu observer, par contraste, le modèle suisse reconnaissent son originalité et s'accordent à lui trouver un caractère exemplaire, sinon transposable. C'est en tout cas la conclusion à laquelle aboutissent notamment deux bureaux d'étude français (Trans-Missions à Tours) et allemand (KCW à Berlin) ainsi qu'un institut rattaché à l'Université de Lyon (Laboratoire d'économie des transports). Christophe Schaaffkamp, Andreas Wettig et surtout Christian Desmaris ont signé ces dernières années plusieurs rapports et articles dont la lecture constitue un véritable baume pour les responsables suisses de la politique et de la gestion des transports publics en général et ferroviaires en particulier. Travaillant ensemble dans un esprit de concertation lente mais efficace, ils ont accompli un double exploit: développer les performances économiques sans instaurer une trop vive concurrence

d'une part et, d'autre part, augmenter l'attractivité des transports collectifs sans peser trop lourd sur les budgets des collectivités.

En résumé, les atouts du rail helvétique sont multiples. Ils tiennent tant à la géographie, à l'histoire et à la réglementation qu'aux structures du marché et aux habitudes de la clientèle.

En premier lieu, la densité relativement élevée de la population dans les territoires habitables ainsi que dans les villes historiques et les agglomérations limitent le gabarit des voies de circulation, y compris des autoroutes.

Ensuite, il n'y a jamais eu en Suisse d'opérateur exclusif, ni même dominant comme on les connaissait dans les pays avoisinants. Certes, le rôle des CFF s'est renforcé avec le temps mais les entreprises concessionnaires tiennent bon. De fait, le secteur ferroviaire à l'helvétique vit dans un régime de concurrence douce, dûment encadrée et finalement stimulante. Il en résulte un niveau de qualité relativement élevé des infrastructures aménagées et des services offerts aux transporteurs comme aux voyageurs.

Par ailleurs, la Suisse cultive une gouvernance du système des transports publics relativement efficace, faite d'une organisation décentralisée et d'un financement à

différentes échelles. Faites aussi de concertation à tous les niveaux et de participation des citoyens, appelés à donner leur avis sur des projets qu'ailleurs on règle d'autorité. Dans quel pays le peuple aurait-il pu décider le programme Rail 2000 et la généralisation des horaires cadencés ou la construction d'une ligne NLFA en deux parcours et tunnels distincts?

Enfin, les transports collectifs, par train tout particulièrement, bénéficient d'un très vif attachement de la part de la population dont la fidélité aura été durablement stimulée par le fameux abonnement demi-tarif – que le SwissPass n'est pas près de remplacer dans la tête ni le cœur des voyageurs.

Les experts internationaux saluent la résultante des atouts précités qui se combinent pour assurer un avantage décisif et une viabilité durable au système des transports ferroviaires. Ils apprécient tout particulièrement la productivité élevée des CFF, vue comme le fruit du cadencement intégral qui permet d'optimiser l'usage de leurs moyens de production. Une efficacité à laquelle bien sûr contribue aussi le personnel, tous niveaux confondus. Réalistes, les experts doutent de la possibilité de transposer le modèle suisse dans les pays de l'Union européenne. Les programmes de privatisation partielle ne s'y prêtent évidemment pas. Mais surtout les institutions, les traditions et les mentalités s'y opposent durablement. De notre côté, il nous incombe de préserver nos atouts et de poursuivre la démonstration d'efficacité et d'utilité offerte par les transports publics.

Yvette Jaggi



**Egalité salariale: arrêtons la participation au bon vouloir des employeurs!**

## L'USS demande des mesures contraignantes

**Dans sa réponse à la consultation concernant la révision de la loi sur l'égalité, l'USS demande une intervention plus énergique sur ce chapitre.**

L'USS se félicite certes de voir le Conseil fédéral sortir de sa longue passivité et vouloir enfin prendre des mesures plus poussées contre les discrimi-

nations salariales à l'encontre des femmes, mais à regarder le projet de révision de la loi de plus près, on voit que le Conseil fédéral en reste à une participation au bon vouloir des employeurs, ce qui avait déjà fait échouer le Dialogue sur l'égalité des salaires. Si les entreprises devront contrôler leurs systèmes salariaux sous l'angle de la discrimination, elles n'auront toutefois pas à craindre de sanction au cas où

elles ne le feraient pas ou si elles découvraient des cas, mais n'y mettaient pas fin. L'USS ne peut pas accepter que la loi sur l'égalité soit appliquée selon le principe du bon vouloir patronal. C'est pourquoi elle demande que l'Etat assume avec les partenaires sociaux la responsabilité de concrétiser le mandat constitutionnel de l'égalité salariale entre les sexes. L'obligation de contrôler les salaires

doit être appliquée à la totalité des entreprises et sa mise en œuvre relever d'une autorité prévue à cet effet. Renoncer à des sanctions en cas d'infraction à la loi comme le prévoit le projet est une absurdité juridique. L'USS exige que le Conseil fédéral corrige ce paradoxe. Il faut que les syndicats soient aussi représentés dans une commission tripartite mise en place au niveau fédéral ainsi que dans les entreprises,

dans le cadre des contrôles qui seront effectués lorsque la loi sera appliquée.

L'USS attend du Conseil fédéral qu'il profite de la révision de la loi pour s'attaquer avec détermination à la situation actuelle qui ne respecte pas la Constitution fédérale, et ne traite plus l'égalité salariale comme un programme facultatif réservé aux périodes de vaches grasses.

Regula Bühlmann, uss

Les finances solides de l'AVS

# AVS : excellent rapport coût-efficacité



**Les résultats des placements négatifs communiqués par Compenswiss reflètent l'évolution défavorable sur les marchés financiers l'an dernier. Cependant, contrairement au 2<sup>e</sup> pilier, les rendements des placements jouent un rôle secondaire pour l'AVS, qui est financée selon le système de la répartition.**

Le système de financement de l'AVS est, précisément en période de taux d'intérêt bas persistants et de fortes turbulences sur les marchés financiers, nettement supérieur au système de la capitalisation. En effet, avec le système de la répartition, la majeure partie des rentes courantes sont directement financées avec les cotisations courantes. C'est pour cela que l'AVS, l'AI et les allocations pour perte de gain (APG) ne doivent placer qu'environ 33 milliards de francs. Avec un volume de placements de 890 milliards de francs environ, le 2<sup>e</sup> pilier est par contre bien plus exposé aux marchés

financiers.

Il est beaucoup plus facile de faire des prévisions avec l'AVS. Même avec un vieillissement en hausse. Pour l'AVS, nous savons en effet que l'arrivée à la retraite de la génération du baby-boom créera provisoirement un besoin financier supplémentaire. Celui-ci devra, comme prévu par le Conseil fédéral et le Conseil des États, être financé à l'aide de la TVA. 1% sera nécessaire. Si le 0,3% de TVA destiné à l'AI jusqu'à fin 2017 revient dès cette date à l'AVS, la hausse effective de la TVA ne sera que de 0,7%. C'est supportable et c'est un bon investissement. De fait, l'AVS est la source de revenu la plus importante pour la grande majorité des personnes à la retraite.

Un énorme surcoût menace par contre le 2<sup>e</sup> pilier. Sans pour autant que les assuré(e)s en reçoivent plus de prestations. On le voit bien avec l'exemple de la plus grande caisse de pensions de Suisse, la BVK Zurich, qui baisse son taux de conversion pour le capital-vieillesse de 6,2 à 4,87%. Mais pour que les prestations des futurs rentiers et rentières ne soient pas inférieures à ce

qui leur avait été annoncé jusqu'à maintenant, les cotisations salariales ont augmenté de 5 points de pourcentage. Pour les tout jeunes assuré(e)s (21-23 ans) et pour celles et ceux qui sont proches de leur retraite, cette augmentation se monte même à 10, respectivement à 11 points de pourcentage. Cela représente beaucoup d'argent qui manque aux personnes actuellement actives pour financer leurs dépenses courantes. Relever l'âge de la retraite et baisser les prestations de manière générale, comme le demandent les employeurs et la droite, n'est pas une option. D'une part, les travailleurs et travailleuses âgés ont aujourd'hui déjà du mal à conserver leur emploi jusqu'à l'âge ordinaire de la retraite. Toujours plus de personnes se retrouveraient alors à l'aide sociale. D'autre part, le niveau des rentes de l'AVS et du 2<sup>e</sup> pilier d'un très grand nombre de personnes est actuellement déjà insuffisant. Au lieu de démanteler l'AVS, il faut donc la renforcer, comme le demande l'initiative AVSplus. Car l'AVS a, pour les bas et moyens revenus, le meilleur rapport prix-prestations.

uss

## CARNET DE BORD

### Oh papier, protège-nous du numérique!

Je lis les journaux sur du papier. Des journaux qui me vantent à chaque page tournée «une expérience augmentée», me proposent de «profiter de toutes mes possibilités de lecture», ou m'offrent l'abonnement moins cher si je prends «le vendredi sur papier et la semaine à l'écran». Bref, on m'incite fortement à passer au numérique, comme si ce n'était qu'une formalité, voire pire une nécessité. Imaginez-

vous que je ne veux pas devenir plus qu'une lectrice, que je ne veux pas de e-paper et ni devenir une lectrice augmentée. Parce qu'en vérité, les écrans me fatiguent, m'envahissent et ne me permettent pas de mémoriser ce que je lis. Mon impression est partagée et démontrée, les recherches constatent que les lectures numériques énervent, favorisent l'insomnie, saturent des espaces de la pensée, rendent hyperactif, prêteritent la mémoire à long



terme (... qu'on remplace par wikipédia...) comme la mémoire de travail (celle qui permet de faire des liens). En résumé, lire sur écran c'est mauvais pour la santé et pour la connaissance. La lumière bleue, des tablettes et autres smartphones, bloque la production de mélatonine, l'hormone libérée par le cerveau lorsque le jour tombe et cela perturbe le sommeil. En étudiant les comportements des tout-petits, on a découvert que les écrans tactiles sont nuisibles au développement cognitif et moteur. L'enfant a besoin de ses cinq sens pour acquérir des repères spatiaux et temporels et seuls les jouets traditionnels et les livres peuvent les lui offrir. Conséquence, face à une tablette ou un smartphone, le tout-petit va rencontrer des difficultés à construire une pensée logique et organisée. Autre étude, on a fait lire deux textes à des étudiants, l'un sur papier, l'autre sur un écran, puis on leur a demandé de résumer ce texte. Les lecteurs numériques s'avèrent très mauvais à ce jeu-là.

Un chercheur italien, Roberto Casati, montre comment entre lecture dans des livres ou sur terminaux numériques se joue ce qu'il qualifie de «colonialisme numérique». Le numérique, dit Casati, n'est pas nécessaire pour tout et partout. Il montre comment le numérique tend à coloniser et envahir notre environnement. Le «livre numérique» est sans cesse en compétition avec d'autres écrans portant publicités, messages, images, les choses qui rapportent de l'argent aux distributeurs de contenus. Alors que dans un livre, règne le parcours de la pensée, entre ce qui est lu et pensé, sur les écrans, les contenus «volent» l'attention au lieu de la protéger. Cette protection de l'attention est nécessaire pour que notre pensée puisse examiner et évaluer les arguments présentés dans le texte. Pour le numérique, le livre n'est jamais que le produit d'appel pour nous convaincre d'acquiescer un écran. Et les journaux, porteurs des précieuses «informations», servent d'appâts pour les lecteurs devenant des consommateurs.

On sait, parce que l'on étudie cela depuis bien longtemps, que la lecture, au calme, sur du papier, apaise, cultive, exerce la mémoire et l'imagination, sollicite les liens mnésiques entre émotions et souvenirs et connaissances, favorise l'accalmie nécessaire avant de s'endormir. Vous pouvez jeter anti-dépresseurs et somnifères, antalgiques et stéroïdes, lisez, relisez Zola ou Agatha Christie, lisez ce SEV info: il n'y a pas mieux pour la santé et les neurones!

Valérie Solano

*Roberto Casati : « Contre le colonialisme numérique. Manifeste pour continuer à lire. » Albin Michel, 2013*

Le réchauffement climatique et les conséquences en Suisse et ailleurs dans le monde



## « Il faut réfléchir à des idées nouvelles »

**Martine Rebetez est climatologue. Elle explique ici les conséquences du réchauffement climatique sur les stations de ski et les remontées mécaniques suisses. Elle donne quelques solutions pour faire face aux problèmes que rencontrent les régions de montagne, lors d'hivers peu enneigés. Martine Rebetez explique également que d'autres régions d'altitude souffrent du réchauffement climatique, notamment les Andes et l'Himalaya, pour lesquelles les conséquences pourraient être beaucoup plus graves que pour la Suisse.**

■ **contact.sev:** La saison 2015-2016 est particulièrement difficile pour certaines stations de ski. Est-ce vraiment une tendance à long terme ou juste une mauvaise année?

**Martine Rebetez:** Oui, c'est une tendance à long terme, mais il faut savoir qu'il y a aussi une grande variabilité d'une année à l'autre. Il y aura encore des hivers très enneigés. Et les contrastes entre les mois d'hiver pourront être très importants: un mois de décembre très chaud par

exemple et un mois de février enneigé.

■ **Cette évolution est finalement assez normale du point de vue climatologique?**

Non, ce n'est pas normal. Ce sont clairement les émissions de gaz à effet de serre qui ont entraîné ces changements rapides, qui se sont faits sur quelques dizaines d'années seulement. L'origine humaine du réchauffement est évidente. Pour la température et l'enneigement il y a environ 300 à 400 mètres de décalage par rapport aux années 70. Pour avoir autant de neige qu'auparavant dans une station située à 1000 mètres, il faut désormais monter à 1300 voire 1400 mètres.

■ **Peut-on encore faire quelque chose pour inverser cette tendance?**

On ne peut plus l'inverser mais on pourrait modérer cette évolution. Malheureusement, je n'ai pas l'impression que ce mouvement soit en train de se mettre en place, malgré ce qui a été décidé récemment à Paris (Cop 21, la conférence sur le climat à Paris en fin d'année 2015).

En Suisse, les températures augmentent deux fois plus vite que la moyenne mon-

diale. Cela est dû à notre situation continentale, éloignée des océans (qui tempèrent le climat). Et plus on va vers le nord, plus l'augmentation est rapide.

■ **Personnellement, je ne skie pas et je ne vis pas dans une région de montagne. Je vois même quelques avantages à ce réchauffement...**

« La saison d'été est quant à elle toujours plus longue. C'est un tournant à prendre: il faudrait adapter l'offre. »

Il y a bien sûr des avantages. En ce qui concerne la santé de la population par exemple, ces hivers doux sont plus agréables pour les personnes âgées. On constate que la mortalité durant le mois de décembre 2015 était bien plus basse que la moyenne. Il y a moins de glissements aussi, moins d'accidents. Par contre les étés caniculaires sont difficiles à supporter. En 2003 et en 2015, on a constaté une surmortalité, pas seulement pour les personnes âgées, aussi pour les 40-60 ans. Les risques cardio-vasculaires sont plus élevés durant les étés très chauds.

■ **A part l'absence de neige durant certains hivers, quelles sont les consé-**

**quences de ce réchauffement sur les paysages alpins?**

Il y a de grandes conséquences sur la végétation. Les arbres ont besoin de temps pour s'adapter et migrer. Il y a de nouvelles maladies qui apparaissent, de nouveaux parasites qui survivent plus haut et plus au nord. Le bostryche attaque les épicéas durant

ces grandes chaleurs et des forêts sont touchées à des altitudes toujours plus élevées. Bien sûr, d'autres arbres pourront s'adapter à ces nouvelles conditions, mais il faut du temps pour avoir des arbres adultes.

■ **Et sur les glaciers?**

Ils fondent et notre stock d'eau s'appauvrit. Notre approvisionnement en eau pourra devenir problématique dans certaines régions à certains moments de l'année, en particulier en Valais, là où les bisses irriguent les terres depuis des siècles avec l'eau des glaciers. C'est d'ailleurs le même problème dans les Andes et dans l'Himalaya. Dans les montagnes des régions tropicales sèches, le

phénomène est déjà plus avancé, car il y a une fonte des glaciers massive. Et le problème là-bas, c'est qu'il y a 3 mois de pluie et 9 mois de sécheresse. Sans glaciers, l'approvisionnement devient très problématique. Et sans eau, pas de cultures possibles, pas de vie.

■ **En Suisse, la problématique n'est donc pas la même.**

Non, en effet, nous n'avons pas de longue saison sèche, il pleut en principe tous les mois de l'année et davantage en été qu'en hiver. En Suisse, le manque de neige a des conséquences sur le tourisme. Dans les pays andins et himalayens, il y a du tourisme mais il s'agit avant tout de survie, car l'eau de fonte est indispensable chaque année. Il y a une seule région en Suisse où il y a régulièrement des sécheresses estivales et où les problèmes d'approvisionnement en eau pourraient apparaître au-delà de 2050: c'est la vallée du Rhône en amont de Sion, et le secteur du val d'Hérens - vallée de Saas.

■ **Parlons des stations de ski suisses. Comment doivent-elles réagir à ce manque de neige toujours plus fréquent?**

### BIO

La professeure **Martine Rebetez** est titulaire de la chaire de climatologie appliquée qui a été fondée conjointement par l'Institut fédéral de recherches WSL et l'Université de Neuchâtel. Ses recherches portent sur le changement climatique et ses répercussions.

Elle a écrit un livre en 2011 intitulé « La Suisse se réchauffe. Effet de serre et changement climatique », aux éditions PPUR, dans la collection « Le savoir suisse ».

Elle vit entre Neuchâtel et la Veveyse fribourgeoise et fait beaucoup de ski de randonnée.



Martine Rebetz est une passionnée de montagne.

Il y a en effet une réduction du nombre de jours d'enneigement. La période la plus sensible et la plus problématique, ce sont les vacances de Noël. En février l'enneigement n'a encore pas beaucoup diminué. La saison d'été est quant à elle toujours plus longue. C'est un tournant à prendre: il faudrait adapter l'offre.

«**Par contre, lorsqu'il pleut, c'est plus difficile. Il faut offrir des activités d'intérieur, comme une piscine, des bains thermaux ou un mur de grimpe.**»

L'été, on peut ouvrir les remontées mécaniques sur une plus longue période. Les stations peuvent développer leur offre estivale et étendre la saison au-delà des traditionnels mois de juillet et d'août. Plusieurs stations se sont déjà orientées vers le VTT et ont créé des forfaits adaptés pour les remontées mécaniques. Au Moléson, depuis de

nombreuses années, le chiffre d'affaires du tourisme est plus élevé en été qu'en hiver. Ils ont délibérément renoncé aux canons à neige et proposent d'autres activités.

■ **Et durant l'hiver, que pouvez-vous proposer les stations?**

Ce Noël par exemple, les touristes n'étaient pas malheu-

reux en station. Il faisait beau et doux, ils ont pu pratiquer certaines activités d'été. La clientèle continuera toujours à avoir du plaisir à monter au-dessus du brouillard. Par contre, lorsqu'il pleut, c'est plus difficile. Il faut offrir des activités d'intérieur, comme une piscine, des bains thermaux ou un mur de grimpe. Avant, à 1 000 mètres d'alti-

tude, quand il tombait quelque chose l'hiver, c'était en principe de la neige. Maintenant il pleut une fois sur deux.

■ **A long terme, vous êtes plutôt pessimiste ou optimiste pour les entreprises de remontées mécaniques?**

Il y a des opportunités. Il faut surtout de la souplesse pour fonctionner selon les conditions et avoir des offres multiples. Les responsables des stations de ski doivent réfléchir à des idées nouvelles.

■ **La mode du tourisme lié au ski n'est finalement pas si ancienne que ça, non?**

Exactement. Ce n'est que dans les années 1950 qu'on a commencé à développer intensivement le tourisme hivernal. Avant, le tourisme suisse était principalement estival.

■ **Et que penser des canons à neige?**

La neige artificielle n'est qu'une solution à court terme pour les stations de basse et moyenne altitude. Les températures sont de plus en plus souvent trop élevées pour la produire, ou alors il pleut sur celle qu'on a réussi à fabriquer. Les canons à neige peuvent intervenir à haute altitude, surtout dans les régions sèches, ou alors dans une période transitoire, durant laquelle on réfléchit à d'autres solutions à plus long terme.

■ **Vous êtes certainement appelée à beaucoup voyager pour votre travail. Vous prenez souvent l'avion?**

Non, je limite mes déplacements en avion à un voyage tous les deux ans. J'estime qu'il faut être conséquente. Je dénonce le réchauffement climatique dû aux émissions de

gaz à effet de serre à longueur d'année. Ce n'est pas pour y contribuer à tort et à travers en prenant l'avion tous les mois. Je ne participe en principe qu'aux congrès où je peux me rendre en train. En Europe, à Berlin, par exemple, c'est idéal d'aller en train. Je monte à Berne ou à Bâle, je m'installe pour travailler et environ huit heures plus tard, je suis à Berlin, en pleine ville.

Propos recueillis par  
Henriette Schaffter

L'ambiance parmi le personnel d'elvetino est au plus bas

# Plainte et pétition chez elvetino

**Un climat de peur, des tableaux de service difficilement supportables et par-dessus tout, la débâcle avec la suppression des minibars: ambiance on ne peut plus morose chez elvetino.**

L'assemblée du personnel elvetino organisée au SEV et chez Unia a traité de thèmes assez peu agréables. Les personnes présentes ont décidé à l'unanimité de déposer plainte devant le Tribunal arbitral contre deux atteintes portées à la CCT.

## Deux objets pour une plainte

D'une part, la plainte concerne le non-respect du devoir d'information sur l'annonce de la suppression des minibars à fin 2017. D'autre part, ce sont les contrats de travail qui sont concernés: dans un procès-verbal sur la CCT, il est précisé qu'elvetino doit procéder aux

nouveaux engagements principalement sur une base de postes à temps complet ou à temps partiel. Cependant, elvetino engage très souvent des gens avec des contrats d'auxiliaires, et si par la suite on leur propose un engagement fixe, ces personnes doivent alors remplir des conditions qui n'étaient pas prévues au départ.

## Pétition pour des tableaux de service équitables

En outre, le personnel a décidé de lancer une récolte de signatures pour une pétition au sujet des tableaux de service. Le personnel adresse trois revendications à la direction d'elvetino:

- Les temps de pause à l'intérieur d'un service ne doivent pas dépasser 10% de la durée du tour de service.
- Deux pauses au maximum peuvent être prévues par tour de service.
- La durée du travail moyenne d'un tour de service par lieu de



Quel est l'avenir des stewards des minibars, si ces derniers disparaissent à fin 2017?

service et par domaine doit se monter à 504 minutes.

Effectivement, avec les tableaux de service actuels, il arrive que certains tours durent plus de 13 heures durant lesquelles il faut être présent, mais dont seulement 10 heures peut-être comptent comme temps de travail. En contre-partie, il y a beaucoup de tours très courts avec beaucoup moins de 8

heures; en conséquence, même une personne employée à temps partiel doit travailler 5 jours par semaine.

## Culture de la méfiance

La situation à elvetino a également éveillé l'attention des émissions de consommateurs radio et télédiffusées. Dans un reportage détaillé réalisé par «Kassensturz», le pendant

suisse alémanique de l'émission «A Bon entendeur», plusieurs stewards de minibars et de wagons-restaurants se sont exprimés, se plaignant de la manière dont on les traitait sur la place de travail. Selon eux, il règne un climat de méfiance, voire même de peur. Au lieu de réaliser un coaching sur les trains ou de fournir un soutien concret, les sales managers, les supérieurs directs des stewards, instaurent une culture de la faute commise et recherchent les stewards qui auraient fait des décomptes erronés ou négligé d'autres tâches, ou qui portent des chemises pas repassées, ou qui oublient de mettre leur cravate.

## Nous demanderons confirmation

Dans la même émission de télé, Jeannine Pilloud, simultanément cheffe de la division Voyageurs des CFF et présidente du Conseil d'administration d'Elvetino SA, s'est elle-aussi exprimée. Elle a affirmé sa préoccupation pour la question du climat de travail. Mais ce qui a particulièrement retenu l'attention de la secrétaire syndicale responsable du dossier au SEV, c'est la déclaration de Jeannine Pilloud qui a prétendu que chaque collaboratrice et chaque collaborateur recevrait une offre d'emploi dans l'affaire de la fermeture des minibars. «Nous n'avons jamais été informés aussi clairement par elvetino; nous prenons Madame Pilloud au mot!» souligne Regula Bieri.

Peter Moor



«Je suis aussi un chef circulation des trains»

**Björn Petersen**  
Conducteur de bateaux



Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Beim SEV spielt die Solidarität.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



«Je suis aussi un conducteur de bateaux»

**Franco Zanetti**  
Chef circulation des trains



Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Beim SEV spielt die Solidarität.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



«Je suis aussi un mécanicien»

**Jonas Lischer**  
Vendeur de voyages



Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Beim SEV spielt die Solidarität.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



«Je suis aussi un vendeur de voyages»

**Aurélien Mouche**  
Mécanicien



Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Beim SEV spielt die Solidarität.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.

Assemblée du personnel de CFF Cargo International

# Les mécaniciens donnent de la voix

**Le personnel de CFF Cargo International est vert de rage: les conditions de travail sont continuellement sous pression. Le vase est plein. Le climat était tendu lors de la dernière assemblée à Bellinzone, au début du mois. Pas question de faire de nouveaux sacrifices. Les syndicats ont reçu un mandat clair, avec pour mission de vérifier le respect de la réciprocité de l'interopérabilité dans le trafic, mais aussi ce qu'il se trame pour la caisse de pensions.**

«Voir plus de 30 personnes ici ce soir est vraiment important car ainsi nous avons du poids lorsqu'il s'agit de négocier avec l'entreprise, a insisté le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini. Sur la table des négociations, les dossiers chauds ne manquent pas: les mesures introduites en raison de l'euro, l'accord de réciprocité 50:50 pour l'interopérabilité du trafic et la caisse de pension.» Martin Allemann, secrétaire syndical à la centrale, en charge du dossier SBB Cargo International a fait le point de la situation, incluant aussi le temps de travail, qui a fait l'objet d'un accord l'an dernier en raison de la force du franc. «Je vous invite à bien noter quand vous travaillez, quand vous avez congé, et quand

c'est l'entreprise qui vous demande de rester chez vous. Faites-le et je le dis pour votre sécurité; c'est le meilleur moyen de contrôler l'application des accords», a insisté Allemann, même lorsque des voix se sont élevées dans la salle. De nombreux mécaniciens ont demandé que cette tâche leur soit facilitée grâce à un code spécifique dans le système: «Nous sommes déjà surchargés de travail, et nous devons encore faire les secrétaires.» Un mécano a ajouté: «Il y a toujours une excuse pour nous demander de nouveaux sacrifices: d'abord l'euro, puis le déficit, la concurrence en hausse enfin. Et nous, on obtient quoi en échange?» C'est alors qu'a débuté la discussion sur la libéralisation.



Martin Allemann, Angelo Stroppini et Thomas Giedemann

Les secrétaires syndicaux SEV Pietro Gianolli et Angelo Stroppini ont rappelé qu'elle ne dépend pas des syndicats mais des desseins de la politique. Le SEV a toujours combattu la libéralisation justement en raison de ses conséquences. Du reste, le SEV a obtenu gain de cause devant le Tribunal administratif fédéral face à l'Office fédéral des transports et Crossrail, qui voulait offrir des salaires bien trop bas à des mécaniciens de Brigue. «Nous utilisons tous les moyens à disposition pour défendre les conditions de travail des mécaniciens, a ajouté Stroppini. Et nous devons faire face à des

réalités qui sont le résultat de décisions politiques, et pas syndicales.» Thomas Giedemann, représentant de la CoPe et vice-président LPV Tessin, a renchéri: «Nous ne devons pas lutter seulement quand nous négocions des accords ou des CCT. Il s'agit de se battre aussi pour en surveiller l'application.» Autrement dit, il ne faut jamais baisser la garde. Au final, l'assemblée a donné un mandat clair au SEV: contrôler de manière rigoureuse l'application de l'accord de réciprocité de l'interopérabilité du trafic (selon le SEV, cet accord n'est pas respecté; faire le point sur les mesures intro-

duites en raison du franc fort; demander un accord semblable à celui obtenu aux CFF et à CFF Cargo pour les mesures de stabilisation de la caisse de pension; vérifier de manière attentive le projet de changement à la caisse de pension, tout en sachant que l'entreprise ne peut rien changer sans l'accord du personnel. «Il ne manquerait plus que ça: que l'on perde des prestations après des années de dur labeur», a tonné un autre mécano. Le ton est guerrier. Et avec les mécaniciens de Cargo, qui ont aussi choisi Thomas Giedemann pour négocier, on ne plaisante pas. *frg/vbo*

## COURRIER DE LECTEUR

### La fin de l'expérience socialiste ?

En choisissant La Havane pour se réconcilier, l'Eglise catholique romaine et l'Eglise orthodoxe russe voudraient-elles nous faire oublier «l'expérience socialiste», avant le centenaire de la révolution d'Octobre 1917, à Saint-Petersbourg, l'an prochain ? La Havane, capitale de la révolution marxiste-léniniste de l'après-guerre, qui avait servi de modèle à l'émancipation des peuples opprimés des anciennes

puissances coloniales, va-t-elle, à son tour, sombrer dans la violence, la corruption, la drogue, le sexe et la misère comme son voisin, le Mexique? Le club de Bilderberg, le World Economic Forum ainsi que bien d'autres organisations économiques et patronales, s'étaient fixé comme objectif l'éradication du communisme sur terre au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale ! Un projet politique repris par

Ronald Reagan et Margaret Thatcher, avant la chute du mur de Berlin et la réunification des deux Allemagnes. Mission reprise par les époux Hillary et Bill Clinton en Russie, en faisant croire au peuple un avenir radieux, à condition de mettre fin à septante ans de règne soviétique. En Chine maoïste, la séduction des Clinton n'a pas fonctionné. Le peuple sait d'où il vient et ne veut pas retomber dans la misère.

Là-bas, les acquis de la révolution sont des valeurs non négociables, face aux exigences de l'Occident chrétien et capitaliste. L'abolition de l'esclavage, l'émancipation des femmes, l'accès à l'éducation obligatoire, l'accès aux soins de base, au travail et au logement pour tous, sont les grandes avancées des révolutions prolétariennes du XX<sup>e</sup> siècle ! Mais, depuis la disparition de l'URSS, ces

conquêtes sociales obtenues après deux guerres mondiales sont remises en question par le grand patronat international. Délocalisations, travail gratuit, milices privées ou religieuses et criminalité économique sont de retour, comme avant 1917 !

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

## Pas d'opposition au jugement du Tribunal administratif fédéral



« Si l'on prenait en considération les salaires étrangers, on ne pourrait pas éviter un dumping salarial. Et le législateur veut maintenir cette protection. »

Marco Donatsch, avocat

# Ce jugement portera ses fruits au-delà de la branche ferroviaire

**Le délai de recours est échu. Ni Crossrail ni l'Office fédéral des transports n'a fait appel du jugement du Tribunal administratif fédéral. Le SEV a obtenu gain de cause concernant la définition des conditions d'usage dans la branche. Ceci est un pas important pour une sécurisation des salaires suisses face au dumping venant de l'étranger.**

Le conflit au sujet des salaires des mécaniciens de Crossrail à Brigue est terminé. Le jugement du Tribunal administratif fédéral est définitif et ni Crossrail, ni l'Office fédéral des transports (OFT) n'a fait recours devant le Tribunal fédéral.

La situation est enfin clarifiée: les entreprises ferroviaires ayant leur siège en Suisse sont tenues de verser à leur personnel des salaires d'usage en Suisse. Les salaires étrangers ne doivent pas être pris en compte pour fixer le montant des salaires d'usage dans la branche. Voici les mots du Tribunal administratif fédéral: «Ce sont les normes appliquées dans les entreprises ferroviaires suisses qui sont relevantes pour définir si Crossrail respecte ou non les conditions d'engagement de la branche.»

## Les différences politiques ont besoin d'être aplanies

Dans son jugement, le Tribunal administratif fédéral évoque la genèse de l'article 8c et suivants de la Loi sur les chemins de fer. Il y a eu à l'époque dans les deux Chambres fédérales une discussion sur la nécessité de définir des conditions d'engagement «d'usage au niveau national» ou «d'usage dans la branche» à respecter pour re-

cevoir une autorisation d'accès au réseau. Les politiciennes et politiciens avaient des manières très différentes d'interpréter les deux notions. Et le Tribunal administratif fédéral de conclure laconiquement: «Si un membre d'une commission avait alors espéré que les

Chambres expliqueraient ces formulations, ses attentes auraient été déçues.» Le Tribunal n'a dès lors pas pu s'appuyer sur la volonté politique de ce temps là et a dû rechercher d'autres éléments.

**Jalons posés pour la Suisse par la réforme des chemins de fer**  
Entre autres, le Tribunal a jugé essentiel que dans le cadre de la réforme des chemins de fer, un domaine d'application plus précis soit défini. Auparavant, les entreprises ferroviaires ayant leur siège à l'étranger

devaient elles aussi remplir ces conditions pour avoir l'accès au réseau. Mais selon la nouvelle réglementation, la Suisse accepte les autorisations étrangères et n'en distribue pour sa part plus qu'aux entreprises siégeant en Suisse. Le Tribunal administra-

## Interview de l'avocat Marco Donatsch

# « Je n'ai pas écrit une expertise de complaisance pour le SEV »

**L'avocat zurichois Marco Donatsch a joué un rôle essentiel dans l'affaire Crossrail et le succès obtenu par le SEV. Il a d'abord établi pour le SEV une expertise sur la question des pratiques d'usage dans la branche et l'a ensuite soutenue devant le Tribunal.**

■ **contact.sev:** De manière générale, quelle est l'importance du jugement du Tribunal administratif fédéral dans l'affaire Crossrail?

**Marco Donatsch:** Il est remarquable que le SEV, en tant que

syndicat, ait été admis comme partie à la procédure contre une entreprise de transports ferroviaires. Ceci est exceptionnel et montre l'influence du SEV dans l'application de la Loi sur les chemins de fer. En substance, sur le plan du résultat, le jugement revêt avant tout un intérêt politique.

■ **Vous avez tout d'abord effectué une expertise pour le SEV sur la question des pratiques d'usage dans la branche puis sur cette base, vous avez déposé la plainte. Le Tribunal a tenu compte de plusieurs de vos arguments. Est-ce habituel?**

Dans l'expertise, j'ai expliqué

de manière détaillée comment la notion de pratiques d'usage dans la branche a pu être ancrée dans la loi. A ceci se sont ajoutés la volonté du législateur ainsi que le sens et le but d'une norme. Ce ne sont pas les arguments d'un parti mais des interprétations juridiques, dès lors indépendantes de tout parti. Je n'ai pas écrit pour le SEV une expertise de complaisance.

■ **Le Tribunal estime que la volonté politique lors de la discussion de départ n'était pas claire. Cela n'était pas un bon point pour nos parlementaires. Comment voyez-vous la chose?**

Selon moi, les politiciens ont identifié les problèmes et émis des avis différents sur le plan politique. Mais ce qui n'était pas clair, c'était la signification de la disposition légale au vu de la situation juridique de l'Union européenne, respectivement des rapports entre la Suisse et l'Europe. Ici l'administration aurait dû clarifier la situation, au niveau des faits et sur le plan juridique.

■ **L'OFT avait élaboré un document de fond avec une toute autre conclusion. Est-ce que les choses étaient moins évidentes que ce que l'on pourrait penser sur la base du jugement?**



Suite de la page 10

d'application limité aux entreprises ferroviaires avec leur siège en Suisse qui découle de la révision de l'article 8c ss. LCdF indique plutôt que les pratiques d'usage dans la branche doivent se calquer sur les conditions d'engagement appliquées dans les entreprises ferroviaires suisses.»

**L'OFT doit revoir sa décision**

Le jugement est sans appel : le Tribunal administratif fédéral ordonne à l'OFT de compléter les « faits déterminants » dans la définition des pratiques d'usage dans la branche et de revoir sa décision en la matière. Pour le SEV, la nouvelle situation est claire : l'OFT doit définir les pratiques d'usage dans la branche sur la base des salaires de mécaniciens employés en Suisse. Les bases juridiques sont constituées par les conventions collectives de travail de CFF Cargo, CFF Cargo International et du BLS. Ceci n'est en définitive rien de nouveau pour l'OFT : en 2014, il avait fixé des salaires minimums pour les chauffeurs de bus en se basant aussi sur les conventions collectives de travail.

**Volonté politique généralisée contre le dumping salarial**

Le jugement du Tribunal administratif fédéral portera ses fruits bien au-delà de la branche ferroviaire. Il touche de manière générale les salaires suisses en comparaison avec les salaires européens. Le Tribunal administratif fédéral en arrive à une conclusion précise : « Dans l'ensemble, les esprits se rallient systématiquement sur le principe du droit suisse qui dit que, pour un travail effectué en Suisse, les conditions d'engagement suisses sont applicables, indépendamment du siège de l'employeur. »

Les mesures d'accompagnements des accords bilatéraux appuient également ce qui précède. Pour le Tribunal administratif fédéral, la volonté politique est donc sans aucun doute de verser en Suisse des salaires suisses, dans tous les cas.

pmo/mv

**Giorgio Tuti: « Il s'agit de jalons importants pour la protection des salaires suisses »**

■ **contact.sev: T'attendais-tu à ce que le SEV gagne devant le Tribunal administratif fédéral?**

**Giorgio Tuti:** Oui, j'en ai toujours été convaincu, puisque notre interprétation de la notion de pratiques d'usage dans la branche est juste. Cependant, dans une procédure juridique il y a toujours des incertitudes et cela me rassure de savoir que le jugement est maintenant définitif.

■ **Ce jugement a son importance sur le plan politique car il clarifie la volonté politique d'origine. Mais quelle est son importance sur le plan syndical?**

Le jugement dit sans équivoque que des salaires suisses doivent être versés en Suisse, dans toutes les situations. Ceci est important pour

tout le personnel des locomotives qui s'est trouvé en ligne de mire dans cette affaire. Mais c'est aussi important pour les autres catégories professionnelles, dans les transports publics comme ailleurs.

■ **Le SEV a-t-il réussi à clarifier les choses au-delà de notre branche?**

Oui, c'est le cas. Il est évident que nous sommes parvenus grâce à ce jugement à poser des jalons importants pour la protection des salaires suisses.

■ **Comment devons-nous continuer maintenant?**

Nous devons suivre deux voies. La première concerne l'OFT : nous devons nous assurer que le jugement du Tribunal administratif fédéral sera bel et bien appliqué. Ce qui est sûr, c'est que nous avons des

conventions collectives de travail qui couvrent la majeure partie du domaine du trafic marchandises par rail et l'OFT doit les prendre en compte comme fondement.

■ **Et la deuxième?**

Elle concerne les entreprises suisses de transport de marchandises, soit avant tout les filiales des CFF et le BLS. Nous allons tout mettre en œuvre pour reprendre les négociations afin de conclure une CCT-cadre, dans le but d'en obtenir ensuite l'extension.

■ **Que devra régler une telle CCT-cadre?**

D'une part les salaires bien sûr, nous en connaissons maintenant la base grâce au jugement, et comme dans toute CCT il y aura d'autres éléments concernant les conditions d'engagement, qui

devront être réglées de manière uniforme, surtout dans les domaines du temps de travail, des vacances et des indemnités.

■ **Que va-t-il se passer avec Crossrail?**

Nous ne le savons pas encore. Nous avons l'impression que le modèle qui a mené à ce conflit il y a deux ans n'intéresse plus Crossrail aujourd'hui. D'une manière générale, nous avons le sentiment que la reprise de Crossrail par Rhenus a bien calmé le jeu. Mais nous gardons l'œil ouvert et cherchons toujours le dialogue avec Crossrail. C'est dans l'intérêt des deux parties de trouver une solution afin que personne ne travaille avec des salaires issus d'un dumping.

pmo/mv



Un moment fort dans l'affaire Crossrail: le directeur de l'OFT Peter Füglistaler explique sa position lors du Congrès en mai 2015.

**«... pas une expertise de complaisance»**

Suite de la page 10

**au SEV. Et il va même plus loin, en reconnaissant un principe d'ordre général qui dit que pour tout travail effectué en Suisse, des salaires suisses doivent être versés, ceci même s'il n'y a pas de règlement à ce sujet. Qu'est-ce que cela signifie?**

Le droit suisse s'applique à la

Suisse. Par contre, lorsqu'il s'agit de trafic transfrontalier, notre compétence est limitée en matière de réglementation. Nous ne pouvons rien imposer à l'étranger. Maintenant s'il y a, pour un marché ou pour une branche, des prescriptions internes à l'Etat concernant les salaires, il ne peut s'agir en toute logique que de conditions suisses. Si l'on prenait en con-

sidération les salaires étrangers, on ne pourrait pas éviter un dumping salarial. Et le législateur veut maintenir cette protection.

■ **Peut-on dire que vous avez obtenu par ce jugement, avec le SEV, une clarification universellement applicable?**

Le Tribunal administratif fédéral se réfère à la notion de

pratiques d'usage dans la branche figurant dans d'autres lois. Cela va dans le sens d'une généralisation. Il faut cependant rester prudent car le Tribunal s'est exprimé seulement concernant la Loi sur les chemins de fer. Le législateur pourrait en tout temps trouver d'autres solutions dans les diverses lois.

Questions: pmo

Nouveau président de la section VPT LNM (lacs de Neuchâtel et Morat)

# Patrick Morier succède à Raoul Béguelin

**Raoul Béguelin, qui a conduit la section durant de très nombreuses années, va tantôt prendre une retraite bien méritée.**

**Patrick Morier prend le relais : il est le nouveau président de la section VPT LNM. Présentation.**

Agé de 45 ans, Patrick Morier est menuisier de formation et est entré dans le monde de la navigation, à la LNM, en 1993. Il est désormais capitaine et aussi menuisier durant la saison creuse. Elu lors de l'assemblée d'automne en fin d'année dernière, Patrick Morier débute quelque peu dans le « métier » de syndicaliste.

## Une succession difficile

Affilié au SEV depuis 1993, il a été vice-président de Raoul Béguelin durant plusieurs années. Mais, comme il l'explique très bien, « être vice-président de Raoul, c'était facile. Il faisait tout ». Raoul Béguelin a en effet travaillé d'arrache-pied pour mettre en place la CCT et quitte la section sur un beau succès.

Patrick Morier avait néanmoins remplacé Raoul, malade, à quelques séances de négocia-

tions CCT. « Et il avait très bien fait son job », explique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge de la section VPT LNM.

A l'annonce du départ du charismatique président Béguelin, après le succès de la CCT, il semblait donc assez logique que Patrick prenne le relais. « Je pensais qu'il fallait avoir de la prestance. Moi je suis plutôt réservé. Mais il faut bien se dévouer pour les collègues. Lorsqu'ils m'ont demandé de prendre la présidence, j'ai donc accepté. »

## Cantons toujours moins impliqués financièrement

Le défi des prochaines années pour la navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat, c'est clairement le désengagement des trois cantons commanditaires: Fribourg, Neuchâtel et Vaud. Les pouvoirs publics diminuent leurs subventions et mettent les entreprises en péril, des entreprises qui ont pourtant beaucoup investi et qui se retrouvent avec une flotte importante et coûteuse. « Le futur n'étant pas clair en ce qui concerne les prestations, les contrats de travail pourraient subir des péjorations importantes. C'est un gros risque », explique le nou-



Patrick Morier au chantier naval à Neuchâtel.

veau président de section. Le budget de l'entreprise est passé, en à peine une dizaine d'années, de 2 300 000 fr. à 1 500 000 fr. Alors que pourtant, le rôle économique et touristique de l'entreprise est avéré. C'est toute la région et les prestataires touristiques qui profitent de la navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat.

## La nouvelle saison en préparation

Dans cette entreprise où les 14 employés fixes sont syndiqués, ainsi que tous les auxiliaires, il va falloir se battre pour maintenir de bonnes conditions de travail. Heureusement, la CCT est là. Au niveau des actualités, Patrick Morier relève aussi bien sûr la préparation de la nouvelle saison, qui apporte son lot d'employés supplémentaires, jus-

qu'à cinquante. Autre point délicat: l'installation de timbreuses, pas très réussie pour l'instant. Il faut aussi que le syndicat veille bien à la mise en œuvre du temps de travail. Des séances régulières permettent aux partenaires de faire le point et de débattre de l'application de la nouvelle CCT et des règles du jeu en terme de temps de travail.

## Détermination et savoir-être

Patrick Morier est un homme discret, qui n'a pas très envie de parler de lui, mais qui a ses convictions, qu'il saura défendre auprès de la direction. « Il ne hausse pas le ton lors des discussions, mais dit quand même clairement tout ce qui ne va pas », explique Jean-Pierre Etique.

Henriette Schaffter

## MERCI RAOUL!



Merci Raoul pour toutes ces années d'engagement syndical et bon vent!

## BIO

**Patrick Morier** habite à Cressier sur Morat, dans le canton du Fribourg. Il est marié et papa de deux enfants. Cette année, il s'est fixé un objectif sportif: de début mai à début juin, il prend un mois de congé de suite et part en vélo jusqu'au Cap Nord! Il sait bien que quatre

semaines pour une telle distance, ça va être difficile, mais il ne voit pas son voyage comme une seule performance sportive. Il s'autorisera à prendre les transports publics s'il le faut et trouve important « de profiter des paysages qui lui plaisent et d'aller à la rencontre des gens ». Bon voyage Patrick!

Les membres de la commission Migrations du SEV sont directement menacés par l'initiative de mise en œuvre

## « Je ne me laisserai pas bâillonner »

**L'initiative de mise en œuvre n'est pas seulement une attaque contre le droit suisse. C'est aussi une muselière pour les habitant-e-s de ce pays qui n'ont pas le passeport suisse. Qui va participer à une action de protestation s'il ou elle sait qu'il risque ainsi l'expulsion?**

«Je ne me laisserai pas bâillonner. La liberté d'expression est un droit fondamental», déclare Juan José Colomer. Il n'a pas peur. Il estime que l'initiative de mise en œuvre est une «initiative muselière». Les initiants jouent sur la peur. Mais la peur est définitivement mauvaise conseillère en la matière.

### Chaque militant court des risques

Cet Espagnol vit depuis huit ans en Suisse. Après différents jobs comme temporaire, il travaille depuis plus de trois ans au nettoyage de voitures aux CFF à Zurich. Dès qu'il a obtenu un engagement fixe, il s'est syndiqué. Une évidence pour lui. «Mon père a lutté contre Franco, et lorsqu'il travaillait, il lui est arrivé d'occuper une usine pour protester.» Ce genre de choses laisse des

marques. Juan José était lui-même engagé dans le mouvement étudiant en Espagne et a écrit pour un journal alternatif.

Il n'a jamais été hors la loi. Mais il sait comment ça peut se passer et comme cela peut vite changer, si on tient à être solidaire. Il y a quelques mois, il a participé à une manifestation pacifique non autorisée pour la Grèce. Si les participants avaient mis une annonce officielle, il aurait pu alors être expulsé, si tant est que cette initiative ait été déjà mise en place.

### Craintes de la main-d'œuvre étrangère

La votation ne fait pas beaucoup parler au sein du team de Juan José, alors que la majorité a pourtant un passeport étranger. Les gens sont intimi-



La solidarité lui tient à cœur. Juan José Colomer, 39 ans, est engagé depuis deux ans dans la commission Migrations du SEV. Il va également intégrer le comité de sa section, la RPV Zurich, dès mars.

dés et sont sur la retenue. «D'un côté, je comprends», explique-t-il, «si j'avais une famille ici, je serais peut-être aussi plus prudent.» Beaucoup de personnes potentiellement concernées vivent ici depuis des décennies. Il est convaincu que le droit doit être le même pour tous, y compris lorsqu'il s'agit de délinquants. L'Etat de droit ou la primauté

du droit, c'est le fondement de la démocratie. Toute autre formule revient à une forme d'apartheid.

### « C'est en dessous de tout ! »

Sur le chemin de la gare, nous croisons un collègue de Juan José, M., qui est turc, né en Suisse. Ses enfants sont donc la troisième génération à vivre ici. «C'est en dessous de

tout», explique-t-il en dialecte zurichois, «après tout ce que nous avons fait pour la prospérité de ce pays». Non, il ne veut pas être cité avec nom et prénom dans le journal. Si l'initiative passe, «une telle déclaration pourrait lui causer des problèmes». *Nani Moras/Hes*

### Non à l'initiative de mise en œuvre

## Non à la peur et au clivage

Le Parlement fédéral a fait son travail et mis en œuvre l'initiative «Pour le renvoi des étrangers criminels». L'initiative de mise en œuvre, en votation le 28 février, représente une nouvelle attaque contre la libre circulation des personnes et des traités internationaux de toute première importance, comme la Convention européenne des droits de l'homme. Elle criminaliserait davantage certains groupes de la population que d'autres: les délits fiscaux ne seraient pas pris en compte et ceux commis en matière d'assurances sociales pèseraient beaucoup. Même le travail syn-

dical serait plus criminalisé par cette initiative: participer à des actions deviendrait risqué pour nos collègues étrangers parce que, dans le pire des cas, ils pourraient être exclus de Suisse.

### Pourquoi a-t-elle des chances de succès?

Pourquoi l'opposition est-elle nécessaire face à une telle initiative aussi antidémocratique et inhumaine? Parce que l'UDC est parvenue à ce qu'une majorité des citoyen(ne)s suisses accordent du crédit à ses arguments. Le succès de son discours destiné à détourner l'at-

tention a eu pour effet que nombre de personnes en Suisse croient que celle-ci a un problème de migration. Si bien que nous gaspillons toujours plus de temps à discuter du soi-disant problème de sécurité au lieu de nous occuper du fossé toujours plus grand entre riches et pauvres, des coupes dans la formation ou de l'égalité salariale toujours pas réalisée. Nous ne parlons pas non plus d'une vraie culture de l'accueil ou du potentiel offert par les migrant(e)s, mais principalement de prétendus défis.

A travers son discours, l'UDC

réussit à diviser la société suisse. Mais avons-nous vraiment intérêt à ce que les gens doivent vivre dans la peur? A ce que leur vie prenne un tournant radical à cause de petites erreurs? Le Parlement et les tribunaux doivent-ils devenir caducs? Ou voulons-nous une Suisse qui porte haut les valeurs démocratiques, où les gens peuvent vivre dans la dignité et la sécurité? Une phrase de la Constitution fédérale me vient sans cesse à l'esprit: «... et que la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres». L'opposition a pris

de l'ampleur parce que beaucoup sentent qu'il s'agit d'une votation symbolique importante. Si l'UDC gagne, sa politique basée sur la peur et le clivage s'en trouvera légitimée. L'initiative de mise en œuvre est effectivement une attaque dangereuse contre notre Etat de droit, et même contre notre démocratie. C'est pourquoi le NON est de toute urgence nécessaire si nous voulons conserver et notre Etat de droit et notre démocratie.

*Aurora García, présidente de la Commission des migrations de l'USS*

## Sections

**Vendredi 11 mars**  
20h  
Chalet de l'En-  
traide  
à Montbarry-  
Le Pâquier

■ **Chalet de l'Entraide ouvrière de la Gruyère**  
Assemblée annuelle

Besoin d'un transport ou excuse: appelez le 026 912 56 91 ou 079 944 35 85. E-mail: raymond.remy@websud.ch

**Mercredi 16 mars**  
19h45  
Buffet de la gare  
Château-d'Éx

■ **MOB**  
Assemblée de printemps

**Lundi 21 mars**  
17h  
Salle de la Geno  
1er étage  
Genossen-  
schaftstrasse 18  
Nidau

■ **ZPV Biel/Bienne**  
Assemblée générale

**Mercredi 30 mars**  
14h  
St. Marienkirche  
Berne

■ **ZPV Berne**  
Assemblée générale 2016

**Vendredi 22 avril**  
15h15  
Salle des cours  
CFF à Fribourg

■ **ZPV Fribourg**  
Assemblée générale

A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Merci. Toutes et tous les collègues intéressé-e-s au Chalet sont cordialement invité-e-s à participer à cette assemblée. Au plaisir de vous rencontrer nombreux, nous vous adressons nos meilleures salutations.

**Au nom du Comité: Raymond Remy, président**

Tous les membres sont les bienvenus. Les ordres du jour sont affichés dans les salles du personnel. Nous sommes impatients de vous voir.

Cette assemblée sera suivie du verre de l'amitié. Mais avant, vous devrez élire le nouveau caissier et le nouveau président de section. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site: <http://zpvbielbienne.ch> Le tractanda de l'assemblée sera affiché dans les locaux et envoyés par mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à: [denis.babay@gmail.com](mailto:denis.babay@gmail.com). Le pv de la dernière assemblée sera sur les tables et envoyé par mail aux actifs. Pas d'inscription nécessaire pour cette assemblée. Le comité

Le comité invite tous les membres d'honneur, les membres, les apprentis et pensionnés à l'assemblée annuelle. En fin d'assemblée, apéro et repas sont prévus pour chacun. Merci de s'inscrire dans les dépôts, par mail, SMS ou tél. au 079 500 06 18 ou à [bern@zpv.ch](mailto:bern@zpv.ch).

Après l'assemblée générale annuelle suivra le traditionnel apéritif ainsi que le souper. Vous pouvez déjà vous inscrire pour le souper auprès de la secrétaire Coralie, par mail: [coralie.risse@bluewin.ch](mailto:coralie.risse@bluewin.ch). Ceci est un préavis afin que vous puissiez déjà réserver la date. Une invitation vous sera envoyée. Meilleures salutations.

**Le comité ZPV Fribourg**

## Pensionnés

**Mardi 23 février**  
14h  
Coop de la gare

■ **Amicale des pensionné-e-s du Jura bernois et de Bienne romande**

Vous êtes toutes et tous les bienvenu-e-s.  
Votre serviteur, Jacques

**Judi 10 mars**  
10h30  
Salle communale  
Martigny

■ **PV Valais**  
Assemblée générale

Vous êtes cordialement invités à participer à notre assemblée de printemps. L'ordre du jour comprendra les points statutaires et les félicitations à nos membres jubilaires. Notre orateur parlera l'initiative AVSpus. Au terme de l'assemblée, l'apéritif est offert par la section, suivi d'un succulent repas pour 30fr. par personne. Merci de vous inscrire avant le 7 mars au moyen du bulletin habituel ou par tél. au 024 485 15 73 ou par courriel à: [gconus@bluewin.ch](mailto:gconus@bluewin.ch). Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.

**Mardi 15 mars**  
14h15  
NH Fribourg  
Grand-Places 14  
Hôtel Fribourg

■ **PV Fribourg**  
Assemblée générale

Ordre du jour statutaire. Le collègue Vincent Brodard, ambassadeur auprès de l'Union syndicale suisse (USS) concernant les projets AVS, nous sensibilisera sur l'importance de l'initiative AVSpus. Nous comptons donc sur une forte participation. Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. Le secrétaire

**Mercredi 16 mars**  
14h  
Café du Jura  
Bassecourt

■ **PV Jura**  
Assemblée des membres

Ordre du jour statutaire. Monsieur Bernard Demierre, vice-président de la sous-fédération PV sera présent comme orateur. Il nous parlera des directives anticipées, validité des procurations, FVP et actualités syndicales. Le comité vous attend nombreux. Le secrétaire Oscar Schaub

**Mercredi 16 mars**  
14h  
Lausanne  
Salle Jean  
Villard-Gilles,  
La Maison du  
Peuple, place  
Chauderon 5

■ **PV Vaud**  
Assemblée générale des membres

Nous vous invitons à venir nombreux. A part l'ordre du jour statutaire nous honorerons les membres nous ayant quittés en 2015. Une information sur l'AVS plus qui fera l'objet d'une votation en 2016 nous sera présentée par Monsieur Alexandre Martins, responsable des campagnes & formation chez Unia, région Vaud. Pour ces interventions et remarques complexes, veuillez faire parvenir votre demande jusqu'au mercredi 9 mars si possible par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, ou par courriel à [jean-pierre@genevay.net](mailto:jean-pierre@genevay.net) ou prendre contact avec le président de la section au 024 445 20 27. Jean-Pierre Genevay, président PV Vaud

**Judi 17 mars**  
14h  
Restaurant  
Bahnhof  
Bahnhofstrasse 3  
Brügg - Nidau

■ **PV Biel/Bienne**  
Assemblée des membres

Ordre du jour selon les statuts. Notre orateur du jour, un membre de l'union syndicale Suisse (USS), nous parlera de l'initiative fédérale «AVSpus» pour obtenir une AVS forte pour tous. L'exposé sera suivi d'une discussion ouverte. Nous comptons sur une grande participation. Le comité

## Décès

**Badertscher Kurt**, administrateur aux marchandises suppléant, Bienne; décédé dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Bienne.

**Botteron André**, La Sagne NE; décédé dans sa 89<sup>e</sup> année. VPT TRN-rail.

**Bovey Gérald**, employé d'expl., Le Locle; décédé dans sa 64<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Debonneville Michel**, conducteur, Gland; décédé dans sa 54<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Dumusc Berthe**, veuve d'Henri, Lausanne; décédée dans sa 90<sup>e</sup> année. VPT Lac Léman.

**Flückiger Otto**, employé de poste d'enclenchement, Bienne; décédé dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Bienne.

**Gasser Daisy**, veuve d'Ernest, Commugny; décédée dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Glauser Yvonne**, veuve de Maurice,

La Chau-de-Fonds; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Hutter Quirin**, mécanicien de manœuvre, Glis; décédé dans sa 80<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Perler Klara**, veuve de Peter, Nidau; décédée dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Bienne.

**Petitjean Pierre**, agent spécialiste, Farges; décédé dans sa 63<sup>e</sup> année. VPT TPG.

**Robatel Philippe**, resp. carrosserie, Petit-Lancy; décédé dans sa 58<sup>e</sup> année. VPT TPG.

**Simon Sylvia**, veuve de Marcel, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 81<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Vuilleumier Anna**, veuve de Daniel, Bienne; décédée dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Bienne.

**Wozny Jean-Gérard**, conducteur, St-Julien-en-Genevois; décédé dans sa 66<sup>e</sup> année. VPT TPG retraité-e-s.

## Loisirs

**Judi 25 février**  
16h à 20h

■ **GEST tl**  
Ouverture de la cave

Nous vous invitons à venir fêter le départ à la retraite de notre caviste Christian. Vous pourrez profiter de faire connaissance avec les vins en action de la maison Obrist, qui vous proposera une dégustation. Nous vous attendons nombreux. Votre comité GEST tl

**Samedi 19 mars**  
11h30  
Restaurant de  
l'Aigle Noir  
Neyruz

■ **Chorale des cheminots de Fribourg**  
Repas concert

Sous l'experte direction de M. Guy Lattion, nous interpréterons des chants populaires de nos plus brillants compositeurs. Menu qui suivra: terrine maison avec salade, cuisse de lapin à la moutarde, olives et nouillettes, caporal glace vanille, arrosée de pêche de vigne. Prix 36 fr. Inscriptions jusqu'au 10 mars auprès du caissier Jean Gobet, tél. 026 470 1552 ou 079 294 43 57 ou auprès du président Camille Meyer, tél. 026 475 15 78. Le secrétaire Maurice Kolly

## ■ Sous-fédération RPV Elections en vue

**La commission centrale (CoCentr) s'est réunie le 29 janvier à Buchs lors de sa séance ordinaire. Le président central (PC) a informé sur les thèmes d'actualité.**

Dès le mois de janvier, le nouveau système ESQ (qui remplace ESI) est en fonction. On trouve un manuel d'utilisation sur l'intranet. La radio LISA a été mentionnée mais le thème n'a pas vraiment été pris au sérieux. Sur internet, à l'adresse [www.stiftung-valida.ch](http://www.stiftung-valida.ch), il y a un logiciel de calcul pour les collègues participant au système de départ à la retraite anticipée Valida. La simulation sert seulement d'information. Pour un conseil personnalisé et/ou un calcul provisoire des prestations, le service social des CFF est à disposition des membres du personnel. La commission de gestion (CG) de la sous-fédération a contrôlé la caisse tenue par le caissier central Heinz Schneider.

Elle a examiné tous les documents. La manière très méticuleuse de tenir la caisse a été complimentée. La CG a remercié la CoCentr qui travaille toujours en sous-effectif. Markus Zwahlen se retirera, lors de l'assemblée des délégués (AD), de sa fonction de président de la CG. Heureusement, 3 collègues se sont déjà annoncés pour la CG. Lors de l'AD il y aura des élections ou réélections pour la période administrative 2017-2020. Doivent être élus: les membres de la CoCentr, de la CG, du comité central (CC), de la conférence CCT et sa commission, les représentants des commissions, les responsables du recrutement et les membres du comité SEV. La CoCentr rend attentifs tous les présidents à l'obligation de procéder aux élections aussi dans leurs sections et d'annoncer les personnes élues au secrétariat SEV et au PC.

*Le service de presse RPV*

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

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

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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](mailto:contact@sev-online.ch); téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

### Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 3 mars 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 25 février à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 23 février à 10h.

## Rappel Cours CCT CFF/CCT CFF Cargo

En vue de mieux connaître le fonctionnement de la CCT CFF/CFF Cargo, s'agissant du temps de travail et aussi des modèles d'avenir, votre syndicat a mis sur pied des journées de formation pour toutes et tous les membres du SEV travaillant aux CFF/CFF Cargo. Nous vous rappelons donc que le prochain cours aura lieu comme suit:

Date: **3 mars 2016**

Lieu: **Secrétariat régional SEV, Av. d'Ouchy 9b, Lausanne**

Pour cette formation, vous recevez un congé payé selon les dispositions de l'annexe 6.6 de la CCT CFF/CFF Cargo.

Il reste encore des places, veuillez donc vous inscrire via internet en vous rendant sur le site: <http://sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/?category=6908> ou par téléphone au 021 321 42 52 auprès de Conny Barraud.

Dans l'attente de vous rencontrer nombreuses et nombreux, recevez les cordiales salutations de l'équipe de formation du SEV.



Debut saison 2016  
24.03.2016

Superior  
**Parkhotel Brenscino**  
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!  
... dort wo der Abschied schwer fällt!  
... l'endroit qu'il est difficile de quitter!

Chef de Cuisine Jean-Louis Cruau

**Risotto au vin rouge et salade de Trévis avec filets de Rouget Barbet aux tomates, pignons et pesto**

### Ingrédients pour 4 personnes :

8 filets de Rouget  
1 dl d'huile d'olive extra vierge  
sel, poivre  
2 tomates fraîches  
6 feuilles de basilic  
20 gr de pignons  
250 gr de riz pour risotto « Terreni alla Maggia »  
1 oignon  
1 salade de Trévis  
2 dl de vin rouge  
1 l de bouillon végétal  
100 gr de beurre  
150 gr de parmesan râpé

### Préparation :

Hacher l'oignon et le faire revenir dans une casserole. Ajouter le riz et la salade de Trévis coupée grossièrement (garder quelques belles feuilles pour la décoration). Mouiller avec le vin rouge. Ajouter peu à peu le bouillon durant les 25 minutes de cuisson. En fin de cuisson « Al dente », ajouter le beurre et le parmesan.  
Couper les filets de rouget en deux, les assaisonner et les sauter à la poêle pas plus de 2 minutes. Ajouter les tomates coupées en petits dés, le basilic haché, le sel, le poivre et les pignons.

Verser le risotto dans les assiettes, ajouter les 4 filets de poisson sur le riz avec un peu de sauce aux tomates et pignons. (voir photo) Décorer avec les feuilles de Trévis.

A déguster avec un excellent vin rouge tessinois et « BUON APPETITO »



Parkhotel Brenscino  
Via Sacro Monte 21  
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11  
[info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch)  
[www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)



Cours de formation pour les membres SEV

## Recruter avec succès pour le syndicat

Date et horaire: 14 juin 2016, à 9h.  
Lieu: secrétariat central à Berne.

Contenu:

**Moi en tant que recruteur/recruteuse: instruments et méthodes de recrutement, exigences lors de l'entretien de recrutement et échange d'expériences entre les participants.**

Public cible:

Responsables du recrutement, membres des comités de section, des sous-fédérations et toute personne intéressée.

Utilité du cours:

Les participants et participantes:

- se plongent avec leurs stratégies dans le recrutement des membres
- élargissent leur répertoire d'instruments et de stratégies pour le travail de recrutement des membres

Animation de la journée: Elena Obreschkow et Baptiste Morier, coachs des sections SEV.

Traduction simultanée allemand/français.

Frais de cours membre: gratuit

Frais de cours non-membre: 250 francs

Inscription à [bildung@sev-online.ch](mailto:bildung@sev-online.ch) ou [eveline.tanner@sev-online.ch](mailto:eveline.tanner@sev-online.ch)



## Recruter vaut la peine!

1. Chaque recruteuse/recruteur reçoit 50 fr. pour chaque nouveau membre recruté du SEV.
2. Chaque section VPT reçoit pour chaque nouveau membre recruté une prime.\*\*
3. Avec chaque nouveau membre recruté, le SEV et la VPT augmentent leur degré d'organisation et ont de ce fait une meilleure position pour se battre afin d'obtenir de bonnes conditions de travail.

**\*\*Action de recrutement VPT 2016, du 01.01 au 31.12.2016**

La VPT récompense chaque section pour...

... 1 à 3 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 20.-

... 4 à 6 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 30.-

... 7 à 9 nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 40.-

... 10 et plus nouveaux membres = pour chaque membre Fr. 50.-

Par exemple: 8 nouveaux membres =  $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 2 \times 40.- =$  Fr. 230.-

Par exemple: 11 nouveaux membres =  $3 \times 20.- + 3 \times 30.- + 3 \times 40.- + 2 \times 50.- =$  Fr. 370.-

- Les primes de recrutement aux sections seront versées au mois de février 2017.
- La prime maximale par section s'élève à Fr. 1500.-.
- Questions à [info@vpt-online.ch](mailto:info@vpt-online.ch)

## Aiguillez le financement de votre propre habitation...

**Nouveau: Aussi pour les clients qui ne sont pas employés CFF!**

... avec un partenaire solide et fiable.

### Hypothèque à taux fixe 1.51 %

Durée de 10 ans (état au 4.2.2016)

Pour le (re)financement de l'habitation de vos rêves, nous vous offrons une solution adaptée, avec des conseils de qualité et des taux d'intérêts attractifs d'une durée de 3 à 10 ans. De plus amples informations sont disponibles sur le site [www.pksbb.ch/hypo](http://www.pksbb.ch/hypo) ou au **numéro gratuit 0800 555 020**.

 **Caisse de pensions CFF**



## Assemblées de branche VPT

■ **Bus-Gatu: 25 février, 10h, Olten.**

■ **Rail: 3 mars, 10h 40, Neuchâtel, Quai LNM**

■ **Pensionnés: 17 mars, 10h, Olten.**

Inscription via [www.vpt-online.ch](http://www.vpt-online.ch)

Angle droit

# Licenciement abusif chez elvetino

Un cas de protection juridique.

**Georges (prénom fictif) est salarié d'une entreprise de services ferroviaires depuis trois ans.**

Au début, tout se passe bien. Mais bien vite ses conditions salariales (il est payé à l'heure) et le faible nombre d'heures travaillées le mettent dans une situation financière précaire. En outre, les conditions de travail se détériorent au fil du temps et sa santé s'en ressent. On lui demande de faire d'autres

tâches, plus pénibles physiquement, que celles prévues au départ, ce qui a pour conséquence d'exacerber ses douleurs au dos. Enfin, les horaires de travail subissent aussi des modifications qui ont pour effet de rallonger les journées et d'augmenter la fatigue et le stress ressentis par Georges.

**Critiques très mal accueillies**

Avec l'aide du secrétariat syndical, qui l'assiste et le conseille dans ses démarches, Georges fait part à son

employeur de ses critiques et demandes pour que sa situation soit mieux prise en compte. Mal lui en prend: convoqué par sa direction, il est licencié et libéré de ses obligations, en raison d'une «perte de confiance». L'employeur prétend que plusieurs manquements à ses devoirs peuvent être reprochés à Georges.

**Avocat engagé**

La défense des intérêts de Georges est confiée à un avocat, qui commence par

contester le bien-fondé des motifs du licenciement: les prétendus abandons de service ont tous fait l'objet d'annonces et d'excuses valables. Le lien de confiance n'est ainsi pas en cause. Au contraire, c'est un congé-représailles, pour punir Georges de ses demandes et plaintes relatives à la dégradation de ses conditions d'engagement et de travail et de celles de ses collègues. La demande d'indemnité pour licenciement abusif est de 6 mois de salaire.

**Licenciement abusif avéré**

Le Tribunal estime effectivement que le licenciement prononcé est abusif: l'employeur n'a pas prouvé que les absences de Georges étaient injustifiées. En outre les prestations de travail de Georges ne sont pas critiquables au point de justifier un licenciement. Abusif, le congé l'a aussi été dans sa forme: l'employeur a convoqué Georges soi-disant pour évoquer ses réclamations, mais en réalité pour le licencier. Or, ce jour-là, Georges n'est pas accompagné par le secrétariat syndical et il n'a donc pas pu assurer plus efficacement sa défense. Enfin, Georges n'a jamais pu faire valoir sa version des faits. Pour tous ces motifs, le Tribunal condamne l'employeur à verser à Georges 3 mois de salaire.

*L'équipe de la protection juridique*



TRANSPORTS DE MARTIGNY ET RÉGIONS SA

Actifs dans les transports publics et privés par rail et par route, les Transports de Martigny et Régions mettent au concours le poste suivant:

## UN/E ÉLECTRICIEN/NE DE MAINTENANCE

**Votre mission:**

Vous assurez la surveillance, l'entretien et le dépannage des installations de sécurités (IS, BT, LC). Vous établissez des diagnostics des perturbations et engagez les mesures nécessaires. Vous garantissez la mise en œuvre des mesures de sécurités sur les chantiers. Vous participez à la gestion et au développement de nos divers projets liés au domaine électrique.

**Votre profil:**

Au bénéfice d'un CFC de monteur-électricien ou profession jugée équivalente, vous pouvez faire valoir de quelques années d'expérience. Les formations liées au domaine des chemins de fer seront naturellement des atouts (RTE 20100, poste d'enclenchement, conduite véhicules ferroviaires). Vous maîtrisez les outils informatiques de base. De nature autonome, vous êtes apte à vous intégrer et à travailler en équipe. Vous pouvez faire valoir un sens aigu des responsabilités et faites preuve de disponibilité et souplesse (interventions de nuit et weekend). Vous possédez les permis de conduire cat. B.

Au sein de notre société, nous vous offrons de nouveaux défis à relever, des conditions de travail et sociales modernes et attractives.

**Entrée en fonction:** 1<sup>er</sup> avril ou à convenir

**Lieu de travail:** Martigny-Croix

**Taux d'activité:** 100%

Nous attendons vos offres, accompagnées des documents usuels, jusqu'au 12 février 2016, adressées à:

TMR SA, Ressources humaines, M. Eric DELALOYE, Case postale 727  
1920 MARTIGNY - Renseignements: M. Thomas Meier - 027 721 68 40

## ■ Déclaration d'impôt

### Déduire les primes d'assurance

*Je viens de recevoir la déclaration d'impôt 2015. Quelles primes d'assurance a-t-on le droit de déduire? B. E. de F.*

Lorsque vous remplissez votre déclaration d'impôt, n'oubliez pas que diverses primes d'assurance donnent droit à des déductions et que vous pouvez ainsi réaliser des économies d'impôts substantielles.

**Le pilier 3a**

Les primes payées au titre de la prévoyance liée du pilier 3a permettent de réaliser de grosses économies. Les cotisations annuelles sont entièrement déductibles du revenu imposable. Actuellement, les salariés assurés auprès d'une caisse de pension peuvent placer jusqu'à 6768 francs dans le pilier 3a. Le montant maximal versé procure une économie d'impôt d'environ 20% de ce

même montant, soit quelque 1500 francs par an. Lorsque les deux membres d'un couple marié ont des revenus assujettis à l'AVS, ils peuvent chacun verser le montant maximal. Les apprentis et les stagiaires peuvent également déjà verser un montant en fonction de leurs revenus et ainsi économiser des impôts au titre du pilier 3a.

**Primes des assurances maladie et de risques**

Sachez que vous pouvez également déduire du revenu imposable les primes d'assurances de risque pur telles que les assurances en cas de décès ou d'incapacité de gain dans le cadre du pilier 3a si vos cotisations d'épargne n'atteignent pas le montant maximal. Et vous pouvez déduire fiscalement vos primes d'assurance ma-

ladies au titre des assurances de base et complémentaires jusqu'à concurrence d'un certain montant qui cependant varie d'un canton à l'autre et est nettement inférieur aux frais de primes réels.

**Assurance bâtiment**

Les propriétaires fonciers peuvent faire valoir la totalité des frais d'assurance directement liés au bâtiment au titre des frais d'entretien sur la déclaration d'impôt.

La responsabilité civile propriétaire d'immeuble ou l'assurance choses de bâtiments en font par exemple partie, sans oublier l'impôt foncier (également appelé impôt immobilier, contribution ou taxe immobilière selon les cantons).

*Team de conseil Helvetia*

[www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

Nous ne lâcherons pas cela ! La retraite à 64 ans ne fait pas des femmes des profiteuses

# La retraite à 64 ans n'est que justice

**Les femmes veulent l'égalité. Elles devraient donc aussi faire l'armée et travailler jusqu'à 65 ans. Voilà comment argumentent les soi-disant faiseurs d'égalité objective, qui ne se rendent pas compte à quel point leur avis est biaisé.**

Nous serions des profiteuses pour qui l'égalité s'arrête là où commencent nos privilèges. Pardon? Les femmes privilégiées dans la prévoyance professionnelle? Une petite rectification par les faits s'avère nécessaire.

**Les inégalités avant la retraite se reportent sur les rentes**

Dans les faits: les femmes exécutent bien plus de travail non rémunéré que les hommes et gagnent moins pour le travail rémunéré. Cela n'a pas seulement des répercussions sur

la situation des femmes durant leur vie professionnelle, mais aussi ensuite, pendant la retraite: 38% de retraitées n'ont que l'AVS alors que les hommes ne sont que 19%, soit la moitié, dans ce cas. Les rentes du deuxième pilier des femmes sont en moyenne deux fois plus basses que celles des hommes, leur capital est même trois fois plus faible que celui des hommes. On ne peut donc guère parler de femmes privilégiées dans la prévoyance vieillesse. Au contraire, elles paieraient plutôt encore le prix de l'inégalité dans la société quand elles sont à la retraite.

**Soins apportés aux proches**

A quoi s'ajoute qu'il est pour beaucoup de femmes difficile de rester actives professionnellement jusqu'à 64 ans. Un an avant l'âge ordinaire de la retraite, elles ne sont plus que 41% à l'être. Beaucoup sont soit malades, soit épuisées



d'avoir eu à mener de front travail professionnel et travail familial. Les autres doivent souvent réduire leur taux d'occupation ou arrêter de travailler pour soigner des membres de la famille ou des proches. Il n'y a presque pas d'emplois pour les femmes qui veulent recommencer à travailler après s'être arrêtées pour s'occuper ou soigner des proches. Il ne reste alors souvent plus que la retraite antici-

pée avec son lot de réduction de rente.

Les femmes encourent aussi un plus grand risque que les hommes de devenir veuves en raison de leur espérance de vie plus élevée. Leurs partenaires les soignent aussi moins souvent quand elles sont très âgées que ce n'est le cas dans l'autre sens. Cela a des conséquences en matière de soins et de finances, qui peuvent aussi très vite mener à la pauvreté.

**Une maigre compensation**

Dans l'ensemble, l'âge de la retraite plus bas des femmes est une maigre compensation pour trois raisons: les femmes sont souvent empêchées d'avancer dans leur carrière professionnelle pour s'être occupées de leurs parents, maris, enfants et petits-enfants; ensuite, elles ne peuvent pas vivre de leurs rentes; et enfin, les femmes d'un certain âge ne sont plus du tout voulues sur le marché du travail. L'âge de la retraite des femmes à 65 ans précipiterait plus de femmes dans la pauvreté et serait inacceptable, tant que l'égalité n'a pas été concrétisée. Ne pas vouloir lâcher cela n'a rien à voir avec une attitude de profiteuse... puisque nous n'avons même pas la moitié du gâteau!

uss

## LETTRE DE LECTEURS

### Gothard: d'une fiction à la réalité

Suite à l'article de Christophe Reymond, du Centre patronal, dans le journal 24Heures du 2 février, voici la réponse de Michel Béguelin.

Monsieur Reymond se transporte en 2063. Soit. A ce moment, la ligne de base du Gothard, avec sa jumelle du Lötschberg-Simplon, aura progressivement dès 2022 permis de transférer sur le rail l'essentiel du trafic routier transalpin. La part du rail était déjà de 63% en 2013, du temps de la vieille ligne de montagne, avant l'ouverture de la ligne de base et la mise en service intégrale du couloir de

ferroviaire Bâle-Italie. Elle est passée à près de 90% autour de 2030. Ainsi, l'objectif fixé par le peuple en 1998 à travers le financement des NLFA se rapproche. Grâce à l'exploitation en modules de 750 m, les trains de 1500 m de trafic combiné, semi-remorques principalement, sont monnaie courante – les wagons sont silencieux depuis 2025. Le transfert des camions de la route au rail améliore sensiblement la qualité de l'air et la sécurité. Par ailleurs, à cette époque, l'entretien du tunnel routier ne pose aucun problème: 8 à 10 semaines par année de fermeture nocturne

offrent des possibilités régulières, alors que, pour des travaux plus importants, la route du col (17 km de plus que via le tunnel) est utilisable toute l'année, suite aux travaux déjà entrepris en première étape de 2010 à 2019 et qui ont été complétés en seconde étape jusqu'en 2030 – la route du col est située à la même altitude que celle du Simplon, ouverte toute l'année depuis le début des années 2000 déjà. L'éventuel détournement de trafic de transit se fait au niveau européen, soit par la ligne de base du Brenner (ouverte en 2027, nouveau plus long tunnel du monde), soit par

celle du Mont-Cenis. Quant au fret destiné au Tessin, il passe par le tunnel de base selon le système combiné rail-route interne «RailCare» développé dans les années 2010-2020. Revenons en 2016. La vision ci-dessus est parfaitement réaliste. Ce n'est pas de la fiction: les sites internet Hupac AG, RAlpin AG et RailCare, entre autres, en sont la preuve. Les partisans du deuxième tube routier ignorent totalement ces réalités. Monsieur Eperon du Centre patronal a même dit à Forum le 1<sup>er</sup> février: «Le tunnel de base n'est pas prévu pour les camions»... Enorme! Le constat est sidérant: tout

est fait avant le 28 février pour faire croire au peuple que la mise en service de 2017 à 2022 de la ligne de base n'a rien à voir avec le tunnel routier (voir le silence imposé aux CFF). Or le tunnel de base, avec les compléments du Monte-Ceneri et du couloir de ferroviaire Bâle-Italie, fait plus que doubler les performances de la ligne de montagne, à des coûts bien plus bas! Le progrès sera gigantesque, aussi pour le Tessin! Et cela change tout: entre autres, le deuxième tube routier est vraiment inutile.

Michel Béguelin

Etre à l'écoute de la clientèle fait partie du travail du personnel des trains, mais ses constats restent lettre morte

# «Le personnel paratonnerre»

**Problèmes techniques, dysfonctionnement, désagréments : voilà ce que vivent chaque jour les passagers de l'ETR 610. Des usagers qui évidemment s'en plaignent au personnel des trains. Le personnel fait remonter l'information depuis des mois. Sans succès. Le SEV et la ZPV Tessin ont décidé d'aller plus haut.**

Le personnel des trains de la section SEV-ZPV Tessin vient d'écrire à la responsable de la Division Voyageurs. Il demande une meilleure coordination de l'information à la clientèle et la résolution définitive des problèmes techniques de l'ETR 610.

«S'il y a une catégorie qui représente la carte de visite des CFF, c'est le personnel des trains. Il est l'image de l'entreprise au sein de la population. Ce rôle, le personnel des trains l'assume pleinement, avec professionnalisme et passion. Dès lors, lorsqu'il recueille chaque



Des lignes ambitieuses. Mais la substance...

jour les critiques de la clientèle, qu'il les transmet correctement et que rien ne bouge, il est compréhensible qu'il transmette ces informations à la direction des CFF», fait remarquer **Angelo Stroppini**, secrétaire syndical SEV.

C'est dans cet esprit de collaboration que le personnel des trains de la section SEV/ZPV Tessin a donc envoyé une mis-

sive à Jeannine Pilloud, directrice de la Division Voyageurs, pour communiquer les critiques de la clientèle concernant les compositions ETR 610 qui circulent sur la ligne du Gothard.

**Le personnel en première ligne**  
Il s'agit tout d'abord de critiques concernant le confort des passagers: de la clim qui ne

marche pas aux dysfonctionnements des WC, en passant par la présence persistante d'odeurs désagréables... Il ne faut pas oublier les problèmes rencontrés par les machines du wagon-restaurant. «En étant en première ligne, le personnel doit faire face à tous ces inconvénients en recueillant l'insatisfaction de la clientèle, qui a le droit de se plain-

dre, explique Stroppini. Le problème c'est d'y remédier. Et c'est exactement ce que demande le personnel des trains dans sa lettre à Jeannine Pilloud – après l'avoir signalé à de multiples reprises.»

## Retards et correspondances

Un service-clientèle soigné implique une bonne information concernant les retards et les correspondances. Hélas, le nouveau système d'information (MIKU) à disposition du personnel pour les annonces dans les trains pose plus de problèmes qu'il n'en résout. Les lacunes du système – qui se traduisent par des informations contradictoires en quelques minutes – désorientent évidemment les usagers. Un problème signalé à maintes reprises mais qui est toujours sans solution.

Le personnel des trains souhaite pouvoir continuer de faire son travail de manière optimale, afin que le voyage en train reste un moyen sûr, écologique et fiable.

*Françoise Gehring/vbo*

## Photomystère: «De quoi s'agit-il?»



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 couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 2:

La photo parue dans la dernière édition illustre un sabot dérailleur à la gare de Münchenwiler-Courgevaulx.

Le sort a désigné **Alessio Bassi**, membre de la PV Ticino e Moesano et domicilié à Airolo.

Il reçoit un set d'écriture..

## 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](mailto:mystere@sev-online.ch)

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 24 février 2016