

## Service public

Giorgio Tuti met le doigt sur les dangers de l'initiative «Pro Service public». **Page 5**



## Agent de train acquitté: la ZPV soulagée

L'agent de train poursuivi pour homicide par négligence a été acquitté. Vice-président de la ZPV, Pascal Fiscalini est soulagé mais attend une directive claire des CFF. **Page 4**



## Délégués aux FMA

Laurent Schulz et Sébastien Ferreno, deux jeunes délégués syndicaux. **Page 13**

## Le SEV interroge sa stratégie de communication

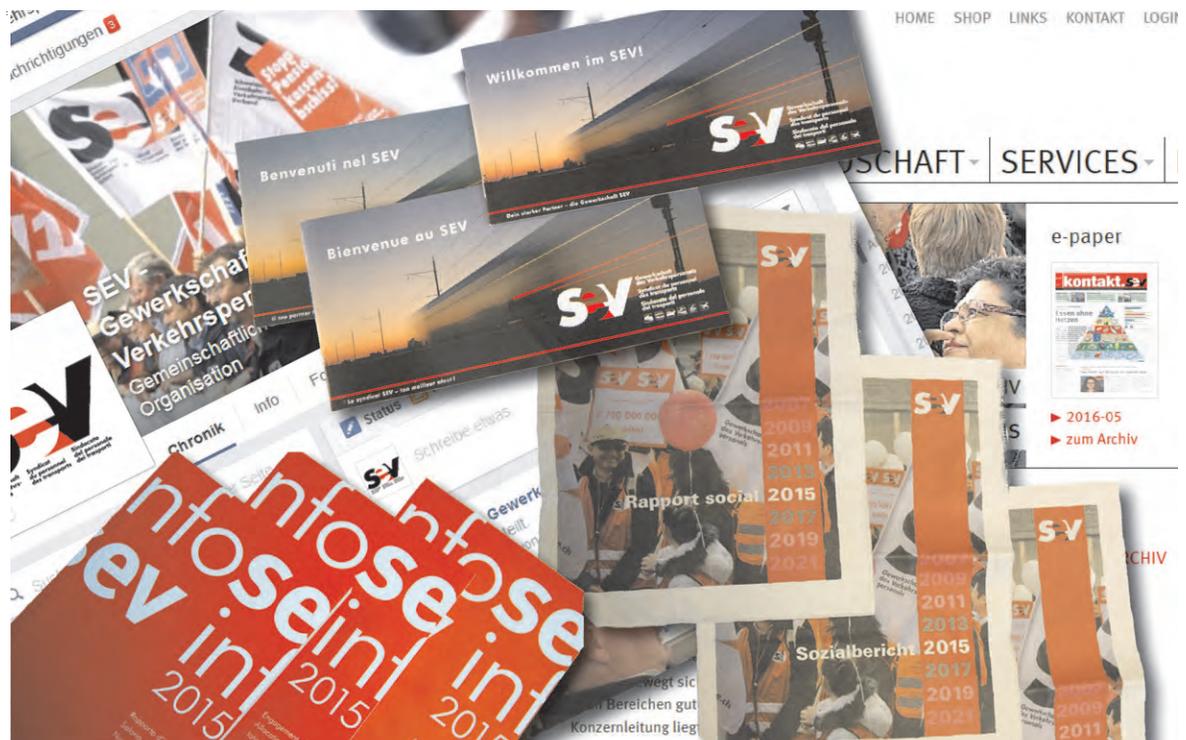
# En route vers l'ère numérique

**Ne pas laisser passer le train: le SEV réoriente sa communication. Le numérique aura plus de poids, mais ce qui a fait ses preuves va rester.**

Les membres intéressé-e-s devraient participer à la «Journée de la communication» pour dire comment ils et elles utilisent les informations, ce qu'ils et elles attendent du SEV et ce qui est important. Cette journée est une partie du travail permettant de développer un nouveau concept de communication au SEV. Celui-ci se calquera sur la stratégie syndicale, mais prendra aussi en compte les besoins des membres. Une chose est claire: il n'y a pas d'opposition entre les médias numériques et ceux imprimés, mais une complémentarité. A chaque information, son moyen de diffusion approprié: telle est l'idée de base.

Edito en page 3

Dossier en pages 10-12



En plus de contact.sev il y a encore de nombreux médias imprimés et numériques au SEV.

## Des comptes SEV positifs

Les comptes 2015 du SEV terminent avec un bénéfice de quelque 250 000 fr. Notamment en raison d'une bonne maîtrise des coûts administratifs et de l'absence de déficit à Brenscino, grâce aux mesures prises ces dernières années. Par ailleurs, la situation des marchés financiers n'est guère enthousiasmante. Le comité s'est aussi penché sur un nouveau concept Jeunesse.

Pages 2 et 3

## Les CFF annoncent de nouveaux records – également au niveau des dettes

# Le personnel assure le succès des CFF

■ Les comptes 2015 des CFF restent dans le cadre prévu: aussi bien le bénéfice du Groupe, situé à 246 millions de francs, que la perte de CFF Cargo de 22 millions étaient prévisibles, dans ces eaux-là.

Ce que le résultat ne montre pas en revanche, c'est que les dettes des CFF ont augmenté de plus d'un demi-milliard et se situent désormais à 8,2 milliards de

francs. Cela inquiète le Conseil fédéral, puisque ce montant est bien au-delà de l'objectif qu'il a fixé.

Ce qui inquiète le SEV par contre, c'est que les CFF se remettent à parler d'augmentation de productivité, au lieu de se pencher sur la nécessaire augmentation du nombre de collaborateurs. Avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard, on s'attend à nouveau à une

croissance du trafic alors que des sous-effectifs subsistent dans beaucoup de métiers.

Le SEV a réagi en demandant aux CFF de tout mettre en œuvre pour avoir le personnel nécessaire, donc d'engager des collaborateurs pour pouvoir faire face.

pmo/Hes

Pages 2 et 3

## EN VITESSE

## Olivier Barraud élu à l'exécutif de Moudon

■ Lors des récentes élections communales vaudoises, l'ancien secrétaire syndical SEV Olivier Barraud, toujours membre du SEV, a été élu à l'exécutif de sa commune, Moudon. Nous le félicitons pour cette élection et lui souhaitons tout de bon dans ce nouveau défi!

## Moins de camions à travers les Alpes

■ La part de marché du fret ferroviaire transalpin a continué d'augmenter en 2015, atteignant 69%. C'est la valeur la plus élevée depuis l'introduction en 2001 de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'augmentation progressive de la limite de poids à 40 tonnes. Le nombre de courses en camions a reculé de 2,2% par rapport à l'année précédente pour atteindre 1,010 million. Le nombre de courses a ainsi chuté au niveau d'il y a 20 ans.

Le volume de marchandises transportées par camion ou par semi-remorque a également diminué de 3,4%, à 12 millions de tonnes. Même si le transport routier de marchandises a baissé au Saint-Gothard, ce passage alpin est tout de même resté le plus important avec une part de 72%.

## Lac Majeur: personnel inquiet

■ Tous les employés de la NLM (Navigation sur le Lac Majeur), ainsi que les représentants syndicaux, ont signé un courrier destiné à l'Office fédéral des transports. Ils craignent en effet des conséquences négatives liées à la modification prochaine de la concession. Les préoccupations sont surtout relatives à la sécurité et la durée du travail ainsi qu'à l'engagement du personnel actuellement actif sur la partie suisse du lac. La NLM garantit 34 postes de travail, dont 15 fixes et 19 de plus durant la haute saison, avec des salaires suisses.

## Comité SEV

## Des comptes du SEV 2015 dans le noir

**Le comité a approuvé le 18 mars les comptes 2015 qui affichent un bénéfice de 258 000 fr. Ils se sont aussi penchés sur le concept de la commission des jeunes et sur la transformation de la communication à l'horizon 2017.**

Malgré le bénéfice de 258 000 fr. enregistré par le SEV l'an dernier, le responsable des Finances Aroldo Cambi se veut prudent: «C'est un bon bilan. Nous sommes solides financièrement. Il s'agit de garder ce cap car le recul des membres se poursuit malgré les effets positifs du coaching des sections.»

## Deux raisons principales

Le bénéfice provient principalement de l'absence de déficit de l'Hôtel Brenscino grâce aux mesures prises par le SEV – 200 000 fr. avaient

néanmoins été budgétés. Mais aussi d'une maîtrise des dépenses. «Le personnel qui est en charge de budgets fait preuve d'une bonne discipline», a fait remarquer Aroldo Cambi. Grâce à des économies ciblées dans le domaine administratif et un rajeunissement des effectifs, la masse salariale a pu rester stable. Malgré ce résultat positif, la prudence reste de mise car le nombre de membres baisse de 1,57% par rapport à 2014 principalement en raison du nombre de décès, quelque 1000 par année. Des nouvelles adhésions ne suffisent pas à compenser les décès et les démissions.

Grâce au portefeuille de titres, le résultat financier est de 274 000 fr. «Mais les obligations ne rapportent actuellement quasiment rien et la suppression du taux plancher de la BNS nous a coûté une dévaluation de quelque 200 000 fr. Heureusement, au cours de l'année, le dollar

américain s'est complètement rétabli de son taux plancher et l'euro partiellement, faute de quoi nous aurions un résultat financier négatif», explique Aroldo Cambi.

## Un concept jeunesse revisité

La Commission des jeunes a planché sur un nouveau concept pour essayer d'attirer davantage de moins de 30 ans au SEV. «Notre commission est très active! Elle fait exception dans le paysage syndical suisse, a relevé Lucie Waser, qui encadre la jeunesse du SEV. Une des idées serait d'encore mieux soutenir les jeunes en renforçant la culture de la bienvenue dans les sections, en rendant cette culture plus active. Autre élément clé, la mise en place d'un projet de mentoring. Mettre en lien des personnes de différentes générations effectuant le même travail au sein d'une section d'actifs-tives au lieu de services différents, membres

de la même sous-fédération.» En outre, histoire de tisser des liens, deux événements festifs intergénérationnels vont être mis sur pied cette année. «Un jass auquel participeront des jeunes et des membres de la sous-fédération des pensionnés, ainsi qu'un barbecue auxquels seront conviés des apprenti-e-s et des futurs-e-s retraité-e-s», poursuit Lucie Waser. Des détails seront dévoilés ces prochains mois, ces deux événements étant prévus pour le second semestre 2016.

## Les apprenti-e-s directement affilié-e-s avec les actifs?

Signe que le recrutement des jeunes est une préoccupation permanente, le comité a approuvé à une très large majorité une proposition du comité central d'AS demandant que les apprenti-e-s – qui sont exonérés de cotisations – puissent être directement intégrés au sein d'une section d'actifs-tives au lieu d'être dans la section appren-

## dans le noir



Danilo Tonina, vice-président du comité (à gauche), a félicité les trois secrétaires syndicaux élus: les coaches Elena Obreschkow et Baptiste Morier, ainsi que la responsable de l'égalité et de la jeunesse Lucie Waser.

ti-e-s. Ceci pour qu'ils et elles découvrent la réalité syndicale en étant directement encadré-e-s par des sections actives.

Le comité a aussi pris connaissance du rapport partiel

concernant la transformation de la communication (voir en pages 10 à 12). Il a en outre élu trois secrétaires syndicaux et syndicales après deux ans d'engagement: Lucie Waser, entrée au SEV le 1<sup>er</sup> mars

2014. Elle encadre, outre les jeunes, la commission féminine; ainsi que les coaches Elena Obreschkow et Baptiste Morier, entrés au SEV respectivement en juillet et en août 2013. **Vivian Bologna**

## Bilan des CFF

## Le SEV demande davantage de personnel

**Les CFF présentent de bons résultats. Le SEV rappelle que c'est notamment grâce au personnel qui œuvre jour après jour sans relâche.**

Avec une fierté bien visible, les CFF ont tout d'abord annoncé leurs succès: 1,21 million de passagers par jour (+2,7%) et une satisfaction de la clientèle croissante. De plus, ils continuent à être les chemins de fer les plus ponctuels d'Europe... «même Swiss nous prend maintenant comme exemple», s'est réjoui Andreas Meyer, CEO des CFF. Mais il y a aussi des points négatifs: le nombre

d'accidents et de perturbations a augmenté, le bénéfice a diminué. Ulrich Gygi, président du Conseil d'administration, a déclaré vouloir des prix différenciés selon le trajet et selon l'horaire utilisé. Et afin de résister à une concurrence toujours plus aiguisée, il faut augmenter la productivité selon lui. Parle-t-il là de «RailFit»? Gygi tempère en disant qu'il ne s'agit que d'améliorer les processus et que les craintes du personnel doivent être écoutées, tandis que Meyer banalise le projet en parlant de programme sportif ou autre «boîte à idées».

## Résultat financier moins bon

Les recettes et dépenses d'ex-

ploitation ont augmenté tandis que le bénéfice du Groupe a chuté d'un tiers pour atteindre 246 millions. Le trafic Voyageurs est le seul à avoir vu son bénéfice augmenter (d'un quart pour arriver à 131 millions), les autres secteurs ayant vu le leur diminuer. Cargo a subi une perte de 22 millions de francs. Les quantités et les prestations ont néanmoins augmenté dans tous les domaines.

## Réaction du SEV

Les CFF avancent sur un terrain connu. Leur résultat annuel est la démonstration d'un excellent travail dans tous les domaines de l'entreprise. Le SEV tient à rappeler que cela ne dé-

coule pas de la direction du groupe, mais bien de chaque collaboratrice et chaque collaborateur, et cela sans bonus.

## Les CFF, c'est eux

«Seul le personnel fait des CFF ce qu'ils sont», tient à préciser Manuel Avallone, vice-président du SEV et responsable du domaine CFF. C'est ce qui doit à nouveau ressortir des chiffres que la direction d'entreprise a présentés. Par l'annonce du projet de démantèlement «RailFit 20/30» l'automne dernier, la direction des CFF a laissé entendre que l'entreprise avait trop de personnel. Elle le prétend encore. Mais pourtant, c'est bien du contraire dont il

s'agit. L'ouverture du tunnel de base du Gothard constitue pour les CFF une extension dans tous les domaines opératifs. Cela exige du personnel supplémentaire. Il ne s'agit pas seulement du personnel des trains mais également de collaborateurs compétents pour l'entretien de l'infrastructure et des véhicules ainsi que pour la vente dans le transport des voyageurs et des marchandises. Il s'agit ainsi de valoriser les milliards de francs investis dans le projet, consentis par le peuple suisse.

## L'accompagnement pas optionnel

L'accompagnement des trains focalise actuellement l'attention du SEV: «La direction des

CFF a cette conception absurde que des trains non accompagnés pourraient à l'avenir circuler sur la vieille ligne du Gothard», explique Avallone en complétant: «On n'ose pas imaginer une évacuation dans le tunnel principal ou dans les nombreux tunnels hélicoïdaux avec juste un pilote de locomotive pour des dizaines, voire des centaines de voyageurs!» C'est pourquoi le SEV exige deux accompagnants de train par composition ou par train sur la vieille ligne du Gothard. Malgré quelques objections, le SEV s'oppose, comme les CFF, à l'initiative soi-disant «Pro Service public». «Nous ne le faisons pas du tout parce que

nous trouvons que les salaires faramineux de la direction du groupe sont corrects, mais parce que cette initiative met en danger le principe du chemin de fer intégré garant d'un service public de qualité», affirme le président du SEV Giorgio Tuti. Il est important que financièrement les trafics longue distance, régional et marchandises ainsi que la gestion de l'infrastructure restent sous le même toit. Une acceptation de l'initiative pourrait pousser vers la privatisation des services rentables. Les conséquences seraient une pression massive sur les places et les conditions de travail de tous les domaines ciblés par l'initiative. **SEV**

## ÉDITO

*Née de la volonté du comité SEV de faire des économies dans le domaine de la communication en tirant profit de la révolution numérique, la réflexion qui s'est mise aujourd'hui en place au SEV dépasse largement la question financière.*

*Quels seront les contours de la nouvelle stratégie de communication lors du Congrès 2017, date à laquelle elle sera lancée? Une chose est sûre: dans un monde où la communication va de plus en plus vite, où elle est de plus en plus directe et inter-*

**«Le SEV souhaite impliquer ses membres pour construire la communication de demain.»**

Vivian Bologna, rédacteur contact.sev  
vivian.bologna@sev-online.ch

*active, il n'est pas possible de faire comme si la révolution numérique nous contournait. Pas question non plus d'opposer médias digitaux et journal papier auquel vous, les membres, êtes solidement attachés.*

*C'est bien de la complémentarité des canaux de communication que naîtra la nouvelle stratégie qui se doit d'être en phase avec la stratégie syndicale. Et une partie de la base du SEV, qui a déjà pu s'exprimer lors des conférences des sections notamment, n'a pas manqué de mettre en évidence l'importance de la communication dans le recrutement. Et pour cause, à l'heure où le SEV met tout en œuvre pour renforcer son taux d'organisation et pour rajeunir sa base militante, l'appareil syndical, les sections et les sous-fédérations ont besoin de mettre en valeur leurs actions et leurs activités pour convaincre et attirer de nouveaux membres.*

*Désireux d'élargir encore davantage la participation de sa base, le SEV souhaite impliquer ses membres pour construire la communication de demain. Une journée de réflexion est prévue le 2 juillet (voir notre dossier en pages 10 à 12). Que faut-il améliorer ou proposer de nouveau? Quels sont les moyens de communication que les membres utilisent au travail et dans leur vie privée? Que peut-on en apprendre? Que souhaitent les militants du SEV en termes de communication aux membres et de communication politique?*

*Telles sont les principales questions qui seront débattues.*

*Alors, intéressé-e?*



Alexander Engler

## L'avenir de l'automobile en questions

Depuis le début des années 2010, l'avenir de l'automobile est au cœur d'un controverse en prospective: l'automobile doit-elle être remise en cause? Celle-ci concerne moins la nécessité d'une transition des mobilités sur le plan énergétique, dont l'avènement ne fait plus guère débat, mais sur la place qu'occupera l'automobile dans cette transition.

Pour certains analystes, l'automobile telle que nous la connaissons aujourd'hui a amorcé un déclin inexorable. A l'appui de cette thèse, ils relèvent que l'automobile provoque des phénomènes de congestion de plus en plus difficiles à réguler et qu'elle incarne de moins en moins la liberté chez les jeunes qui sont désormais nombreux à ne plus passer le permis de conduire entre 18 et 20 ans dans les villes. Plusieurs raisons se combinent pour expliquer cet état de faits: la critique écologiste de l'automobile qui la rend moins désirable, l'amélioration des systèmes de transports alternatifs en milieu urbain, le développement des systèmes de communication à dis-

tance, internet et autres jeux en ligne qui permettent désormais aux jeunes de s'échapper de leur milieu familial dès 13-14 ans, et représentent désormais un symbole de liberté. En outre, il apparaît par ailleurs qu'en matière de moyen de transport, le vélo est très prisé par les jeunes, car il réenchante le quotidien en procurant une expérience particulière de l'espace urbain au cycliste, faite d'autonomie et de rapidité.

Face à ces observations, d'autres chercheurs estiment qu'au contraire, nous sommes à l'aube d'un nouveau triomphe de l'automobile et qu'à l'avenir les transports publics, la marche et le vélo tels que nous les connaissons ris-

quent de connaître un déclin majeur. Ces chercheurs argumentent en insistant sur le fait que la qualité de la mobilité

procurée par l'automobile reste et restera inégalée, qu'il s'agisse du transport de bagages et d'objets, de son efficacité et de son confort ou du transport en porte-à-porte et de l'autonomie qu'elle procure. En outre, ils relèvent la grande capacité d'évolution de l'automobile, dont les usages se diversifient avec le partage de véhicules sous différentes formes, qui est susceptible de passer à la propulsion électrique de façon massive et à brève échéance, mais surtout, qui va probablement devenir autonome. Ainsi, la voiture comme nous la connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire avec un conducteur, va peut-être se transformer radicalement. L'automatisation de la conduite des automobiles est à ce titre un aspect fondamental car elle libérerait le conducteur de son activité de conduite et lui permettrait de disposer de son temps. Ce faisant, la voiture sans conducteur serait à nouveau concurrent très sérieux du train et plus généralement des transports en commun sous toutes leurs formes. Elle deviendrait même d'une certaine manière une forme de transport public individuel...  
L'avenir nous dira qui avait raison.

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne



### Agent de train acquitté

## Soulagement à la ZPV

**Le chef de train accusé d'homicide par négligence pour avoir laissé un homme forte-ment alcoolisé sur un banc d'un quai de la gare de Lausanne en 2013 a été acquitté fin mars.**

C'est le soulagement pour lui et tous ses collègues agents de train, puisque l'affaire durait depuis deux ans et demi et aurait pu concerner n'importe quel agent. Le personnel

des trains attend maintenant une directive claire sur la manière de se comporter dans des cas pareils, qui sont tout sauf rares. En effet, «il arrive très souvent qu'on se retrouve face à des passagers alcoolisés, notamment le week-end», explique Pascal Fiscalini, vice-président de la ZPV.

**Pas de directive claire et nette**  
Dans l'ordonnance relative à la loi sur le transport de voyageurs, il n'y a qu'une indication, dans l'article 59, qui dit qu'une entreprise peut refuser

de transporter une personne qui est en état d'ivresse ou sous l'effet de stupéfiants ou se comporte de manière inconvenante», poursuit Pascal Fiscalini. «Nous aimerions des directives plus détaillées afin de savoir comment se comporter dans ce genre de cas difficiles», complète-t-il. Il avait interpellé, dès l'annonce du recours de la famille, le chef de VM (Gestion du Trafic) afin qu'une réponse claire soit donnée par les CFF, ce qui aurait tranquilisé les agents de train. La ZPV espère avoir

cette réponse dans les prochains mois.

Ce qui perturbe quelque peu Pascal Fiscalini concernant l'annonce du verdict, c'est que les CFF aient conclu un accord confidentiel avec la famille. Cela l'étonne, car c'est comme si l'entreprise acceptait une part de responsabilité. Quant au collègue concerné, il est bien sûr extrêmement soulagé, selon Pascal Fiscalini, après avoir passé bien des mois difficiles.

Henriette Schaffter

### THURBO

#### Un verdict mi-figue, mi-raisin

Après deux ans de procédure, le conflit concernant la lente progression salariale chez Turbo s'est terminée par un arrangement. Il oblige Turbo à injecter dans la masse salariale l'argent économisé lors de changements dans le personnel. «Le tribunal n'a pas voulu accorder de droit à une hausse allant au-delà des plages salariales», regrette Felix Birchler, secrétaire syndical SEV. Mais désormais, Turbo est néanmoins sous pression.

Initiative «Pro Service public»: le SEV recommande de voter non

## Un titre, un piège

**Les grands syndicats des services publics sont opposés à l'initiative au titre séduisant «Pro Service public». Le SEV, syndicom et le SSP/VPOD revendiquent un service public fort et bien structuré alors que l'initiative des organisations de défense des consommateurs et consommatrices se révèle en fait inappropriée. Les explications de Giorgio Tuti, président du SEV et vice-président de l'USS.**

### ■ Giorgio Tuti, pourquoi s'opposer à cette initiative?

Tout d'abord, il faut rappeler que les trois syndicats représentent non seulement le personnel de leurs secteurs respectifs, mais qu'ils s'engagent aussi pour le maintien et le renforcement du service public. L'initiative populaire «Pro Service public» donne l'impression de défendre les mêmes revendications et de vouloir renforcer le service public. Ce n'est pourtant pas le cas et ce qu'elle propose va dans la mauvaise direction.

### ■ Pourquoi mauvaise?

Le service public est fortement sous pression en raison des cures d'austérité de la Confédération, des cantons et des communes. Les conséquences sont inquiétantes: suppression de postes de travail, externalisation de services et privatisation de secteurs entiers; tout ceci se traduit par la détérioration et le renchérissement des prestations de base destinées à la population. L'initiative ne tient pas compte de ces aspects du problème, mais elle s'oppose uniquement à certains abus notoires dans le secteur du transport ferroviaire, de la poste et des télécommunications. Les syndicats aussi se battent contre le démantèlement des entreprises



Giorgio Tuti lors du dernier Congrès SEV, en 2015.

publiques et les salaires exorbitants des managers. Empêcher les grandes entreprises fédérales de faire des bénéfices pour subventionner leurs secteurs moins rentables les rend plus faibles. Et cela aura pour conséquence une baisse des prestations, la privatisation des secteurs rentables et l'abandon des régions périphériques.

### ■ L'initiative veut éviter les subventions croisées. De quoi parle-t-on exactement?

En clair, cela signifie que le subventionnement croisé permet de financer les prestations déficitaires des régions périphériques par le biais des prestations rentables des centres urbains. Si le service public – et donc le service universel dans les secteurs des transports publics, des services postaux, des télécommunications, de l'énergie, de la formation et de la santé – doit être garanti aussi dans les régions périphériques, alors non seulement les subventions croisées sont nécessaires,

mais il s'agit aussi de mettre un terme aux politiques d'austérité. Et surtout, il devient impératif d'augmenter les ressources du service public, fondamental pour la cohésion nationale. Il n'est pas possible d'affronter les défis futurs autrement.

### ■ Ainsi, pour le bien du service public, il faut dire non à l'initiative «Pro Service public»?

Absolument. Si la population devait approuver ce texte, c'est le contraire de ce qui est promis dans le titre qui se produirait. Les syndicats se battent aussi contre les rémunérations pharaoniques des managers. Ils demandent aussi de bonnes prestations et des prix équitables. Ces revendications, le texte de l'initiative n'en fait pas mention. Un non à l'initiative n'est pas un non au service public. Au contraire: c'est justement parce que nous voulons un service public fort et capillaire que nous devons repousser de manière claire ce texte. *Françoise Gehring/vbo*

## DANGEREUX PRÉCÉDENT

**L'initiative «Pro Service public» représente un dangereux précédent. Les initiants se soucient d'abord des CFF, de Swisscom et de la poste, mais les conséquences pourraient concerner toutes les entreprises publiques, des fournisseurs d'électricité et d'eau potable en passant par les transports régionaux à la SSR, ainsi que toutes les entreprises offrant des prestations de base sur mandat de la Confédération, des cantons et des communes. Le texte met en outre en danger des emplois jusqu'ici protégés par de solides conventions collectives de travail.**

## À LA SAUCE BOLÒ

### tl: qui va payer l'addition?

*Qu'elle est belle cette rubrique! A force de cuisiner dans le monde syndical, on découvre toujours de nouvelles recettes. Il y a les traditionnelles tartes à la crème. Bon, justement, un peu trop utilisées, elles sont un peu moins savoureuses. Alors, on scrute, on hume, on goûte, aussi chez les patrons. Faut quand même pas être obtus...*

*Et tout récemment, j'ai découvert un drôle de restaurant avec des délais d'attente pour le moins longs. Imaginez, le SEV, après avoir sondé ses membres tl-LEB a dû annoncer à la direction des tl que le plat CCT qu'elle avait voulu concocter avait été refusé à 87%. Tellement indigeste. Alors, désireux de se remettre à table pour négocier à nouveau, le SEV a demandé en janvier déjà à pouvoir réserver une date pour voir le chef.*

*Hélas, les tl ont répété que le conseil d'administration a demandé à la direction de cuisiner en priorité «les nouvelles orientations stratégiques». Elle n'a donc pas de mandat pour négocier une CCT. Par contre, dans leur agenda bien fourni, le chef de cuisine et son équipe ont tout de même pu dégager deux dates pour rencontrer les représentants du personnel, le 12 mai et le 22 septembre, de 15 h à 16 h 30! Et en 90 minutes, il s'agit le 12 mai d'aborder: la prime variable, les voies de recours possibles après une décision de hausse salariale ou un refus, les piquets de neige, les attestations de salaires et les heures syndicales au LEB, les plages horaires du soir et les indemnités pour les remplaçants 2NT... Joli menu, n'est-ce pas? Et pourtant, il est largement incomplet, puisque le SEV avait demandé notamment l'ouverture de négociations pour la reconnaissance de la polyvalence des conducteurs et conductrices du M1 en souffrance depuis des années et qui ont lancé une pétition pour être entendu-e-s. Et pas question d'attendre des lustres ou que le chef de cuisine ait tous les ingrédients à sa disposition. Le SEV demande à être reçu durant la 2<sup>e</sup> partie du mois d'avril. «En cas de refus de votre part, des mesures seront étudiées par les salarié-e-s afin d'être entendu-e-s», écrit Christian Fankhauser, en charge du menu syndical. On vous décode cette phrase? Mais non, vous savez que le filet d'autruche se mange à point, que la hausse significative des syndiqué-e-s aux tl est le résultat de la cuisine savoureuse de combativité proposée par les sections tl-LEB depuis bientôt deux ans. Même la direction des tl a apprécié la douceur des lapins de Pâques tout en faisant mine de penser que les collaborateurs-militants du SEV doivent demander des autorisations aux chefs de cuisine tl pour faire du syndicalisme de terrain... «Bonjour, j'aimerais réserver le droit d'aller voir mes collègues pour les sensibiliser aux dangers des menus de la direction.»*

*Au fait, qui paie l'addition?*



Une mécanicienne et syndicaliste engagée pour les droits des femmes



Andrea-Ursula Leuzinger s'est souvent fait remarquer pour ses prises de parole bien préparées et étayées.

## « Il en allait de mes droits »

Andrea-Ursula Leuzinger s'est fortement impliquée durant des années à la sous-fédération SEV-LPV et à la commission des femmes. Bilan et perspectives à l'occasion de sa retraite, qu'elle prendra le 9 avril.

■ **contact.sev:** Comment es-tu devenue mécanicienne de locomotive ?

Andrea-Ursula Leuzinger: Quand je suis arrivée aux CFF il y a 41 ans, je travaillais comme électromécanicienne qualifiée dans le domaine de l'entretien du matériel roulant aux Ateliers principaux de Zurich ainsi qu'au dépôt G. J'y ai donc appris à connaître l'intérieur des véhicules. J'ai eu beaucoup d'intérêt pour les locomotives. Les anciennes locomotives du temps de l'électrification étaient encore en service, comme par exemple les crocodiles. Les locomotives modernes et en particulier les trains Trans Europ Express TEE étaient aussi là. Vers la fin des années 80, de plus en plus de femmes comme moi ont opté pour des métiers techniques. Les CFF ont alors formé les premières femmes comme mécaniciennes, et j'ai eu envie de piloter moi aussi des locomotives et ne plus me contenter de m'occuper de l'entretien.

■ **Avant, les mécanos étaient plus ou moins l'élite des CFF. Le métier a-t-il été dévalorisé ces dernières années ?**

La manière de construire les locomotives jadis faisait qu'on regardait le mécano «là-haut», il était celui qui connaissait tous les détails de sa loc et en maîtrisait toutes les subtilités. Le tournant technologique a fait que le mécano est devenu plutôt un exécuteur de commandes formulées par un ordinateur. Les exigences de base pour être formé comme mécano ont aussi changé. Avant il fallait avoir suivi une première formation dans un domaine «mécanique». Et nous devions réparer les petites pannes dans le train en route. Aujourd'hui je suis au service de l'ordinateur de bord, qui arrête seul le système, et me l'indique, en cas de dérangement. Mais savoir comment le véhicule est construit et comment il fonctionne reste un avantage certain.

■ **Les métros fonctionnent déjà sans conducteur. Ton métier va-t-il bientôt disparaître ?**

Certainement pas. Ni dans un avenir proche, ni dans un avenir plus lointain. Des trains-fantômes sur le réseau des CFF? Je ne peux pas me l'imaginer. Les risques venus de l'extérieur sont plus vite détectés par des êtres humains. En Suisse, actuellement, il n'y a que le M2 à Lausanne qui fonctionne sans conducteur. Le trajet du métro est cependant pour la majeure partie constitué de tunnels ou protégé par des clôtures. Mais on va bien sûr vers un développement du soutien technique et informatique dans l'opérationnel.

■ **Mécanicien était avant un métier typiquement masculin: comment les premières mécaniciennes ont-elles été accueillies par leurs collègues hommes ?**

En 1985 déjà, une femme a été formée comme mécanicienne aux Transports publics fribourgeois TPF. Elle avait été bien accueillie par ses collègues masculins. Lorsque la première femme a commencé sa formation en 1989 à Bienne, il y a eu toutes sortes de réactions de la part des hommes, certains totalement acquis à ce changement, d'autres totalement contre. «Comment une femme va-t-elle atteler une loc? Ou changer un boyau de frein?» On insinuait alors que les femmes n'étaient pas faites pour ce métier. Entretemps, nous les mécaniciennes avons largement prouvé le contraire.

■ **Recommanderais-tu ce métier aux jeunes femmes ?**

Le travail irrégulier a des avantages dans la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale. Mais il a aussi des inconvénients, comme les nombreux compromis à faire au niveau du réseau social et les conséquences sur la santé. Le temps partiel n'est pas accordé volontiers actuellement, en raison du manque de personnel. Jusqu'à ce que les premières femmes soient engagées parmi le personnel des locomotives, le temps partiel n'existait même pas. Le métier de mécanicienne offre également de bonnes conditions en matière de formation continue et de carrière.

■ **Comment le métier a-t-il évolué au sein des CFF ?**

En règle générale, le monde du travail a beaucoup changé avec l'arrivée des moyens informatiques. Il y a eu une évolution technique et digitale mais aussi la réforme des chemins de fer en 1999, qui a passablement modifié le profil professionnel. Dans le Trafic Voyageurs, les trains étaient quasi tous tractés par des locomotives, aujourd'hui il n'y a presque plus qu'exclusivement des trains navettes ou des rames automotrices. Les tâches de triage au sein du personnel des locs du réseau sont devenues rares, de même qu'au sein du trafic marchandises puisqu'il y a moins de centres de chargement. La séparation du personnel entre trafic voyageurs et trafic marchandises a diminué la variété du tra-

vail, ce qui se reflète dans la satisfaction du personnel des locs, qui est en diminution. Les mécanos étaient auparavant utiles dans plusieurs domaines. Ils sont maintenant formés comme spécialistes sur certains trajets et sur certains véhicules. Cela complique la planification et lors de dérangements du trafic ferroviaire, il arrive parfois que le train reste à quai car aucun mécano compétent n'est disponible.

■ **Pourquoi s'être engagée au SEV ?**

Il faut un dialogue sain entre les partenaires sociaux pour assurer un climat de travail agréable. La tâche du syndicat est d'obtenir des améliorations des conditions de travail, dans les lois et dans les ordonnances et de les faire appliquer. La possibilité d'y prendre part activement a suscité mon intérêt. Et après la grève des femmes de 1991, je me suis intéressée à la thématique des femmes dans le monde du travail. Il en allait de mes droits. De plus, pouvoir compter sur un soutien professionnel en cas de conflit individuel au travail me rassurait.

■ **Les femmes aux CFF ont effectivement participé à la grève du 14 juin 1991 ?**

Les femmes n'ont pas fait la grève dans le sens strict du terme, à savoir en manquant le travail sans excuse. J'avais pris congé.

■ **Qu'est-ce qui parlait et parle encore en faveur du SEV, au lieu du VSLF ?**

Les thèmes sociaux et l'égalité

surtout, mais aussi le fait d'être avec des collègues d'autres domaines des transports publics. Le SEV a un bon réseau politique et peut avoir de l'influence notamment via l'USS. Cela ne fait que quelques années que le VSLF se penche sur le problème de l'égalité alors que la commission des femmes SEV s'en préoccupe depuis sa création. Lors des négociations pour la CCT CFF 2001, le SEV avait obtenu de bons résultats en matière d'égalité et de congé-maternité. La LPV offre actuellement une compensation financière du fonds de solidarité 2 pour combler le manque d'indemnités lors de grossesse et congé-maternité.

■ **Avant, les femmes étaient encore plus minoritaires au sein du personnel des transports: as-tu connu le SEV comme bastion masculin, par exemple en tant que représentante des femmes dans les organes SEV ?**

Nous avons fêté les 30 ans de la commission des femmes l'année dernière. C'est en 1959 déjà que des membres féminines ont créé une association, plus pour échanger entre collègues que pour être actives politiquement. En 1991, Hélène Weber est devenue la première secrétaire syndicale femme engagée au SEV. Les femmes ont ainsi réussi leur entrée également dans les négociations. Cela a été un tournant pour le SEV, et pas seulement dans les thématiques de l'égalité des sexes, comme l'égalité salariale et la conciliation travail-famille.

« En 1989, un mécano apprend qu'une femme va suivre la formation de mécanicienne. Sa réaction: il rigole. Je lui demande alors pourquoi cela le fait rire. Il me répond: «C'est super que le personnel des locs compte désormais des femmes. On a une chance que les toilettes des dépôts soient rénovées et qu'elles ne soient plus mixtes. » »

■ **Depuis quand es-tu membre de la commission des femmes? Comment celle-ci a-t-elle évolué ?**

Je suis active au sein de cette commission depuis 2002. Elle a adapté ses structures à plusieurs reprises, afin notamment d'obtenir une composition équilibrée entre les différentes sous-fédérations.

■ **La solidarité fonctionnelle entre les jeunes femmes et celles plus âgées et au sein des femmes en règle générale ?**

Durant toute ma vie professionnelle, j'ai senti une convivialité saine entre les femmes. Des conflits de génération? Non! Cela me réjouit que de jeunes collègues, ces derniers temps, se décident à s'engager à la commission des femmes. Une certaine mixité des âges est bonne. Et je peux faire profiter les jeunes de mon expérience.

■ **Quels sont les dossiers actuels des femmes SEV ?**

La votation sur AVSplus en septembre, qui amène des améliorations à notre premier pilier. Sinon nous sommes en train de préparer la journée de formation des femmes de novembre sur le thème «Rôle des genres en mutation». La santé du point de vue des femmes, pour les femmes: il y a encore beaucoup à faire dans le monde du travail à ce sujet, en lien avec la digitalisation. Le télé-travail prend de l'ampleur et la commission des femmes observe la situation attentivement, car ce sont surtout des femmes qui sont concernées.



Solidaire lors de la manifestation, en 2010, contre les suppressions des cheffe(s) de train S-Bahn à Oerlikon.

■ **Quelle a été l'évolution du SEV depuis que tu y es engagée ?**

La «Fédération des cheminots» est devenue le «Syndicat du personnel des transports». Les structures du SEV ont été adaptées en raison de la réforme des CFF en 1999 et du libre accès au réseau. Certains domaines sont alors apparus ou ont pris de l'importance, comme les ETC, la branche bus, les remontées mécaniques, les services ferroviaires, le personnel au sol des aéroports, etc.

■ **Quel avenir souhaites-tu pour le syndicat ?**

De quoi sera fait demain? Je ne suis pas voyante. Les dernières années, le SEV a toujours trouvé une solution pour réussir à contrer les nouveautés négatives, ceci jusqu'au Palais fédéral. En résumé: continuons ainsi!

■ **De quoi te réjouis-tu pour ta retraite ?**

Plus de tours de service irréguliers, manger à heures régulières, dormir et ne plus devoir aller aux toilettes selon l'horaire du train. Pouvoir profiter de la vie. Mes hobbies prendront plus de place, que ce soit dans la nature ou au musée

des postes d'enclenchement à Linthal. Ma maison a aussi besoin d'entretien.

■ **Resteras-tu active au SEV et à la commission des femmes ?**

Je dois remettre mon mandat à la commission des femmes puisque je suis la représentante de la LPV et je vais passer à la sous-fédération PV. Si je peux représenter la PV à la commission des femmes, alors je m'en réjouirai. Je pourrai ainsi rester active et transmettre mes connaissances et expériences aux jeunes collègues.

Questions: Markus Fischer

### BIO

Andrea-Ursula Leuzinger est née le 6 avril 1953 et a grandi dans le canton de Glaris et à Zurich. Elle a réalisé son dernier trajet en tant que mécanicienne de locomotive du Trafic Voyageurs CFF ce samedi en direction de Linthal/GL, afin d'y terminer officiellement sa vie professionnelle. Après un apprentissage en tant qu'électromécanicienne à l'ancienne BBC à Baden, elle a travaillé comme factrice auxiliaire à Zurich-Albisrieden puis est entrée aux CFF le 1<sup>er</sup> décembre 1974. Elle a été active au SEV dans les années 90 comme secrétaire des procès-verbaux pour la LPV Zurich puis dès 2002 comme représentante des femmes au comité central LPV et à la commission des femmes SEV. Elle habite à nouveau dans la région glaronaise depuis 2013, à Mitlödi. Son intérêt pour la technique l'a amenée à s'intéresser en particulier aux postes d'enclenchement. Un autre hobby: la photographie, technique, mais aussi de paysages lors de balades dans la nature.

Session de printemps du Conseil national

## La révision de la LDT a passé le cap du Conseil national

**Lors de la discussion sur la réforme de la LDT, (la loi sur la durée du travail), il a été question des activités de tiers en lien avec la sécurité, de l'intégration des jeunes, de la réglementation des pauses et du tour de repos après des perturbations du trafic.**



[www.edith-graf.ch](http://www.edith-graf.ch)

L'actuelle loi sur la durée du travail est une loi particulière, qui équivaut au minimum à la loi sur le travail et la dépasse en plusieurs domaines. Cette loi est ancienne et il fallait donc la réviser. Les fondements de la révision ont été élaborés dans une commission tripartite. Le SEV s'est

engagé durant tout le processus pour que la sécurité soit la priorité absolue. Les gains d'efficacité ne doivent pas avoir des conséquences négatives sur la sécurité et sur les conditions de travail du personnel. Les employés qui œuvrent sur les chantiers 24 heures sur 24 n'ont pas

mérité ça.

### Opportunité manquée

La commission des transports s'est surtout penchée sur la question de savoir si les personnes actives dans la sécurité du domaine ferroviaire pouvaient être soumises à la LDT. Le même droit pour tous sur un chantier ou un régime différent selon l'employeur par lequel on est engagé? Du point de vue du personnel des transports publics, il aurait été préférable de pouvoir profiter de cette révision pour inclure toutes les personnes qui sont actives dans la sécurité dans le domaine ferroviaire, même si elles sont engagées par des tiers. En raison de la charge administrative qui en aurait ré-

sulté et des coûts, cette option n'a guère obtenu d'écho dans la commission. Après d'intenses négociations, les employeurs et employés concernés ont réussi à se mettre d'accord sur une version commune. C'est pourquoi je me suis engagée aussi bien au sein de la commission qu'au

sein du Conseil national pour que le projet soit accepté sous cette forme par le Parlement. Le Conseil national l'a accepté à l'unanimité. La balle est maintenant dans le camp du Conseil des Etats.

*Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale*

## Objectif de transfert et réforme fiscale

La branche du trafic marchandises a bien des difficultés économiquement parlant. CFF Cargo vient d'annoncer un déficit notable. Des réorganisations sont déjà en cours. Après les discussions pour déterminer si les CFF doivent vraiment encore transporter des marchandises, c'est maintenant au tour de l'objectif de transfert de l'Initiative des Alpes d'être remis en question. Dans le rapport sur le Conseil fédéral sur le transfert datant de 2013, il a été établi que les objectifs légaux n'avaient pas été atteints. Dès l'année 2011, il aurait dû y avoir au maximum 1 million de trajets par camion, ce qui n'a clairement pas été le cas. Deux ans après la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard, dont l'ouverture aura lieu en juin, le total des trajets ne devra pas excéder 650 000 par année.

le Conseil fédéral déclare que les objectifs ne sont pas atteignables. Puis les libéraux demandent via un postulat de modifier les objectifs, vers le bas bien sûr. Puis Doris Leuthard, conseillère fédérale, se bat avec acharnement pour un deuxième tube routier au Gothard. Finalement, le Conseil fédéral recommande d'accepter le postulat et celui-ci passe par 91 voix contre 90 avec 7 abstentions, et avec la voix décisive de la présidente Christa Markwalder.

### RIE III: érosion des recettes

La réforme fiscale des entreprises était également à l'ordre du jour du Conseil national, qui a fait passer tout un paquet de mesures qui entraîneraient un trou de plus d'un milliard de francs. Les transports pu-



[www.philipp-hadorn.ch](http://www.philipp-hadorn.ch)

blics, la formation et le domaine social seraient alors confrontés à encore plus de coupes. Comme si le message sur le programme de stabilisation 2017-2019 ne suffisait pas!

*Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et conseiller national*

SEV-GATA revendique l'extension du personnel au sol chez Swiss

## Se développer, une chance pour Swiss

**Les bons résultats et l'extension de la flotte de Swiss doivent servir à renforcer la position de l'entreprise au sein du groupe Lufthansa.**

Voilà ce que revendique SEV-GATA. «A l'heure actuelle, la compagnie Swiss est très bien structurée et extrêmement performante», relève Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical SEV. Au vu des chiffres présentés aujourd'hui, il est clair pour lui que: «Les projets de concentration et rationalisation au sein du groupe Lufthansa ne doivent pas être un frein mais au contraire un moteur pour un site aussi florissant que la Suisse.» Selon SEV-GATA, qui représente le personnel non navigant, une extension de la flotte doit aussi avoir des conséquences au sol. «L'extension du personnel dans le

cockpit et en cabine, c'est un premier élément; mais il va de soi que ce développement doit également avoir des répercussions au sol», précise Hadorn. Le résultat positif du bouclage des comptes laisse entrevoir une marge de manœuvre cet automne pour l'évolution des salaires. Hadorn rappelle que durant des années Swiss n'a accordé pratiquement aucune augmentation de salaire et que les conditions d'engagement méritent d'être améliorées. «Au fil des années, Swiss a consolidé son succès, mais les temps ont changé: Swiss a mené à bien sa restructuration; chacun doit pouvoir profiter maintenant du développement positif qui se dessine!» Il faut que la compagnie prouve sa véritable volonté de contribuer à l'essor de la place économique suisse, car finalement ce n'est que grâce à l'argent des contribuables que Swiss peut être cou-

ronnée de succès aujourd'hui.

**SEV-GATA**

*SEV-GATA est la branche de l'aviation du SEV.*

### Bilan 2015

Swiss a accru son résultat opérationnel de 34 % sur un an à 453 millions de francs. Il faut dire que Swiss avait consenti des investissements dans sa flotte et avait pris des mesures stratégiques dans le cadre du programme d'économies SCORE. Les prix bas du carburant ne sont pas étrangers non plus à l'amélioration de la rentabilité, tandis que le franc fort a pesé sur les revenus. En raison des conditions de marché difficiles et de la pression sur les prix, le chiffre d'affaires annuel s'est tassé de 3,5 % pour s'inscrire à 5,04 milliards de francs.

**Swiss**

VPT branche retraités

# La campagne AVSplus lancée

**Près de 100 retraité-e-s de la VPT se sont penché-e-s le 17 mars sur l'initiative AVSplus sur laquelle nous voterons en septembre, mais aussi sur l'encadrement des pensionné-e-s au sein des sections.**

Le 25 septembre 2016, c'est loin? Pas tant que ça. La mobilisation en faveur de l'initiative AVSplus a commencé. Le secrétaire syndical SEV Vincent Brodard a présenté les arguments en faveur du texte qui prévoit une hausse de 10% des rentes du 1<sup>er</sup> pilier, soit 200 fr. de plus par rente individuelle, 350 fr. pour les couples!

«L'AVS est en faillite? C'est pour semer le doute sur sa santé et en démanteler les prestations que les opposants lancent ces affirmations. En fait, il faut rappeler que les banques et les assurances font de l'argent avec le 2<sup>e</sup> pilier. Plus le 1<sup>er</sup> pilier est fort, moins ils font de profits avec le 2<sup>e</sup>.» Pour étayer son propos, Vin-



Giorgio Tuti a évoqué la force syndicale devant les quelque 100 participant-e-s.

cent Brodard a réaffirmé que le 2<sup>e</sup> pilier c'était 891 milliards de fortune, contre 43 milliards pour le fonds de compensation AVS. Le 2<sup>e</sup> pilier, ce sont 6,5 milliards par an de coûts de fonctionnement.

## L'AVS est en bonne santé

Surtout, Vincent Brodard a tor- du le cou à quelques chiffres alarmistes. Certes, l'espérance de vie a augmenté. De 67,3 ans en 1948, on est passé à 82,7 ans en 2013. Certes la natalité a fondu de 2,5 enfants à

1,5 enfant durant la même période. Certes, il y avait 6,5 personnes actives par retraité en 1948, contre 3,4 par retraité en 2013. Mais d'autres chiffres bien plus éclairants ne doivent pas être oubliés: «Grâce à l'augmentation du nombre d'actifs/actives de 2,8 millions en 1975 à plus de 4 millions aujourd'hui et la hausse des salaires moyens de 66 000 fr. annuels à 106 000 fr. les recettes de l'AVS sont passées de 14 milliards en 1975 pour près de 1 million de retraité-e-s

à 29,5 milliards pour 2,2 millions de retraité-e-s en 2013. L'AVS représente la plus grande partie des revenus des bas salaires. «Pour les hauts revenus, l'importance de l'AVS est négligeable, tandis que pour 2/3 des retraité-e-s, il s'agit du revenu principal, a souligné Vincent Brodard. Autre élément, l'AVS est le seul revenu pour 38% des femmes et 19% des hommes. Le 2<sup>e</sup> pilier n'offre en moyenne «que» 1390 fr. par mois aux femmes et 2580 fr. par mois pour les

hommes.» Selon les chiffres de 2012.

## «Il faut renforcer l'AVS»

Dans ce contexte, il est donc impératif de renforcer l'AVS. Vincent Brodard a rappelé les baisses permanentes des rentes du 2<sup>e</sup> pilier: «Les caisses de pension baissent les taux de conversion, en raison de l'espérance de vie. Les rendements financiers sont plats ou faibles. Les taux d'intérêt du capital baissent aussi.»

Un retraité a bien résumé: «Dans le 2<sup>e</sup> pilier, on est mangé par les deux bouts. Par le taux de conversion et le taux d'intérêt.»

Un autre tabou est tombé puisque certaines têtes pensantes estiment qu'il doit être possible de baisser les rentes après la retraite...

Vous avez parlé d'insécurité? Dans ce contexte, un Oui s'impose le 25 septembre en faveur d'AVSplus.

Vivian Bologna

Présentation pdf complète sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## LES RETRAITÉ-E-S, BIEN ENCADRÉ-E-S

La sous-fédération VPT a voulu savoir comment les sections encadrent les retraité-e-s. Elle les a sondées: 85% ont répondu. «Dans 16 sections, il y a un représentant retraité au comité, 26 n'en ont pas. Faudrait-il insister pour qu'il y ait un représentant des retraité-e-s au comité?», s'est demandé Gilbert D'Alessandro, président central VPT. Dans trois sections les retraité-e-s sont dans une autre section (dans 39, non). «La section VPT tpg des actifs annonce directement la retraite prochaine d'un membre. C'est un tout bon exemple.» Du côté des retraité-e-s BLS, leur président Walter Holderegger a fait remarquer que l'envoi d'une brochure pour la retraite

était contre-productif et que le passage à la retraite engendrait parfois une démission du syndicat. «Les actifs devraient mieux discuter avec ces futurs retraités.» Un autre participant a ajouté: «Le mal, c'est ce manque de lien entre actifs et retraité-e-s. Donnons-nous la main, car les directions ne donnent rien aux retraité-e-s.» En cas de démission d'un membre retraité, 39 présidents assurent prendre contact avec lui ou elle pour essayer de lui faire changer d'avis. Parmi les prestations fournies par les sections pour les retraité-e-s on trouve: les sorties, les repas, les visites aux malades, les journées d'informations, les assemblées, les aides aux impôts, les jubilaires, le

1<sup>er</sup> Mai. Aux tl, «on a une caisse décès. Et on soutient les familles en deuil», a expliqué Domenico. Les contacts/invitations se font personnellement par 37 sections, par le journal, par e-mail. «Il faut tenir compte de la non-maîtrise d'Internet», a-t-on entendu. Et la journée de branche? 14 présidents de sections la jugent peu importante, trop éloignée, 26 la jugent intéressante. Par contre l'inscription par Internet n'est pas convaincante. Il faudrait publier le contenu de la journée bien plus tôt, avant Noël. Le sondage sera présenté à l'Assemblée des délégués. «Faites entendre votre voix au sein de vos sections», a exhorté Gilbert D'Alessandro. **vbo**

## GIORGIO TUTI

### «Le SEV, c'est plus qu'une assurance résiliable à la retraite»

«Le monde du travail change de manière radicale», a lancé le président du SEV Giorgio Tuti. «On voit des trains sans personnel. La Deutsche Bahn teste des trains marchandises sans mécano, CarPostal des bus sans chauffeur. A nous de développer des réponses syndicales appropriées.» Dans un monde syndical en pleine mutation, il est impératif de maintenir un haut taux d'organisation. «Dans les transports (pas seulement les transports publics), il est de 69%. Le SEV, c'est en moyenne 50% de taux d'organisation. Le taux d'organisation inverse le rapport de force. Le SEV a

donné de la voix contre Crossrail et son dumping salarial. Les 3600 fr. par mois qu'il proposait étaient bien inférieurs aux plus de 5000 fr. usuels de la branche. On voit que les salaires sont plus faibles là où les taux de syndicalisation sont faibles (coiffeurs, conducteur de camion)», a expliqué Giorgio Tuti. Et les retraité-e-s dans tout ça? «Se syndiquer, c'est plus qu'une assurance qu'on résilie à la retraite. C'est se battre pour un idéal. Les rentes ne sont pas automatiques. Elles sont attaquées. On va se battre, mais il faut des retraité-e-s qui soient syndiqué-e-s et se battent. Pour eux et pour leurs enfants.» **vbo**

Le SEV prévoit de remettre à neuf son service de communication en incluant ses membres

«La communication devient d'une manière générale plus rapide, plus directe et plus axée sur le dialogue.»

Peter Stücheli-Herlach, Professeur en sciences des médias



# En route vers l'avenir avec journal et site internet

D'ici au congrès qui se tiendra le printemps prochain, le SEV veut remanier sa communication en l'adaptant aux besoins de l'avenir. Il travaille pour cela en étroite collaboration avec la Haute école zurichoise des sciences appliquées. L'analyse réalisée par des spécialistes montre qu'aujourd'hui déjà, le SEV fait assez bien les choses. Mais au vu des nouvelles possibilités, il doit renforcer son dialogue avec les membres et se positionner de manière mieux ciblée dans l'arène politique.

La révolution numérique nous concerne tous, dans tous les domaines. Elle est incontournable pour les entreprises de transport, de même que pour les syndicats. Et la communication est particulièrement touchée. Presque tout le monde a aujourd'hui un smartphone ou une tablette. Ces habitudes se répandent même parmi les anciennes générations. Ainsi, la diffusion des informations a revêtu des formes nouvelles. Elle a non seulement gagné en rapidité (parfois au détriment de la profondeur) mais a permis, passant d'une communication à sens unique à une communication bidirectionnelle. En clair: les médias classiques comme le journal, la radio et la télévision sont habituellement diffusés à un grand nombre de destinataires mais rien ne se passe dans l'autre sens. Par contre de nos jours, les SMS, l'e-mail, mais aussi l'internet avec les réseaux sociaux comme Facebook permettent de faire de la communication un réel échange dans les deux sens.

## Le SEV cherche la bonne voie

La communication – avec les membres, les entreprises, le public – est vitale pour le SEV. Il n'est pas nécessaire pour lui

d'être à la pointe de la technologie, comme le serait une maison de presse, mais il ne doit pas passer à côté des nouvelles méthodes issues de l'évolution. Tenant compte de cet aspect, le service de communication a commencé, depuis quelques années déjà, à se faire des réflexions en vue d'une remise à neuf. A l'époque, on avait fixé le congrès 2017 comme nouveau point de départ. Une décision a été également prise par le comité SEV, et c'est cet organe qui a mis sur pied un groupe de travail afin de rechercher des économies dans toutes les tâches centrales du SEV. Il en a résulté pour la communication un mandat de réaliser des économies, dont on a tenu compte dans le développement du concept.

Le SEV a décidé de se faire assister par des conseillers externes. On a recherché un service spécialisé qui a acquis de l'expérience en matière de communication dans des organisations similaires. Pour le SEV, il s'agissait alors de trouver la meilleure offre possible avec ses moyens limités. Notre choix s'est porté sur la Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) et son Institut des sciences des médias appli-

quées (IAM). Le professeur Peter Stücheli-Herlach y dirige le département de la communication des organisations et des relations publiques. Auparavant, il était journaliste à la NZZ à la rubrique régionale et formation et entre-temps, il est devenu un spécialiste de la communication stratégique, en particulier dans les grandes organisations composées de membres. Durant les derniers

mois, M. Stücheli-Herlach a analysé le SEV en tant qu'organisation, ainsi que ses moyens de communication actuels, et il a rédigé un rapport qui a été présenté au comité SEV.

## Les principaux résultats

Pour Peter Stücheli-Herlach, il est primordial que les moyens de communication puissent se baser sur la stratégie de l'organisation. Il le décrit en images,

s'appuyant sur le fonctionnement d'une équipe de football: selon lui, un syndicat doit d'une part (comme la défense: protéger son but) défendre les intérêts des membres envers les employeurs, et d'autre part (comme les attaquants: devant le but adverse) placer avec force les grandes revendications des travailleurs au niveau politique. Et au «milieu du terrain» il y a un mélange de ces

## APPEL

### Contribuez à définir l'avenir de la communication SEV

La communication du SEV s'engage en première ligne pour les membres: elle s'applique à répondre à leurs besoins et à représenter leurs intérêts à tous les niveaux. Si un grand pas vers l'avenir doit être fait, il est dès lors normal de donner la parole aux membres:

- Dans quelle mesure les moyens de communication actuels sont-ils utiles et appréciés?
- Qu'est-ce qui ne plaît pas, qu'est-ce qui devrait être amélioré ou proposé à l'avenir?
- Quels moyens de communication les membres SEV utilisent-ils chaque jour, chaque semaine, chaque mois ou occasionnel-

lement? Qu'aimeriez-vous avoir comme informations, échanges, aides pour pouvoir mieux organiser votre travail et vos loisirs?

• Comment les membres SEV communiquent-ils indépendamment du syndicat dans leur vie professionnelle et privée? Que pouvons-nous tirer de cela? Que désirent les membres du SEV dans le domaine de la communication pour les membres et de la communication politique? Afin de discuter directement de ces questions et d'élaborer ensemble un plan d'avenir, nous organisons une grande journée SEV de la communication à laquelle vous êtes tous invités:

**Date: samedi 2 juillet 2016,** de 10 h à 16 h, lieu: **Olten**

Prière de s'inscrire jusqu'au 22 mai directement par le formulaire qui se trouve sur notre site internet [sev-online.ch/comf](http://sev-online.ch/comf), par e-mail à [media@sev-online.ch](mailto:media@sev-online.ch) ou par la poste à SEV, Communication, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6. Le nombre de participants est limité. Toutes les personnes inscrites recevront jusqu'au 31 mai une confirmation de participation, ou elles seront informées s'il n'y a plus de place. Remarque: nous ne distribuons pas de chèque-congé pour cette journée.

deux positions, le SEV devant représenter ses membres face aux entreprises et également se positionner en tant qu'intermédiaire et créateur de réseau. Il s'agit de trouver les moyens adéquats pour chacun de ces rôles de communication. Dans son analyse, M. Stücheli-Herlach examine et évalue l'utilisation et la conception des médias. Concernant l'utilisation des médias, il se demande si les médias existants sont employés de la meilleure manière pour remplir leur fonction, et s'ils sont adaptés pour cela. Pour ce qui est de la conception des médias, la réflexion est avant tout de vérifier si les moyens engagés sont bien conçus en rapport avec l'objectif



Les médias imprimés et digitaux sont de plus en plus liés. A l'instar de la newsroom de l'«Aargauer Zeitung».

fixé. Il en résulte que les médias du SEV sont dans l'ensemble riches mais trop peu axés sur le dialogue et pas assez variés. M. Stücheli-Herlach souligne cependant que «sur la base de l'enquête réalisée auprès des membres, on peut constater que le journal *contact.sev* rencontre une considération

particulièrement élevée; il s'agit de l'utiliser pour concevoir l'avenir.»

Il précise en outre que certains médias comme les textes d'orientation ou le rapport social, au vu de leur importance stratégique, sont trop peu utilisés compte tenu de la masse de travail investie par le SEV, il

en va de même pour le journal syndical.

## Les personnes au premier plan

Dans le journal lui-même, M. Stücheli-Herlach trouve que l'on ne donne pas suffisamment la parole aux personnes qui font le syndicat: les membres de la base, les femmes,

les syndicalistes militants, la présidence du syndicat, les politiciens et politiciennes proches et les représentants des autres syndicats. Par contre, il constate un trop grand nombre de «proclamations» faites par le SEV. En font aussi partie les rapports des sections et des sous-fédérations, qui occupent une grande place surtout dans l'édition allemande du journal. Un point positif est selon lui constitué par les articles d'accroche de la rédaction, qui correspondent bien aux diverses tâches du syndicat en relation avec les membres et la politique.

M. Stücheli-Herlach développe également un profil des points forts et des points faibles pour le SEV. L'importance du SEV dans le milieu des transports et la sphère politique se voit ainsi classée parmi les points forts, tout comme la large palette de membres. La détermination à participer activement à la numérisation est aussi décrite comme un point fort. Parmi les points faibles, on trouve l'efficacité des médias, car le SEV ne tire pas le meilleur pro-

## Quatre questions au spécialiste de la communication Peter Stücheli-Herlach

■ **Avant de recevoir ce mandat de conseiller externe, vous ne connaissiez pas le SEV. Qu'est-ce qui vous a le plus surpris?**

En tout premier lieu, la fascinante diversité des thèmes spécifiques et des membres de votre organisation. Ensuite, la solide offre de médias qui est proposée; en la considérant de plus près, on a constaté que la communication aux membres et la communication politique misent fortement sur les imprimés et la routine. Ces deux éléments ne sont pas forcément mauvais. Mais ils ne suffisent plus dans le contexte actuel.

■ **Votre analyse des médias SEV**

**présente un résultat contrasté. Comment se positionne le SEV en comparaison avec les autres organisations?**

Le résultat n'est pas atypique pour ce genre d'organisation et on peut l'expliquer par l'histoire, les tâches et les structures de l'organisation. Mais l'organisation du réseau et la diversité du syndicat, ainsi que l'actualité des enjeux doivent pouvoir être mieux mis en valeur.

■ **Quels atouts du SEV en tant qu'organisation, respectivement au niveau de sa communication, faut-il promouvoir?**

Les thèmes sont très divers, ils demandent à être traités, structurés, évalués et discutés par une orga-

nisation semi-professionnelle. Les membres sont engagés, solidaires et intelligents. Ils doivent pouvoir mettre en avant ces qualités, avoir plus souvent droit à la parole, amener leurs idées plus vite et de manière plus directe. Le syndicat dispose d'un bon réseau, il est possible de créer un dialogue accru avec des experts, des alliés, mais aussi avec des critiques constructives. Dans l'ensemble, c'est cette culture commune qui représente une grande ressource et qui peut être beaucoup mieux utilisée grâce aux médias numériques et mobiles.

■ **Il est évident que la communication se dirigera à l'avenir bien plus vers le numérique. Comment voyez-vous la future**

**répartition des tâches entre les moyens de communication imprimés et numériques?**

On aura toujours besoin des deux. Chaque média a sa technique, sa logistique, ses points forts et ses points faibles aux niveaux fonctionnel et symbolique. Il s'agit d'orchestrer tout cela de manière ciblée. En outre, il faut que nous soyons conscients que la communication devient d'une manière générale plus rapide, plus directe et plus axée sur le dialogue. Dans les aléas de la vie politique et professionnelle des membres, il y a une multitude de moments importants qu'il est nécessaire ou souhaitable de communiquer. Le SEV ne doit pas louper ces moments. Car sinon ce sont d'autres qui vont en profiter.

Suite de la page 11

fit des moyens à disposition dans ses médias. De même, le SEV n'utilise pas assez ses chances de se positionner en tant qu'organisation de membres forte et active. Et au vu de l'évolution technologique, M. Stücheli-Herlach regrette enfin que, jusqu'à présent, on n'ait pas suffisamment utilisé les possibilités d'entrer en dialogue avec les membres via les nouveaux médias mobiles.

**Promouvoir l'échange numérique**

L'évolution des médias et de la communication politique découle d'un changement de paradigme selon M. Stücheli-Herlach. Il s'agit d'une mutation radicale qu'il faut prendre en compte, façonner et utiliser. Concrètement, il recommande au SEV dans son rapport d'avoir plus de dialogue avec les membres et d'utiliser pour cela les médias numériques. Cela permet de mieux nous concentrer sur l'essentiel dans nos médias imprimés. De manière générale, le SEV doit «développer les histoires qu'il n'a pas racontées jusqu'à présent et les raconter», autrement dit: il faut montrer la vie active du syndicat, écrire les histoires du quotidien, mettre en scène les héroïnes et les héros des diverses professions ainsi que les représentantes et représentants politiques, la présidence du syndicat et les prestations qu'ils accomplissent.

Peter Stücheli-Herlach recommande au SEV de développer avec sa base un concept avec les nouveaux moyens et formes de communication, dans un processus participatif, créatif, par étapes et riche en expérimentations. Et c'est exactement ce que nous allons faire (cf. page 10)! Après cet échange d'envergure à tous les niveaux du SEV, la stratégie de la communication sera fixée et présentée au comité SEV. Puis il s'agira de figurer: il faudra adapter le journal, le site internet et les autres médias à la nouvelle stratégie tout en respectant le budget accordé.

Peter Moor/Murielle Vianin

**Tour d'horizon**

# Les principaux canaux de communication du SEV

**kontakt.sev / contact.sev / contatto.sev**

- Le journal des membres du SEV auquel des externes peuvent s'abonner
- Il paraît toutes les deux semaines en trois langues avec des éditions régionales. Des parties principales communes, livraison au domicile privé par la poste, disponible en PDF sur le site web



**www.sev-online.ch**

- Le site internet en trois langues
- Actualisé régulièrement



**www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft**

- La page Facebook du SEV, en allemand et en français, gérée avec retenue



**SEV-Info**

- Diffusion dans les lieux de service sur des thèmes d'actualité. Les personnes de confiance des sections se chargent de la diffusion et de l'affichage

**Communiqué de presse**

- Une information destinée aux médias sur des thèmes actuels. Traduit en deux ou trois langues en fonction de la thématique. Diffusé par e-mail et par internet, voire par FB

**Rapport social**

- Compte-rendu de l'activité du SEV, paraît tous les deux ans avant le Congrès, en trois langues



**Info SEV**

- Brochure pour les personnes de confiance CFF. Paraît chaque année en trois langues



**Brochures de recrutement**

- Informations pour les personnes intéressées à entrer au SEV, en trois langues, actualisées à chaque nouvelle impression; trois versions: CFF, ETC, Remontées mécaniques

**Brochures de bienvenue**

- Pour les nouveaux membres, en trois langues, actualisées à chaque nouvelle impression



Forces motrices de l'Avançon

# Quand le SEV organise dans le domaine électrique

**Le SEV est actif au sein des Forces motrices de l'Avançon, à Bex. Une anomalie historique qui n'enlève rien aux défis syndicaux à venir, négociations CCT en tête.**

**Rencontre avec les deux nouveaux délégués syndicaux, Laurent Schulz et Sébastien Ferreno.**

Les employé-e-s des FMA – les Forces motrices de l'Avançon – peuvent compter depuis l'automne dernier sur deux délégués syndicaux relativement jeunes. A 27 ans et 32 ans, les électriciens de réseau Laurent Schulz et Sébastien Ferreno n'ont certes pas une longue expérience syndicale derrière eux. Ils défendent néanmoins avec vigueur les intérêts de leurs collègues dans le cadre de leur mandat. «Rien ne nous prédestinait à devenir délégués syndicaux. Seulement, personne ne souhaitait reprendre cette tâche», souligne Laurent Schulz. «A l'interne, tout le monde est content. Nos prédécesseurs ont dû arrêter car ils étaient un peu trop près du sommet», sourit Sébastien Ferreno. Et malgré leur jeune âge, ils affirment «ne pas avoir peur de taper du poing sur la table».

Laurent Schulz a découvert le SEV lorsqu'il travaillait aux tl: «J'ai eu besoin du SEV qui m'a très bien soutenu alors que les horaires de travail avaient perdu toute logique. J'ai décidé de m'engager comme délégué car je pense qu'ainsi je vais pouvoir faire avancer les choses, mais aussi parce que c'est très intéressant. On apprend aussi énormément sur le fonctionnement de l'entreprise.»

De son côté, Sébastien Ferreno relève qu'il a parfois bossé, auparavant, dans des conditions qui flirtaient avec l'inconscience: «J'ai toujours été intéressé par les conditions de travail et sala-



Laurent Schulz et Sébastien Ferreno devant leur entreprise, à Bex. Les deux nouveaux délégués syndicaux apprécient leur fonction et sont à l'écoute des collègues.

## Un système salarial à renégocier

Le nouveau directeur des FMA, entré en fonction en automne 2014, souhaite réformer le système salarial. «Ce n'est pas foncièrement une mauvaise idée car le système actuel n'est pas très transparent», explique Sébastien Ferreno. Le nouveau projet semble donc intéressant car les cahiers des charges ont été revus et les bandes salariales sont plus larges. Les hausses salariales seraient basées sur des évaluations

individuelles. Il y aurait aussi des bonus à obtenir après avoir fixé des objectifs personnels. «Mais tout ça n'est pas encore très clair. Nous avons besoin de plus de précisions car nous voulons bien comprendre le système salarial avant de pouvoir émettre un jugement sérieux», observe Sébastien Ferreno. En charge du dossier, le secrétaire syndical Tony Mainolfi attend lui aussi des précisions.

devraient débiter normalement cette année encore.

Au fait, pourquoi le SEV organise-t-il le personnel aux FMA, dans le domaine électrique? Les FMA partageaient leurs locaux avec le Bex-Villars-Bretaye où le SEV était actif. Cette ligne ferroviaire est désormais exploitée par les TPC et les membres SEV des FMA font d'ailleurs partie de la section VPT Plaine-du-Rhône. «Nous n'avons effectivement pas de section propre, mais nous avons peu de liens avec les collègues des TPC, même si une partie du personnel administratif des FMA travaille en fait pour les TPC», explique Sébastien Ferreno.

L'activité syndicale des deux jeunes se concentre donc au sein des FMA, quelque 35 employé-e-s, dont une vingtaine de membres SEV. «On est là pour écouter les collègues, pour les conseiller au mieux, individuellement et collectivement», explique Sébastien. «Et si on a un doute, on sait qu'on peut appeler Tony Mainolfi, du secrétariat régional de Lausanne», appuie Laurent. Dans cette petite structure, les activités conviviales sont prévues pour toutes et tous, membres SEV ou non. «Par contre, on continue notre travail de conviction, dans tous les secteurs de la boîte, explique Sébastien Ferreno. Si cette CCT existe, c'est parce que d'autres avant nous se sont battus pour l'avoir. Certains pensent que les conditions seraient les mêmes avec un taux d'organisation plus bas. Il faut sans cesse rappeler que ce sont les voix des syndiqué-e-s qui comptent, pas celles de ceux et celles qui paient la contribution de solidarité. Dans CCT, le 2<sup>e</sup> C, c'est pour collectif. Et ça c'est fondamental. Si le collectif est maigre, on n'a pas de poids dans les négociations. Et ce collectif, il prend la forme du syndicat.»

Vivian Bologna

riaux des employés. Il y a quelques années, je me suis retrouvé, dans le privé, dans des situations intenable lorsque je dirigeais une équipe. Nous étions mis sous pression par des ingénieurs n'hésitant pas à mettre en danger la vie des employés en exigeant des horaires de fous, avec des repos nocturnes insuffisants. Ce manque de respect m'était insupportable.»

Les deux jeunes hommes ont un grand chantier devant eux, le renouvellement de la CCT aux FMA, avec la volonté de la direction de modifier la grille salariale (voir ci-contre). Des négociations

## Sections

### Vendredi 8 avril ■ VPT Jura

à 18h  
Restaurant National (chez la Thé)  
Muriaux

Nous aurons l'occasion d'écouter un exposé sur la conception directrice cantonale des TP par M. David Asséo, chef de la section Mobilité & Transports du canton du Jura  
L'assemblée sera suivie d'un souper (salade mêlée, filet mignon avec sa garniture, plateau de fromage, dessert)  
Annoncez-vous jusqu'au 6 avril auprès du sous-signé: tél: 079 284 48 90 ou 032 951 21 14  
e-mail: alain.gigon53@bluewin.ch  
Pour le transport du retour, prière de vous annoncer au soussigné.

**Le secrétaire : Alain Gigon**

### Samedi 9 avril ■ TS Mittelland

9h30 Berne,  
Hôtel Bern

Les membres actifs et actives, ainsi que les retraité-e-s de la section TS-Mittelland sont les bienvenu-e-s à l'assemblée générale!

### Mercredi 13 avril ■ VPT LEB

19h30,  
Echallens

Bienvenue à tous nos membres ainsi qu'aux retraités.

### Mercredi 18 mai ■ VPT TPF section urbaine

dès 19h  
Local des agents  
du dépôt de  
Chandolan

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.

**Votre comité**

## Décès

**Berset Jules**, pensionné, Fribourg; décédé dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

VPT Neuchâtel TN.

**Jordan Meinrad**, agent de roulement pensionné, Fribourg; décédé dans sa 81<sup>e</sup> année. VPT tpf Réseau urbain.

**Pittet Michèle**, veuve de Jean-Daniel, Montagny-près-Yverdon; décédée dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Jotterand Marcel**, monteur spécialiste pensionné, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Rentsch Marcel**, fonctionnaire d'administration retraité, Neuchâtel; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Mayor Jean-Pierre**, assistant technique retraité, Crans-près-Céligny; décédé dans sa 81<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Rickli Bernard**, retraité NStCM, Nyon; décédé dans sa 73<sup>e</sup> année. VPT NStCM-TPN-Télédo.

**Pezzani Nicolas**, conducteur de bus, Corcelles NE; décédé dans sa 50<sup>e</sup> année.

**Viret Suzanne**, veuve de Louis, Lausanne; décédée dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## CYCLE ARPIP 2016 et 2017, Lausanne, Hôtel Au Lac

Ce cycle s'adresse principalement aux représentant-e-s des salarié-e-s dans les caisses de pension, en place ou en voie de l'être, mais également aux permanents syndicaux, ainsi qu'aux personnes concernées par les problèmes de la prévoyance professionnelle. Il a pour but de leur permettre d'assumer au mieux leurs fonctions. Lors de chaque journée, un thème relatif à la prévoyance professionnelle est développé, permettant de riches échanges entre les participant-e-s. Une attestation est délivrée en fin de cycle.

### Frais

- Les représentant-e-s des salarié-e-s dans un conseil de fondation et leurs suppléant-e-s peuvent prétendre à la prise en charge des frais de séminaire par leur caisse (art. 51 LPP).
- Pour les membres des fédérations de l'USS affiliées à Movendo, certaines journées peuvent être prises en charge par leur fédération, selon leur règlement interne.
- Les membres individuels ARPIP bénéficient du tarif préférentiel (frais de cours: CHF 230.-/jour).

### Inscription

- Il est conseillé de suivre l'ensemble des modules du cycle.
- Si vous estimez n'avoir besoin que de certains contenus, vous avez la possibilité de vous inscrire uniquement aux modules qui vous intéressent.
- Veuillez mentionner sur votre bulletin d'inscription si vous désirez suivre l'entier du cycle en 2016/2017 ou simplement quelques-uns des modules. Indiquez également l'adresse complète de la caisse de pension à laquelle la facture doit être adressée.

### Dates 2016 et 2017

Jeu 22 septembre - jeu 13 octobre - jeu 10 novembre - jeu 1<sup>er</sup> décembre -  
jeu 16 février 2017 - jeu 9 mars - jeu 27 avril - jeu 18 mai - jeu 15 juin.

Plus d'informations sur [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch)



## Gagner avec AVSplus

Cours de formation de l'Union syndicale suisse (USS)

**Le 25 septembre 2016, nous serons sans doute appelé-e-s aux urnes pour voter sur l'initiative populaire des syndicats AVSplus : pour une AVS forte. Nous voulons gagner cette votation.**

Nous savons que dans le 2<sup>ème</sup> pilier, nous devons payer toujours plus pour, dans le meilleur des cas, recevoir le même montant! Il est donc impératif de renforcer le 1<sup>er</sup> pilier, l'AVS. En plus, les attaques incessantes des partis bourgeois et des représentants de l'économie au Parlement visent une augmentation de l'âge de la retraite et un affaiblissement de l'AVS. Aussi devons-nous nous investir sérieusement pour infléchir le cours des choses.

AVSplus bénéficie aux rentiers et rentières d'aujourd'hui et de demain. L'initiative demande en effet une augmentation des rentes AVS. Ceci profitera à tous, et en particulier aux femmes, qui reçoivent souvent des sommes infimes de leur caisse de pension. AVSplus profitera aussi aux jeunes car le 1<sup>er</sup> pilier est de loin la prévoyance vieillesse la plus sociale, la plus sûre, la plus équitable et la plus avantageuse. Pour gagner, nous devons bien connaître l'AVS, notre assurance sociale la plus précieuse, et faire connaître au plus grand nombre son fonctionnement simple et génial. Nous devons développer une argumentation forte et convaincante pour gagner cette cause. **Pour cela nous avons besoin de toi!** Ainsi, Movendo organise, sur mandat de l'USS, deux cours d'une demi-journée durant lesquels des informations factuelles, des instruments de campagne et un entraînement à l'argumentation seront proposés.

Contenu: Fonctionnement de la prévoyance vieillesse, l'ABC de l'AVS, état des débats au Parlement fédéral, initiative AVSplus, entraînement à l'argumentation  
Intervenante: Valérie Bollat, responsable de formation, Movendo  
Dates et lieux: Mercredi 22 juin 2016, Neuchâtel, Hôtel Alpes et Lac / Vendredi 24 juin 2016, Lausanne, Hôtel Aulac  
Durée du cours: 13.30 - 17.00  
Frais de cours: gratuit pour les membres / non-membres CHF 150.00

### Talon d'inscription : Cours : « Gagner avec AVSplus »

Je participe au cours suivant :

Mercredi 22 juin 2016, Neuchâtel, Hôtel Alpes et Lac  Vendredi 24 juin 2016, Lausanne, Hôtel Aulac

Nom  Prénom

Profession  Employeur

Rue

Code postal  Lieu

tél. privé  tél. professionnel

E-mail  Date de naissance

Je suis membre d'un syndicat, si oui, lequel? Je suis membre d'une organisation, si oui, laquelle?

Date et signature

MOVENDO

L'Institut de formation des syndicats [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch) Monbijoustrasse 61, case postale, 3000 Berne 23 - téléphone 031 370 00 70 - info@movendo.ch

«Je suis aussi un commandant d'entreprise»

Enzo Verme  
Conducteur

«Je suis aussi un conducteur»

Daniel Monod  
Commandant défense d'entreprise

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

## Comité central RPV

## LISA est enfin bientôt là

**Le président central, Hans-Peter Eggenberger, a salué le comité réuni à Schaffhouse.**

Voici les différentes informations des Divisions:

Groupe: la radio LISA doit cette fois-ci vraiment être livrée, les erreurs devraient avoir été corrigées. Les premiers essais ont débuté et sont positifs. Les locomotives de triage seront équipées de LISA pour la communication. La nouvelle annonce ESQ a été mise en œuvre au début 2016 et remplace ESI. La nouvelle application est notamment plus précise.

Cargo: WLW 2017 a été présenté. Ce nouveau projet sera un des plus gros changements chez CFF Cargo. ORS va être mis en place et les personnes concernées ont donné leurs préférences sur leur lieu de travail à l'avenir. Infra: la fermeture des gares de triage de Däniken et Mülligen est prévue à fin 2016: à Däniken des solutions ont été trouvées pour les collègues et à Mülligen, c'est Cargo qui reprend l'exploitation.

Trafic Voyageurs: les annonces de dérangements ne sont pas satisfaisantes, car il n'y a pas assez de précisions (par exemple on écrit qu'une lampe est défectueuse dans un véhicule mais on ne dit pas laquelle alors qu'il y en a un total de 96!).

Les BAR de P-OP ont été revues par la com-

munauté de négociations. Quelques points doivent encore être réglés.

Sous-fédération RPV: l'effectif des membres était à 1293 au 31 décembre 2015. Il y a eu 66 nouveaux membres.

Les collègues temporaires qui travaillent depuis des années à P-OP et qui attendent un engagement fixe sont insatisfaits car une partie a été licenciée pour des raisons totalement futiles. Les CFF contournent ainsi la CCT, ce qui est incompréhensible.

Les comptes 2015, le budget 2017 et le rapport annuel ont été discutés. Des élections auront lieu lors de l'assemblée des délégués, pour la période administrative 2017-2020. Il y a des élections tacites mais également des élections combattues.

Le dossier Crossrail est un exemple de superbe travail syndical, puisque les mécanos travaillant en Suisse devront avoir un salaire suisse. AVSplus a été discutée: cette initiative est très importante pour les gens ayant des salaires «normaux». Si la variante du Conseil fédéral passe, il y aura une augmentation de l'âge de la retraite, une suppression des rentes de veuves, etc. Le tout a été adouci par le Conseil des Etats mais reste inhumain. Payer plus dans la caisse de pension et recevoir moins, où est la logique? La question se pose: qu'avons-nous pour des politiciens à Berne?

Service communication RPV

## ÉVÉNEMENT

## contact.sev reçoit un prix

contact.sev paraît depuis début 2009. L'équipe de rédaction, encadrée par Peter Moor, responsable de la communication SEV, est toujours soucieuse de transmettre les meilleures informations et analyses à ses lecteurs. Les journalistes ne sont pas habitués aux honneurs, c'est même plutôt souvent le contraire. Nous nous permettons dès lors de revenir sur un succès: l'association des Journalistes et Porte-Paroles des Transports publics Suisses (Bahnjournalisten Schweiz) a remis pour la première fois le 21 mars 2016 son «Prix Transports Publics», à Villeneuve. Le jury, composé de journalistes et de porte-paroles de plusieurs entreprises, a évalué des contributions diffusées en 2015. Le

prix a été décerné ex aequo à deux contributions exceptionnelles, d'une part celle de **Nicolas Rossé** de la RTS et d'autre part celle de **Peter Moor**, qui est récompensé pour son reportage «Une nouvelle vie pour Olten, ville des cheminots» du 5 novembre 2015, pour «son évocation très probante de la résurrection d'Olten, en tant que cité ferroviaire. Sans même résider à Olten ou encore sans être cheminot, tout un chacun peut se trouver captivé par ce récit.» Les deux lauréats ont chacun reçu une récompense financière ainsi qu'un diplôme. Ce prix est une motivation pour toute la rédaction pour continuer à vous informer au mieux sur les sujets qui vous intéressent. *L'équipe de la rédaction*



Peter Moor, Nicolas Rossé et Bernhard Studer, président de Bahnjournalisten.

## ■ Séance du comité central TS

## « Il faut coordonner la collaboration avec les commissions »

**Pour sa première séance de l'année qui s'est déroulée le 11 mars 2016, le comité central (CC) s'est réuni avec tous les mandataires des diverses commissions pour débattre de l'amélioration de la collaboration.**

La collaboration avec les commissions syndicales et les commissions du personnel nous tient très à cœur, raison pour laquelle il est important, chaque année, de faire une rétrospective pour détecter les points faibles et les éliminer. Au milieu de l'année aura lieu

la publication des candidatures aux élections dans les commissions du personnel de toutes les divisions et en surface. Par conséquent, l'accent de cette séance a été mis sur la coordination avec les présidents régionaux TS relatives aux candidatures pour des sièges dans la CoPe de la sous-fédération TS. Un autre thème a été consacré aux défis de la CoPe dans la présente législature. Une vive discussion a permis de constater que le réseau et les contacts étaient très bons.

## Assemblée des délégués TS 2016

Les préparatifs en vue de l'assemblée des délégués (AD) du 3 juin 2016 sont quasi termi-

nés. Comme on le sait, notre président central de longue date, Werner Schwarzer, a transmis à la commission de gestion TS sa démission de la présidence centrale. Le point fort de cette AD est donc l'élection des candidats et des mandataires dans tous les comités et commissions pour la législature de 2016 à 2020.

## Recrutement

Notre responsable du recrutement, Claude Meier, a présenté au comité central le bilan 2015 en matière de recrutement. Les régions TS ont recruté en tout 131 nouveaux membres. La sous-fédération compte donc un effectif de 2379 membres et est ainsi de-

venue la deuxième plus grande sous-fédération CFF. Claude Meier nous a aussi montré l'évolution démographique de la sous-fédération. Dans les prochaines années, en tenant compte des modèles d'avenir, la sous-fédération pourrait perdre, dans le pire des cas, env. 300 membres. Cela signifie que nous devons dorénavant prendre en compte dans les objectifs futurs de recrutement ces départs dus à l'âge pour les compenser.

## Vacance dans la commission des femmes

Suite au départ à la retraite de Irène Avanthay, la sous-fédération TS a une vacance dans la commission des femmes. Com-

me il est difficile à notre sous-fédération d'occuper cette vacance du fait qu'elle compte un pourcentage de personnel féminin très faible, nous avons invité à notre séance du CC Lucie Waser, secrétaire SEV responsable de la commission des femmes et des jeunes. Nous avons discuté ensemble de ce problème et de la procédure à suivre. Nous aimerions ici appeler toutes les intéressées qui font partie de la sous-fédération TS à s'annoncer auprès du président central.

Service de presse SEV-TS

Apprendre afin de porter le mouvement syndical en avant

# Former la relève

***Vous avez déjà entendu parler de Max Weber? Cet ancien conseiller fédéral avait été collaborateur scientifique à l'USS et secrétaire de la centrale suisse d'éducation ouvrière, qui a précédé movendo, l'actuelle institution de formation des syndicats.***

Movendo offre quantité de cours aux membres des syndicats affiliés. Les participants se familiarisent avec les stratégies, les instruments et les possibilités d'actions de leur syndicat et acquièrent des connaissances en matière d'économie, d'assurances sociales ou encore de politique.

Max Weber a réuni ses jetons de présence, des honoraires et un petit héritage qu'il avait fait pour créer, en 1946, la Fondation Ecole syndicale Suisse qui est encore active aujourd'hui. Cela devait permettre à chaque délégué et fonctionnaire

d'avoir la possibilité de se former dans un domaine important pour lui. Désormais ce sont chaque année plus de 3 000 personnes issues des syndicats qui suivent des cours offerts par movendo; parmi eux un bon tiers sont des délégués syndicaux et collaborateurs des syndicats. Cela n'est possible que grâce à la Fondation ESS, qui cofinance les cours et cursus destinés à ce public-cible. Les secrétaires syndicaux ont aujourd'hui également la possibilité de suivre toute la formation de spécialiste en «Gestion et développement des organisations syndicales», avec un certificat fédéral à la clé.

Les délégués syndicaux sont des éléments essentiels pour les syndicats. Ils prennent des risques, notamment car les licenciements anti-syndicaux ont augmenté ces derniers temps. Ils sont souvent eux-mêmes des «formateurs» qui transmettent le savoir aux collègues de travail ou les con-

seillent. Movendo souhaite récompenser cet engagement syndical bénévole, donc non rémunéré, des délégués syndicaux en leur offrant justement une offre de cours de formation attractifs. L'avenir des syndicats dépend, et pas dans une moindre mesure, de leur engagement.

Avoir des délégués syndicaux bien formés, c'est important, mais il faut aussi avoir des secrétaires syndicaux bien formés, car ce sont eux qui doivent recruter et convaincre, soutenir les délégués dans leur travail quotidien et les mettre en relation les uns et les autres.

## **Soutien financier large**

Parallèlement, en 1946 donc, la Fondation de soutien à l'Ecole syndicale suisse a été fondée, car il était déjà clair que les tâches ne pourraient être menées à bien et sur le long terme qu'avec le soutien d'un large cercle d'organisations proches des syndicats et

d'individus ayant ce thème à cœur. C'est toujours le cas aujourd'hui. Seul le montant annuel de cotisation a changé: il est passé de 5 à 30 francs. Les membres sont informés des nouveautés de l'offre de Movendo lors de l'assemblée générale annuelle. Cette assemblée est également l'occasion

de se former et de s'informer sur le monde du travail. L'année dernière, ils ont pu visiter les coulisses de l'aéroport de Zurich, qui offre des places de travail à environ 1600 personnes.

*Christine Goll/Hes*

## INFO

### Deviens membre!

La formation syndicale doit pouvoir se faire à des prix abordables. L'association de soutien de l'Ecole syndicale suisse le permet actuellement. En étant membre de cette association, tu soutiens la formation continue des militants syndicaux dans les entreprises ainsi que le cursus «Gestion et développement des organisations syndicales».

L'association est un groupe

d'intérêts composé de collègues issu-e-s du monde syndical et d'organisations proches des syndicats, voulant apporter leur soutien pour une bonne formation de la relève syndicale. Coût annuel: 30 fr. Tu pourras avoir davantage d'informations sur [www.association-soutien-ess.ch](http://www.association-soutien-ess.ch) ou au 031 370 00 70 (numéro de tél. de movendo) et devenir membre si tu le souhaites.

## ■ PV Biel/Bienne

# AVSplus au centre de l'assemblée

L'assemblée est ouverte par la chanson «Ce n'est qu'un chant» interprété par le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sous la direction de Willi Lack. Nos invitées du jour, Lucie Waser, secrétaire syndi-

cale, et Sia Lim, adjointe de l'administrateur des finances, nous informent sur l'initiative populaire AVSplus pour une prévoyance de vieillesse forte pour jeunes et vieux. Avec ob- jectivité, ces dames ont indi-

qué pourquoi cette initiative a énormément d'importance pour l'avenir. L'augmentation de 10% des rentes AVS pour tous les retraité(e)s d'aujourd'hui et de demain provoque une amélioration chez les 2/3 des personnes touchant l'AVS. Pour la majorité de la population, l'AVS est la prévoyance vieillesse la plus avantageuse comparée aux prévoyances privées, spécialement pour les jeunes familles. Le rapport prix/prestation de l'AVS est nettement meilleur. Un peu plus d'AVS veut également dire: moins de prestations complémentaires (PC).

La prévoyance vieillesse 2020 proposée par le Conseil Fédéral et débattue actuellement au

Parlement n'apporte pas l'amélioration voulue.

Notre instrument social «AVS» peut seulement être renforcé par l'acceptation de l'initiative populaire «AVSplus» qui viendra certainement en votation le 25 septembre 2016.

Le rapport annuel 2015 du président Ruedi Flückiger, les comptes 2015 avec le bilan ainsi que le budget 2016 et les mutations, présentées par le caissier Heinz Lüthi, furent acceptés à l'unanimité. Michel Volery a été nommé à la commission de gestion pour remplacer Wilhelm Tschachtli sortant. Les 64 membres présents ont ensuite été informés sur les prochaines activités de la section. Il reste encore 23 pla-

ces livres pour la course annuelle du 25 août 2016 à Yvoire (F). La date du 15 juillet 2016 est le dernier délai pour vous annoncer. Les préparations pour les activités de l'année du jubilé «2017 – 100 ans PV/SEV Biel/Bienne» sont sur la bonne voie.

Avec les remerciements à Serge Anet, venu spécialement de Genève, pour la traduction simultanée, au Chœur d'hommes pour ses chants et aux participant(e)s pour l'intérêt marqué, l'assemblée a été close à 16 h 20.

*Robert Drewes/ adaptation française: J.-C. Amiet*



*Sia Lim et Lucie Waser avec le président Ruedi Flückiger.*

## ■ PV Fribourg

## L'AVSplus au cœur des discussions et des espoirs

**Voici le compte-rendu de l'assemblée de printemps du 15 mars 2016 au NH Fribourg Hôtel.**

Le président de la PV Fribourg, Jean-Pierre Neuhaus, ouvre l'assemblée de printemps à 14h30 en présence de 61 membres. Il souhaite la bienvenue aux nouveaux membres ainsi qu'aux jubilaires qui recevront leur diplôme cet automne. Un salut particulier est adressé à Vincent Brodard, ambassadeur de l'USS, qui présente l'initiative «AVSplus». Le syndicaliste tient l'assemblée en haleine durant plus d'une heure. Il rappelle que le peuple devra se pro-

noncer le 25 septembre prochain à ce sujet. L'objectif d'AVSplus est d'augmenter de 10% les rentes pour tous les retraités, soit 200 francs de plus pour les personnes seules et 350 francs pour les couples. Dans les affaires courantes, le procès-verbal de l'assemblée d'automne du 17 novembre 2015 est lu et approuvé. Depuis cette dernière, trois membres nous ont quittés pour toujours. Par contre, nous avons enregistré l'arrivée de huit nouvelles personnes. L'effectif de la section est de 334 membres.

La parole est ensuite donnée Eveline Lambert, visiteuse des malades. Avec Thérèse Ribotel,

elle a effectué 27 visites aux résidents de homes médicalisés, d'hôpitaux ainsi qu'à des personnes handicapées ou malades. En outre six nonagénaires se sont vu remettre un cadeau. Eveline Lambert adresse également un grand merci à Yvonne Rohner, épouse de notre vice-président, qui assure la traduction lors des visites en Singine. Toutes les personnes disposant de temps libre sont encouragées à rendre visite aux anciens collègues résidant dans les EMS.

Puis Charles Savary présente les comptes 2015. Ceux-ci bouclent par un léger déficit de 421.90 CHF. Le rapporteur, Gé-

rald Audergon, relève la parfaite transparence des comptes et prie l'assemblée de les approuver et d'en donner décharge au caissier et au comité. Un membre suppléant de la commission de gestion est nommé en la personne de Jean-Louis Scherz. Après quoi, et comme à l'accoutumée, Jean-Pierre Neuhaus brosse un tableau complet et détaillé de ce que fut l'année dernière dans le monde, en Suisse, au SEV, au sein de la sous-fédération PV ainsi qu'à la section PV Fribourg. Jean-Paul Hadorn, responsable de la commission d'animation, informe l'assemblée que la sortie du mardi 17 mai nous permettra de suivre

une démonstration de l'ECAB. Une marche aura lieu le 21 septembre. Le programme de ces deux événements sera publié en temps voulu. Quant à la sortie annuelle, elle aura lieu le mardi 7 juin à Beatenberg sous la conduite de notre vice-président. Jean-Pierre Neuhaus rappelle que la traditionnelle soupe du chalet sera servie le 30 août au Gros Prarays. Avant de conclure, le président lit une lettre de la direction des finances du canton de Fribourg à propos de l'imposition de l'AG FVP.

L'assemblée est levée à 16 h 20.

*Le secrétaire : Jacques Zulauff*

## ■ ZPV Biel/Bienne

## Serge Richoz élu président

**L'assemblée générale du 21 mars 2016 s'est déroulée dans une bonne ambiance, 29 collègues et 1 retraité ont pris part à l'élection du nouveau président et du nouveau caissier.**

Les deux collègues ont été élus à la majorité absolue au premier tour de scrutin. Serge Richoz comme président et Olivier Gerber comme caissier.

Les collègues ont salué ces deux élections par de grands applaudissements.

Pour ma part, je leur souhaite à tous les deux plein succès dans leurs nouvelles fonctions à la ZPV Biel/Bienne. Je sais que je mets la section entre de bonnes mains.

Encore un grand merci à tous ceux qui m'ont soutenu et aidé durant mes presque 6 années à la tête de la section.

*L'ancien président, Denis Babey*

**MOB**  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

Le MOB (Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques. Afin de renforcer son équipe d'accompagnement des trains de Montreux, le MOB désire engager un(e)

### chef/fe de train ou agent/e commercial/e des trains sur la ligne Montreux-Zweisimmen, à 50 %

#### Vos tâches :

- Accueil et service à la clientèle dans nos trains « Panoramic », « Classic » et régionaux de la ligne Montreux – Gstaad – Zweisimmen.
- Contrôle et vente des titres de transport.
- Préparation du train avant le départ, tâches de sécurité avant et durant la circulation du train.

#### Votre profil :

- Age entre 18 et 40 ans.
- CFC ou formation équivalente dans les domaines de l'hôtellerie, de la vente ou des branches commerciales (employé/e de commerce).
- En tant qu'ambassadeur/drice du Goldenpass dans nos trains, vous mettez toujours le client au centre de votre activité. Vous avez le contact facile et un excellent sens de l'accueil.
- Langue maternelle française ou allemande, très bonnes connaissances nécessaires de l'autre langue, ainsi que de l'anglais.
- La connaissance des prescriptions sur la circulation des trains est un atout.
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs (le poste n'implique pas de travail de nuit).

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Bernhard Riedo, responsable du personnel des trains, ☎ 033 729 87 30, Mobile 079 280 01 52, Mail b.riedo@goldenpass.ch.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **MOB SA, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1, ou par courriel : postulations@goldenpass.ch.**

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

## 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 Schaffner

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 21 avril 2016. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 14 avril à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 12 avril à 10h.

## Egalité salariale

## Le Conseil fédéral la veut-il ou pas?

**La consultation sur la révision de la loi sur l'égalité entre femmes et hommes est récemment arrivée à son terme.**

Heureusement, de nombreuses prises de position vont dans le sens du Conseil fédéral ou, comme l'USS, demandent des mesures plus poussées. On ignore toutefois ce que le Conseil fédéral dans sa nouvelle composition va faire des propositions qui lui ont été soumises. Les employeurs continuent à se battre bec et ongles contre les mesures proposées en faveur de l'égalité salariale, même lorsque celles-ci sont relativement inoffensives. Selon eux, ils feraient déjà tout, spontanément et d'eux-mêmes et ils ne seraient pas sexistes. De toute façon, la discrimination salariale n'existe pas, estiment-ils, il s'agit juste d'une erreur de calcul...

**Une vision étroite**

Ah oui? Toute statistique recèle sans doute des imprécisions. Professeur émérite de socio-

logie à l'Université de Lausanne, René Levy a récemment qualifié de «vision étroite» le fait de se focaliser médiatiquement sur l'ampleur, à la décimale près, des discriminations salariales. Cela revient à «réduire des concepts centraux, comme la discrimination, à leur acceptation individuelle et subjective, comme s'il n'y avait de discrimination salariale que si elle résultait de la volonté de discriminer clairement formulée d'individus identifiables.»

**Socialement très discriminant**

Le professeur Levy a raison. La discussion sur l'exactitude de la statistique ou la volonté de discriminer des individus isolés cache le fait que la discrimination est un aspect important d'un problème social. La discrimination arrive souvent sans qu'il y ait intention, mais en raison d'attentes de la société, qui accorde aux femmes et à leur travail moins de valeur, et cela, indépendamment de la productivité. Ainsi, Murphy et Oesch ont pu montrer par des études au Royaume-Uni, en Suisse et en

Allemagne, que l'évolution des professions typiquement masculines vers des professions typiquement féminines s'accompagne aussi d'une baisse des salaires. Les différences de salaire entre les professions dominées par les hommes et celles qui le sont par des femmes sont le double dans le privé de ce qu'elles sont dans le public. Murphy et Oesch pensent que les normes sociales sont en bonne partie la cause de ce phénomène.

La plupart du temps, aucune intention mauvaise ne se cache derrière la discrimination salariale, mais plutôt tout simplement des normes sexistes sous-jacentes qu'on nous inculque depuis l'enfance. C'est aussi valable pour Marco Taddei de l'Union patronale suisse qui, dans une interview télévisée (Temps présent, 18.2.2016), trouvait que le niveau inférieur des salaires des femmes ne posait aucun problème quand celles-ci pouvaient profiter du salaire de leur partenaire et vivre ainsi tout à fait confortablement. Les femmes sont «bonnes»

pour toucher un salaire d'appoint via un hobby. Ce n'est pas méchant, mais extrêmement discriminatoire!

**Quand on y regarde de plus près**

Voilà pourquoi nous devons nous engager pour que la discrimination salariale n'aille plus de soi. Ce que nous voulons n'est pas chiffrer la discrimination à la virgule près, mais que l'on regarde les choses de plus près pour faire connaître la réalité: l'économie et les entreprises doivent se confronter à leurs normes

sexuelles et réagir quand des préjugés inconscients font remonter des inégalités douloureuses à la surface. Il faut des mesures étatiques afin que les employeurs réfléchissent sur leurs systèmes salariaux et que les déséquilibres puissent être corrigés, et aussi sanctionnés s'ils devaient contrevenir à la Constitution. Et si les employeurs devaient refuser que l'on regarde les choses de plus près, au Conseil fédéral de les y contraindre. Les décisions tomberont probablement à la fin de l'année. **uss**

## INFO

**« Contrôler et appliquer l'égalité des salaires »**

Nous pouvons nous engager au niveau des entreprises pour l'égalité des salaires. Le cours de Movendo, l'institut de formation des syndicats, « Contrôler et appliquer l'égalité des salaires » montre comment le faire. Les participant-e-s apprendront notamment à agir sur leur lieu de travail, à actionner les ins-

truments aux plans politiques et de l'entreprise et à identifier les situations qui demandent l'intervention du syndicat. La révision de la loi sur l'égalité entre femmes et hommes sera naturellement également présentée et commentée.

Ce cours se tiendra le 21 juin 2016 à Lausanne, Espace Dickens. Plus d'infos sur [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch)

## ■ PV Jura – compte-rendu de l'assemblée du 16 mars

## Bernard Demierre invité dans le Jura

Le président ouvre l'assemblée à 14h05 en présence de 45 personnes ainsi que la chorale qui nous interprète cinq chansons. Un grand merci à la chorale. Il salue les nouveaux membres ainsi que Bernard Demierre, orateur du jour. La lecture du PV du 18 mars 2015 n'est pas demandée, il est accepté par l'assemblée, le président remercie son auteur.

Pour les comptes 2015, le caissier dit que notre caisse se porte bien, il dit que notre moyenne d'âge n'a pas augmenté, il donne aussi des explications sur les comptes. Le président demande si quelqu'un demande la parole, concernant les comptes. Ce n'est pas le cas. Rapport des vérificateurs des

comptes, Jean-Marc Nendaz prend la parole et demande de donner décharge au caissier, il est remercié par les vérificateurs pour son travail exemplaire et la clarté des comptes.

Approbation des comptes, ceux-ci sont approuvés par l'assemblée. Budget 2016, il reste équilibré, dit le caissier. Pierre Ackermann et Emile Lachat se rendront à l'assemblée des délégués le 26 avril.

Le président demande une minute de silence et de se lever pour honorer les collègues disparus depuis la dernière assemblée. Dans les mutations, il y a 13 décès, 8 nouveaux membres ou veuves et 3 démissions dont 2 mutés dans une autre section. Pour le programme 2016, le 24

août aura lieu la visite des auto-mates à Sainte-Croix, suivi du repas de midi aux Cluds.

Le 8 décembre 2016, la fête de Saint-Nicolas au restaurant du Jura à Bassecourt. Il y a aussi les marches. Concernant celles-ci, Lucien dit qu'il y a un petit problème, c'est le délai d'inscription. Dans les informations, Pierre Ackermann remercie Marcelle Comte qui s'occupait jusqu'à présent de la tombola de Saint-Nicolas qui ne pourra plus assumer cette tâche pour cause de maladie, il remercie aussi Lucien, Emile et Ulrich pour l'organisation des marches. Dans les divers, Emile remercie le président pour la bonne organisation de l'assemblée.

**Orateur du jour**

Bernard nous parle d'abord de la caisse de pensions CFF qui à l'heure actuelle a un taux de couverture de 105,3% et tant qu'elle ne sera pas à 110 ou 115%, il n'y aura pas de bonus. Le point suivant, ce sont les FVP, là aussi rien de changé, pas de hausse du chèque de 100 fr. alloué par les CFF. Il nous fait part des nouveautés sur la prévoyance AVS dont le vote aura lieu le 25 septembre 2016. Il nous parle aussi des procurations, c'est parfois un vrai casse-tête, il ne faut pas négliger de faire des procurations, le mieux c'est de faire des comptes communs, il y aura peut-être moins de surprises si un conjoint s'en va pour faire un retrait d'argent.

Les directives anticipées font aussi partie de son exposé, un jour il faudra prendre congé de notre vie, c'est pour cela qu'il faut bien faire les choses. Il faut faire un dossier de ce que l'on veut ou pas quand c'est l'heure de s'en aller. Il faut en parler à ses proches, avec le médecin traitant, un professionnel de la santé ou du domaine social. Ce document est à déposer chez des personnes de confiance, il doit être daté et signé. Le président remercie Bernard Demierre pour son exposé et lui remet une petite attention. Il lève l'assemblée à 16h15. Une collation est servie à la suite de l'assemblée.

**Le secrétaire. Oscar Schaub**

## Angle droit

## A préjudices identiques, traitements différents...

Dans les méandres des incapacités de travail

**Mon cher voisin touche maintenant l'AI. C'est soi-disant à cause de son dos foutu et il bricole toute la journée dans son jardin. Quand quelqu'un a de tels problèmes et ne peut déjà plus travailler, il ne peut plus rien faire, ou bien?**

Ce genre de récit dans la presse ou à la télévision montre une fois de plus qu'il y a des rentiers ou des rentières AI qui sont encore très verts mais qui ne peuvent plus assumer un travail alors que d'autres paraissent à peine en mesure de se bouger et ne reçoivent pourtant rien. Cela n'en fait pas pour autant des fraudeurs à l'AI. Il n'est souvent pas simple de comprendre que cela tient aux systèmes des diverses assurances. Prenons un exemple: Max a 56 ans, il est ouvrier qualifié. Durant de longues

années, il a travaillé dehors par tous les temps à des tâches de montage, jusqu'à son accident survenu il y a une paire d'années. Il a subi plusieurs opérations de l'épaule, des douleurs dues à l'arthrose ont conduit à la pose d'une prothèse du genou gauche et, suite à plusieurs hernies discales, les médecins ont dû lui bloquer trois vertèbres. Plusieurs assurances sont concernées:

## ■ La Suva

La Suva a pris en charge tous les coûts d'accident et de guérison liés à son problème d'épaule. Elle a constaté que Max, vu l'état de son épaule, ne peut plus accomplir le travail physiquement exigeant qui était le sien. Un travail léger sans avoir à lever le bras au-dessus de la tête serait encore possible. La Suva fait les calculs et accorde une rente de 30%. La Suva s'occupe exclusivement des suites de l'accident.

■ L'assurance indemnité journalière de l'employeur  
Cette assurance doit verser des prestations pour les problèmes de genoux et les douleurs dorsales. Elle verse une indemnité journalière (80% du salaire) pour le temps où Max ne peut pas travailler. Le médecin étant arrivé à la conclusion que Max devrait changer de travail pour des raisons médicales et l'ayant déclaré dans l'incapacité durable d'exercer sa profession, l'assurance indemnité journalière cesse de verser ses prestations après 720 jours, durée maximale pendant laquelle des indemnités journalières sont payées. Cette assurance assure exclusivement la perte de salaire pendant l'incapacité de travail. Elle ne verse aucune rente.

## ■ L'assurance invalidité

Cette assurance a l'obligation d'examiner les atteintes à la santé et de décider, sur la base de cet examen, si une prestation doit être accordée. Il n'est alors pas

seulement question de rendre mais avant tout de mesures comme la reconversion professionnelle, les moyens auxiliaires ou les subventions à un employeur pendant une période de formation. L'AI, comme la Suva, arrive à la conclusion que Max, à cause de son épaule mais aussi à cause de son dos et de son genou, ne peut plus travailler dans une activité à forte charge physique. Un travail de bureau léger le rendrait apte à travailler à 100%. Mais une formation commerciale dépasserait le cadre financier. Max peut suivre un cours d'ordinateur et postule ensuite avec aplomb pour des postes d'aide de bureau. Mais il ne trouve rien. L'AI examine alors la question d'une rente et conclut que Max a droit à ¾ de rente au total.

## ■ La Caisse de pensions de l'employeur

Max recevant maintenant une rente de la Suva et une rente de l'AI, la caisse de

pensions doit aussi lui verser des prestations. Une caisse de pensions n'assure pas que les rentes de vieillesse mais intervient aussi dans le cas d'une invalidité. Les rentes de la Suva et de l'AI se calculent sur la base du salaire avant les problèmes de santé et sur le salaire qui pourrait encore être réalisé avec ces problèmes. Dans le cas de Max, la différence est relativement élevée. Si Max était employé de commerce, il n'obtiendrait aucune rente de l'AI car il serait considéré comme capable de travailler malgré les atteintes à sa santé. La Suva ne lui aurait versé qu'une indemnité pour atteinte à l'intégrité car son épaule ne fonctionne plus aussi bien. Et c'est ainsi que les mêmes atteintes à la santé peuvent conduire à des résultats très différents.

L'équipe de la protection juridique

## COURRIER DE LECTEUR

## Qui va lutter contre la privatisation masquée des CFF?

Avec la chute du mur de Berlin et la réunification des deux Allemagnes, les Chemins de fer fédéraux ont été transformés en société anonyme. Mais c'était avant la crise financière de 2008. Le gouvernement allemand n'a pas trouvé les investisseurs privés pour reprendre le capital action que l'Etat voulait vendre. En Suisse, les CFF ont aussi été transformés en SA avec l'intention de vendre le capital action de certaines divisions, particulièrement profitables, de l'ancienne régie fédérale. Mais chez nous, le peuple a encore une certaine fierté pour ses CFF. Economiesuisse et d'autres faitières patronales n'ont pas trouvé une majorité politique, sous la Coupole, pour proposer la vente du capital action de l'ancienne régie publique. Dans les faits, les CFF fonctionnent déjà comme s'ils étaient privatisés. L'infrastructure est payée par la Confédération, le monopole du trafic marchandises a été supprimé et celui des passagers est soumis à la pression de l'UE, dans le cadre de la réciprocité demandée par certains opérateurs, ainsi que la pression des milieux patronaux des transports routiers. La survie de ce monopole n'est plus qu'une question de temps! On aurait pu s'imaginer que les CFF organisent la résistance avec les syndicats. Eh bien non! Aux CFF, la direction a présenté un plan d'économie qui prévoit la suppression de 900

postes de travail. En fait ces emplois ne seront pas éliminés, ils seront privatisés! En Europe plusieurs dizaines d'entreprises privées se sont construites dans la discrétion, pour reprendre aux entreprises publiques des prestations en personnel et autres mandats exécutés, jusque-là, par des cheminots intégrés au secteur public, protégés par des conventions collectives de travail généreuses, mais coûteuses!

Mon syndicat a protesté contre le projet de restructuration des CFF. Mais l'a-t-il fait pour la forme seulement, ou veut-il vraiment lutter sur le fond? Dans notre journal syndical, j'ai été surpris de découvrir que le SEV offre une tribune d'embauche pour des mécaniciens de locomotive recrutés par un opérateur privé! MEV Independent Railway Services est une multinationale allemande active en Suisse, en Autriche et en Hollande. Cette entreprise est financée par un grand fonds d'investissement international comme une autre société, aussi allemande, Flixbus, qui exerce une très forte concurrence sur les chemins de fer européens. Dans ces fonds d'investissement on trouve des firmes comme Daimler et Uber. Des géants de la finance qui sont en train de construire une Europe où les travailleuses et les travailleurs seront exploités comme avant l'ère du socialisme. Aujourd'hui, je comprends

mieux la relative passivité du conseil d'administration et de la direction des CFF sur les enjeux du 2<sup>e</sup> tube routier au Gothard!

Jean-Claude Cochard, Les Avants

*Où se trouve la limite, la ligne rouge à ne pas franchir pour ne pas enfreindre notre mission syndicale lorsque nous publions une publicité dans notre journal? Quelles sont les entreprises dont nous devrions refuser les insertions? Celles privées qui sont manifestation des requins? Celles publiques qui sont aussi des requins tout le temps, parfois, de temps à autre? Les partis politiques? Les assurances-maladie que certains mettent aussi dans le panier des entreprises peu fréquentables? Ou doit-on tout simplement renoncer à toute publicité afin d'être le plus cohérent possible, sachant qu'une telle option aurait un coût avoisinant les 100 000 fr. annuels, alors que le SEV doit contrôler ses coûts de fonctionnement. Concernant MEV, nous sommes régulièrement en contact avec elle et nous nous assurons qu'elle respecte les conditions usuelles de la branche. Par ailleurs, nous ne souhaitons pas la traiter comme une entreprise de 2<sup>e</sup> catégorie. Les membres que nous y avons ne sont pas de 2<sup>e</sup> catégorie.*

La rédaction

Les nombreuses tâches à venir de la branche touristique

# Un hiver à oublier. Et maintenant?

**« Mauvaise », « une saison difficile », « certainement un résultat négatif »: cet hiver a été décevant pour la plupart des entreprises de remontées mécaniques, à quelques exceptions près. Et on ne s'attend pas à des améliorations. Il n'y a pas de recette toute faite, il faudra soit un soutien des pouvoirs publics, soit des fermetures de certaines installations.**

Le début a déjà été difficile: des températures élevées jusqu'en décembre, peu de neige et un gros déficit de réservations. La météo en général, l'économie morose et le franc fort ont eu leur lot de conséquences: la saison hivernale qui vient de se terminer est à oublier au plus vite pour de nombreuses entreprises de remontées mécaniques.

Ce n'est pourtant pas la première saison qui se déroule dans la douleur. Et l'avenir ne s'annonce pas beaucoup meilleur. Il y a d'énormes coûts d'investissements pour l'enneigement artificiel et les installations de transport. En même temps, la demande baisse sur les pistes, en tout cas en Suisse. Les touristes restent moins longtemps et choisissent leur destination au dernier moment. Mais lorsqu'ils sont là, toutes les offres

doivent fonctionner, indépendamment du temps. Du point de vue syndical, on sait aussi que les conditions de travail sont toujours moins sûres. Dans ces métiers-là, en résumé, on travaille pour des salaires peu élevés, mais on se doit d'être à disposition 24 heures sur 24.

## Lacunes stratégiques

Et maintenant? Les entreprises ne peuvent pas influencer la météo, le taux de change et la situation économique. Un paradoxe quelque peu difficile à comprendre est que la branche des remontées mécaniques a fêté la décision du Parlement d'exonérer de l'impôt sur les huiles minérales le carburant destiné à tous les engins de damage, même ceux qui n'ont pas le filtre à particules. Comme si le changement climatique ne les con-

cernait pas. Ainsi on investira encore plus fortement dans l'enneigement artificiel, jusqu'à ce que les températures soient définitivement trop élevées ou que le lieu soit définitivement en trop basse altitude. La condition sine qua non est qu'il y ait l'argent à disposition. Soit les pouvoirs publics réduisent les dettes, comme à Gstaad, ou font des prêts et des garanties, comme dans le domaine de Flims-Laax-Falera. Ou alors les remontées menacent de faire in-

tervenir des financements privés, comme à Vals avec le financier Remo Stoffel.

Il n'y a pas beaucoup d'éclaircies en vue. Ceux qui s'en sortent mieux que la moyenne sont ceux qui sont aussi attractifs durant la saison estivale (la région de la Jungfrau par ex.), ou ceux qui ont un public-cible bien défini et fidèle (Heinzenberg ou Thusis), qui profitent d'attractions uniques (Zermatt). Le Schilthorn par exemple bénéficie de toutes ces conditions.

## Concentration inévitable

A moyen terme, une concentration sur quelques domaines de sport d'hiver va se faire, avec une diminution du nombre d'entreprises et des conséquences sur les régions concernées et les places de travail. Envisager de tels scénarios maintenant et pas seulement après la prochaine saison catastrophique serait le signe d'une certaine force et d'un sens des réalités. Cela serait aussi plus clair pour le personnel.

Peter Peyer



Beaucoup d'efforts pour peu de plaisir: une photo qui représente bien l'hiver 2015/2016.

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



### Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un set d'écriture Caran d'Ache.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 5:

La station de départ du chemin de fer du Rigi à Vitznau.

Le sort a désigné **Reinhard Scholz**, domicilié à Ste-Croix, membre VPT Nord-Vaudois, retraité.

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

### Conditions de participation:

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

**Par e-mail** Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: [mystere@sev-online.ch](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 13 avril 2016