

Victoire d'étape face aux tpg

Le SEV a remporté une victoire d'étape dans le conflit qui l'opposait à la direction des tpg sur la question du parking. Tout n'est pas rose pour autant. **Page 5**

Gothard: jour J-26

Ueli Hurschler est chargé de donner les cours sur le tunnel de base du Gothard, notamment aux collaborateurs CFF. Il répond à nos questions. **Pages 6 à 7**



L'efficacité du SEV

Horaires illégaux: le mea culpa de la police des transports. **Page 20**

Festivités du 1er Mai

En lutte pour une AVS forte

Des dizaines de milliers de travailleurs et travailleuses ont bravé le froid et la pluie le 1er Mai pour demander le renforcement de l'AVS.

Dans plus de 50 villes et communes, les travailleurs et travailleuses sont descendu-e-s dans la rue pour dénoncer l'austérité qui frappe les services publics et pour demander plus de justice sociale.

Cette journée était placée sous le slogan «Tous ensemble pour une AVS forte!». En ce 1er Mai, l'USS a lancé sa campagne en faveur d'AVSplus, l'initiative demande une hausse des rentes de 10% et qui sera soumise au peuple le 25 septembre. Une échéance capitale pour le renforcement du premier pilier. Les militants et le personnel du SEV s'étaient évidemment mobilisés pour l'occasion.



Nos plus belles photos en pages 8 et 9

A Zurich, ils étaient plus de 10 000 à se réunir.

Les syndicats disent un non clair et net à l'initiative « En faveur du service public »

Un boomerang dangereux

■ La Suisse est le pays du service public par excellence: tous ceux qui ont vécu le service public à l'étranger le savent. Et nos visiteurs le constatent également.

L'initiative «En faveur du service public» n'a récolté aucune voix au Parlement et les syndicats sont unanimement contre. Les initiants ont au départ de belles intentions, mais ra-

tent complètement leur cible avec leur texte. L'initiative est mal formulée et entraînerait le contraire de ce qu'elle prône.

Tous ceux qui glisseront un oui dans l'urne, car ils sont «pour le service public», se seront faits avoir par un titre trompeur, puisque les conséquences seraient opposées à leurs vœux: il y aurait péjoration du service

public, les prix seraient plus élevés et le personnel (et donc ses conditions de travail) serait sous pression. C'est pourquoi il faut dire non le 5 juin!

Dossier pages 10 à 12



EN VITESSE

Service minimum à Genève: l'Etat perd face à la police

Le droit de grève vient de gagner une manche à Genève. La chambre administrative de la cour de justice vient en effet de donner raison à l'Union du personnel du corps de police (UPCP) et au Syndicat de la police judiciaire (SPJ) qui avaient saisi la justice en novembre. Les juges ont estimé que l'Etat «ne pouvait que gravement porter atteinte au droit de grève des syndicats» en appliquant une directive de 2009, relative au service minimum en cas de grève. Les deux syndicats se plaignaient que le service minimum imposé était supérieur aux prestations ordinaires assurées durant les nuits et les week-ends. Le département de la sécurité et de l'économie avait refusé de prendre une décision formelle sur les contours du service minimum, ce que la chambre administrative qualifie de déni de justice. Cette décision porte un sérieux coup aux velléités genevoises de limiter le droit de grève par le biais d'un service minimum.

Moins d'accidents et de victimes

Il y a eu nettement moins d'accidents et de blessés graves dans les transports publics en Suisse en 2015 que les années précédentes. Le nombre de morts est également bas par rapport aux années précédentes. La Suisse revient donc en tête des pays européens en matière de sécurité dans les transports publics, confirmant ainsi la tendance à long terme d'un très haut niveau de sécurité. C'est ce qui ressort du rapport de sécurité 2015, que l'Office fédéral des transports a publié récemment.

Grégoire Praz, de RegionAlps aux TPC

Directeur depuis 2005 de RegionAlps SA, Grégoire Praz s'en ira à fin octobre 2016, pour reprendre la direction des TPC. Le Valaisan, âgé de 41 ans, remplacera Claude Oreiller qui part à la retraite.

Après les plaintes du personnel des trains, les CFF prennent des mesures au Gothard

Les CFF l'admettent enfin : il faut améliorer la situation au Gothard

Le personnel des trains de l'axe nord-sud s'était plaint haut et fort, en début d'année 2016, d'être toujours en première ligne face aux nombreuses critiques des voyageurs et subir leur mécontentement de plein fouet. Les CFF ont maintenant décidé de prendre des mesures pour améliorer la situation.

Guère surprenant: les CFF n'ont pas dit un mot, en communiquant leurs mesures, sur le fait que c'est la sous-fédération du personnel des trains ZPV qui avait soulevé cette problématique au Gothard. La section tessinoise de la ZPV avait critiqué les manquements au niveau du matériel roulant mais

aussi les problèmes de communication qui rendaient leur travail particulièrement difficile. Les CFF visent désormais des améliorations dans ces domaines. Ils vont concentrer leurs efforts sur une meilleure fiabilité des compositions de type ETR 610: 13 millions de francs devraient y être investis. La pendulation et le système de traction devraient être mieux entretenus afin d'éviter les défaillances. Le SEV attend de la part des CFF qu'ils forment leurs ouvriers artisans en conséquence, afin de ne pas être dépendants du fabricant. Il serait bien que soient formés en Italie non seulement les ingénieurs, mais aussi les ouvriers. Les CFF ont indiqué vouloir améliorer également l'information à la clientèle via les portables. Ce qui est le plus important, c'est évidemment que les

trains soient plus ponctuels: cela évite de devoir communiquer des informations urgents aux voyageurs!

Travaux mieux planifiés

La conception d'entretien qui prévoit, au lieu des limitations de vitesse, davantage de travaux durant le week-end et des fermetures de lignes, devrait être à même de diminuer les problèmes récurrents de correspondances. Et dès décembre, il devrait y avoir davantage de marge dans les horaires afin d'améliorer la ponctualité. Les CFF profitent là d'une mésaventure dans la région du lac de Zoug, puisque les travaux qui y étaient prévus n'ont pas encore pu commencer.

Retards à répétition et mécontentement

Les CFF ont bien dû avouer que la ponctualité sur l'axe du

Gothard est, avec 82 %, bien en deça de la moyenne nationale, qui se situe à 89 %. La responsabilité peut être mise, mais en partie seulement, sur les trains en provenance d'Italie, puisque là-bas on ne parle de retard qu'à partir de 15 minutes de différence avec l'horaire.

Réaction syndicale

Le personnel a pris connaissance des informations des CFF et se réjouit de voir comment ces mesures se répercuteront sur le quotidien dans les trains. Déjà lors de leur demande initiale, les agentes et agents de train avaient souligné qu'il s'agissait avant tout de fournir les meilleures prestations possibles aux voyageurs, puisque le personnel des trains reste la carte de visite des CFF.

Peter Moor/Hes

Pas de chemin de fuite aux guichets de Bienne

Le SEV alerte la SUVA

Malgré la pétition du personnel remise début décembre et signée par la quasi totalité du personnel, les textes de la CCT CFF et des dispositions légales en termes de protection des employés, les CFF continuent à faire la «sourde-oreille». Le SEV réagit.

Il s'agit pour le personnel et pour le syndicat de permettre aux collègues de travailler sans craindre pour leur santé. Maintenant, suite au manque d'écoute des CFF vis-à-vis du personnel de la vente, le SEV a

interpellé la SUVA afin qu'elle se prononce sur l'affaire de la suppression de la barrière de protection aux guichets CFF. La SUVA devra donc analyser la situation à Bienne et intervenir auprès des CFF pour corriger ce qui devra l'être afin que l'intégrité, la santé et la sécurité du personnel soient garanties. Pour rappel, les CFF refusent, en prétextant la nécessité de standardiser tous les points de vente, d'écouter la base qui connaît pourtant parfaitement le contexte de travail. Cette même base qui l'avait bien signifié en fin d'année passée par le biais d'une pétition signée par près de 100 % du personnel. Le manque d'écoute de

l'entreprise est incompréhensible et renforce le sentiment de chefs coupés de la réalité du terrain. Jürg Hurni, secrétaire syndical en charge du dossier explique qu'«il n'y a plus de chemin de fuite en cas d'agression et que l'intervention du SEV a déjà permis, heureusement, de modifier l'organisation du point de vente». A l'ouverture et à la fermeture des guichets, le personnel ne travaille en effet pas seul, alors que c'est ce qui était prévu initialement. Au tour maintenant de la SUVA d'agir. On attend avec impatience les résultats de leur analyse.

Henriette Schaffter

■ Ça bouge aux TL

« Le mépris, ça suffit »

Le refus de la direction des TL d'ouvrir des négociations ne restera pas sans réponse syndicale. Certes, le SEV rencontrera le 12 mai les RH pour discuter de la pétition des collègues du M1 qui demandent la reconnaissance de leur polyvalence depuis longtemps. Néanmoins, les sections TL-LEB ont lancé ce 1^{er} mai une action de mobilisation dénommée «Le mépris, ça suffit». Avec laquelle ils demandent outre la polyvalence des collègues M1, l'uniformisation du nombre de semaines de vacances, la gratuité sur le réseau LEB pour le personnel tl, la reconnaissance fiscale du travail du soir, des indemnités pour les remplaçants 2NT et des décomptes enfin corrects à la LA. vbo



Première sortie des ETR 610: les attentes étaient alors encore plus élevées...

APPEL

Communication SEV: votre avis compte!

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

occasionnellement?

■ 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 communica-**

tion à laquelle vous êtes tous invités, qui aura lieu le:

samedi 2 juillet 2016, de 10h à 16h, à Olten

Prière de s'inscrire jusqu'au 22 mai directement par le formulaire qui se trouve sur notre site internet sev-online.ch/comf, par e-mail à 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.

Beaucoup de choses ont bougé depuis que le BLS a mené son fameux programme de diminution des coûts intitulé «Gipfelsturm». Il y a eu des changements, comme le montre le très bon résultat 2015 de l'entreprise. Les collaborateurs devraient pouvoir être fiers puisque ce sont eux qui y ont essentiellement contribué. Cette fierté est cependant troublée par l'attitude de l'entreprise. Les déclarations du BLS contrastent en effet totalement avec les bons résultats de l'entreprise, lorsqu'il s'agit de négocier les conditions de travail et salariales

«Les déclarations du BLS contrastent totalement avec les bons résultats de l'entreprise, lorsqu'il en va de négocier quelque chose pour le personnel.»

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV



du personnel. A l'instar de l'an dernier, lorsque le BLS aurait tout simplement voulu rayer les négociations salariales sous prétexte qu'on négociait la nouvelle mouture de la CCT. Le SEV a certes réussi à amener le BLS autour de la table, mais pour un résultat honteux puisque les salaires ont été gelés. Par égard pour les négociations CCT en cours, on a renoncé à s'engouffrer dans l'engrenage du tribunal arbitral. Mais au vu des chiffres publiés ces derniers jours, la question se pose de savoir si les déclarations pessimistes à tout va ne tiennent pas davantage de la tromperie que de la bonne foi. Face au personnel, par exemple, des pronostics de déficits ont été annoncés pour tous les secteurs il y a un an, ceci en lien avec le franc fort. Des mesures impliquant la contribution du personnel avaient alors été demandées afin d'éviter ces déficits et le personnel avait répondu présent. La décision d'entrer en discussion avait été prise lors d'une assemblée syndicale. Au final cependant, la direction du BLS n'avait pas voulu négocier ces mesures et a abandonné. Nous savons aujourd'hui que leur sombre prédiction était totalement fautive: même BLS Cargo, le secteur le plus concerné par la problématique du franc fort, a obtenu un bénéfice. Les collaborateurs ne sont-ils pas en droit de se demander s'ils ont été pris au sérieux ou non il y a une année? La direction du BLS doit prendre garde à ne pas perdre encore davantage de crédibilité face à ses collaborateurs. Si elle persiste à ne considérer son personnel que comme un facteur de coûts, on ne peut espérer un bon résultat CCT - et surtout dans les temps - dans le cadre des négociations CCT actuelles.

A la rencontre du grand marcheur urbain

Cela fait plus de vingt ans que j'analyse les données du « Microrecensement mobilité et transports », cette grande enquête nationale qui a lieu tous les cinq ans en Suisse, et qui vise à mesurer les déplacements de la vie quotidienne. Si les éditions 1994 et 2000 ont surtout mis en évidence un allongement du temps moyen de déplacements par personnes et par jour, que l'édition 2005 laissait entrevoir une baisse de l'utilisation de l'automobile, l'enquête de 2010 a confirmé la baisse de l'utilisation de l'automobile dans les villes, mais elle a aussi réservé une surprise de taille : l'émergence des « grands marcheurs » en milieu urbain.

C'est une réelle surprise comme il n'y en a finalement pas très souvent dans ce genre de données. Entre les éditions 2005 et 2010 de l'enquête, la baisse de l'utilisation de la voiture était attendue dans les grandes agglomérations, car cette tendance se retrouve dans de nombreux pays européens, tout comme l'accroissement de l'utilisation du train, mais en revanche l'émergence des grands marcheurs urbains... De quoi s'agit-il ? Une petite

minorité de la population, quelques pourcents, s'est mise à marcher plutôt que d'utiliser des moyens de transports mécanisés (comme le vélo) ou motorisés (comme la voiture ou le train), parfois pour aller travailler, parfois pour d'autres motifs, mais il ne s'agit pas de promenade sans autre objectif que de marcher. Ils marchent longtemps, 45 minutes, une heure, ou plus par jour... Et le font généralement en milieu urbain.

Qu'est ce qui guide leurs pérégrinations quotidiennes à pied ? Si les statistiques ne nous en donnent pas les clés, plusieurs hypothèses peuvent être formulées. Il peut tout d'abord s'agir d'une volonté de s'affranchir de la conduite automobile et des transports publics bondés

des heures de pointes pour retrouver le plaisir de la flânerie à pied.

Mais il peut aussi s'agir de faire davantage

d'exercice physique, car avec les nombreuses activités journalières de la vie active contemporaine, il est difficile de trouver du temps pour faire du sport. Il peut aussi s'agir de motivations liées au respect de l'environnement, ou alors plus prosaïquement de ré-enchanter son quotidien par la promenade.

Dans tous les cas, la manière de se déplacer des « grands marcheurs » ne semble en tous cas pas régie par la recherche d'efficacité et c'est d'une certaine manière très rassurant. Les « grands mobiles » prennent le temps de décélérer dans un monde marqué plus que jamais sans doute par l'accélération qui est le propre de la modernité. Ils prennent le temps d'aller lentement, de déambuler, mais aussi de flâner, de s'arrêter. Leur existence est peut-être le signe d'un changement du rapport à la mobilité ? Peut-être préfigurent-ils des comportements de déplacements amenés à se développer à l'avenir ? Ils sont en tous les cas un signe de plus que la marche est un moyen de transport à part entière, et qu'il faut le considérer comme tel, non seulement dans les centres urbains, mais également dans des communes de couronnes d'agglomérations et dans des petites villes.

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



Le BLS juge son résultat comme « satisfaisant »

Bon travail fourni par tous

Cinq domaines, cinq fois du bénéfice: cela ne suffit pas pour rendre la direction BLS heureuse, elle qui estime toujours que le personnel est un facteur de coûts.

Le BLS affiche un bénéfice de 23,7 millions de francs pour l'exercice 2015. Chaque secteur d'activité (Cargo, navigation, transport de voiture dans les tunnels, trafic régional, transport par autocars et BLS Netz) boucle avec un bénéfice. Pour la navigation, ça n'était

pas arrivé depuis 2009. En ce qui concerne le transport de voitures dans les tunnels, on obtient un bénéfice alors même qu'il y a moins de véhicules transportés au Lötschberg. Le volume transporté par BLS Cargo a augmenté de 10,5 %, ce qui engendre un bénéfice certes moindre des autres années, mais bénéfice quand même, malgré la suppression du taux plancher face à l'euro.

Le Groupe a cependant dû injecter 20 millions dans sa caisse de pension, en raison de la diminution du taux d'in-

térêt minimal. Le bénéfice final se situe dès lors à 3,7 millions. Le taux de couverture de la CP est de 107,2 %, ce qui est la valeur la plus élevée depuis 2006.

Des employés exceptionnels

Un résultat pareil ne s'obtient pas automatiquement. Le chef de finances, Reto Baumgartner, qui présentait les chiffres BLS pour la dernière fois, a rappelé que ces résultats avaient été rendus possibles grâce au programme de réduction des coûts « Gipfelsturm ». L'objectif de ce programme

était de faire des économies durables à hauteur de 50 millions de francs. Le BLS a réussi à atteindre un montant d'économies de 62 millions de francs ! « Chaque collaborateur y a contribué » a expliqué Baumgartner. Mais ce fut la seule phrase sur le personnel durant toute la conférence de presse du BLS. Et pourtant, les 3054 collaborateurs du BLS font un travail exceptionnel. Le domaine Infrastructure a par exemple amélioré son chiffre de 1,5 millions ou 68,8 % par rapport à l'année dernière, et ceci principalement grâce à da-

vantage de prestations au sein de l'entreprise et moins de la part de tiers: c'est le travail fourni par les employés BLS.

Le personnel n'est malgré tout considéré que comme facteur de coûts dans les comptes de l'entreprise.

Il semblerait que cela soit pénible pour la direction BLS de montrer à son personnel le respect qu'il mérite. C'est regrettable car la réputation du BLS ne s'arrête pas à sa nouvelle application pour l'achat de billets et l'essor du S-Bahn.

Peter Anliker/Hes

Transports publics genevois

Victoire d'étape du SEV devant la CRCT

Le conflit qui oppose la section VPT-TPG à la direction est à moitié réglé. Le règlement du parking a pu être négocié. Les règlements sur les congés n'ont pas encore trouvé de réponse satisfaisante.

Première satisfaction : une solution négociée a pu être trouvée pour le règlement sur le parking du Bachay-de-Pesay. Pour rappel, la direction et le conseil d'administration des tpg voulaient modifier le texte de manière unilatérale. Le SEV avait alors saisi la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). Et si accord il y a avec les trois syndicats actifs aux TPG, «seul le SEV a décidé de soumettre l'accord à ses membres réunis en AG le 3 mai», précise la secrétaire syndicale

SEV Valérie Solano. Dans les détails, ceux qui ont des horaires irréguliers pourront continuer de se garer gratuitement. Les nouveautés concernent ceux qui ont des horaires réguliers. S'ils habitent dans une zone proche et bien desservie en transports publics, ils peuvent acheter un certain nombre de bons pour se garer lorsqu'ils viennent en voiture. Ceux qui habitent plus loin paieront 6 fr. par jour, mais il n'y a plus de plafond mensuel (fixé auparavant à 100 fr.). Enfin, le co-voiturage est encouragé.

Par contre, le litige portant sur le droit de prendre des congés en lieu et place de primes n'a pas encore été résolu : «La direction a non seulement rendu très difficile de prendre ces congés sur prime, mais voudrait entériner cela dans le règlement pour le 1^{er} janvier 2017, explique Valérie Solano.

Le hic? Elle estime qu'elle peut imposer au personnel les jours où il doit prendre ces congés et ce pour des besoins de service. Or, la LDT est claire : les besoins de service ne concernent pas ce qui peut être planifiable. Ici, on parle du droit du personnel à prendre ces congés D et les congés sur prime en les plaçant déjà en octobre pour l'année suivante. Tout cela montre une fois de plus que les tpg sont en sous-effectifs et veulent accroître leur marge de manœuvre dans la planification. Pour l'heure, les fronts sont bloqués.»

Les TPG refusent toutefois d'embaucher plus de personnel : pourtant avec un taux d'absentéisme de plus de 10% et sachant que chaque pourcentage coûte environ 3 millions en frais divers, de nouveaux postes feraient clairement sens.

Vivian Bologna

■ MOB

Un chantier mal mené

Aucune faute ne peut être reprochée au conducteur de locomotive de chantier qui avait été blessé lors d'un accident de train en septembre 2011. Le jugement vient d'être rendu.



Les Rochers de Naye, paysage de carte postale... mais mauvais souvenir pour le conducteur de locomotive qui y a été victime d'un accident en 2011.

Mauvaise conduite du chantier
Lors de l'enquête qui avait suivi l'événement, il avait été signalé que c'est l'instabilité de la voie en cours de réfection qui avait provoqué cet accident. C'est le manque de préparation et la façon de conduire le chantier qui ont été incriminés.

Daniel Monod, président de la section MOB, estime qu'on peut être satisfait de ce jugement : «La section SEV/VPT MOB n'a

pas été sollicitée dans ce dossier, les deux collègues n'étaient pas encore syndiqués au moment des faits, mais nous sommes contents pour le conducteur malheureux et son compagnon d'infortune. Il ajoute : «C'est le «petit» qui a été écouté, entendu et défendu dans cette affaire. C'est une bonne conclusion».

Henriette Schaffter

CHRONIQUE

Digital detox

J'ai eu mon premier portable, très basique bien sûr, en 2001. J'avais alors 28 ans ! Quel chemin parcouru depuis, puisque j'envoie désormais un « digital detox » !

Je pense bien que les jeunes d'aujourd'hui n'attendent jamais aussi longtemps pour faire l'acquisition d'un smartphone. Mais au fait, à quel âge achète-t-on un portable à son enfant ?

Récemment, je regarde le journal télévisé sur une chaîne française. Le sujet du reportage m'interpelle et me laisse dubitative : « A 13 ans, il n'a pas de portable. Comment fait-il ? Pourquoi ses parents ont-ils fait ce choix ? »

Euh... elle est si particulière que ça, cette situation ? Dans le reportage, on met le doigt sur le fait que les parents offrent souvent des natels à leurs enfants afin de savoir 24 h sur 24 où ils sont... ce qui donne, dans le cas présenté : « Théophile rentre seul de l'école et n'a pas de portable. A son arrivée à la maison, sa maman lui demande comment était sa journée d'école. »

Même si je suis une accro au smartphone depuis quelques années, je reste quand même avant tout une « campagnarde » et le fait qu'on fasse un reportage sur la soi-disant étrangeté de cette situation me choque un peu. Ça se passe comment chez les autres parents ? Les enfants écrivent-ils à leurs parents lorsque la cloche a sonné, lorsqu'ils passent la porte d'entrée de l'école et encore lorsqu'ils sont à mi-chemin de la maison ?

Mais mes filles n'ont pas encore cet âge-là. Peut-être que dans quelques années, j'aurai complètement changé d'avis...

Les livres sur les digital detox (vivre sans avoir son natel toujours à portée de main, se désintoxiquer des sms et autres whatsapp) me font de l'œil sur les étagères de librairies. Car je ne compte plus mes soirées passées à surfer sur le net, sans but précis. Je ne compte pas non plus les applications de jeux chargées pour mes filles. Je ne compte plus non plus les sms mal interprétés, qui ont débouché sur des incompréhensions de part et d'autre.

Lorsque mon natel n'a plus de batterie, je suis perdue. Angoissée par le fait de ne pas être joignable, de ne pas pouvoir partager ce que je vis dans la seconde avec mes amis, avec ma famille. Comment vais-je survivre dans le train sans mon portable ? Comment vais-je avertir mon mari de l'heure de mon retour ? Quelle information capitale vais-je manquer sur le teletext ?

Ah j'oubliais... peut-être que je vais enfin pouvoir profiter du paysage que je traverse plusieurs fois par semaine depuis maintenant huit ans. Ou discuter avec la personne que je vois depuis bientôt autant de temps dans le train, à qui je n'ai jamais adressé la parole. Sait-on jamais.

Henriette Schaffter

Le personnel de conduite et de maintenance suit des cours pour apprendre à connaître le tunnel de base du Gothard



Grand manque d'infos

La remise du tunnel de base du Gothard à CFF Infrastructure par Alptransit au 1^{er} juin se rapproche. La fête est organisée entre autres par Ueli Hurschler. En tant qu'ancien chef d'intervention à Erstfeld, il connaît bien le plus long tunnel ferroviaire du monde et il transmet son savoir actuellement au personnel des CFF et d'autres entreprises. Nous avons voulu vérifier d'un peu plus près l'étendue de ses connaissances.

■ **contact.sev:** A qui vos cours sur le tunnel du Gothard sont-ils destinés?

Ueli Hurschler: les principaux groupes-cibles sont les mécaniciens de locomotives et les chefs de trains qui rouleront à l'avenir dans le tunnel, ainsi que le personnel de maintenance. Parmi ce dernier, il y a aussi des collaboratrices et collaborateurs de l'entreprise de nettoyage ISS qui a remporté l'adjudication pour le nettoyage du canal dans le tunnel. Et le personnel roulant n'est pas uniquement du per-

sonnel CFF, mais il y a également d'autres entreprises ferroviaires en jeu.

■ **Comment le cours se déroule-t-il?**

Il commence normalement le matin à la Locanda Dazio Grande à Rodi, une ancienne douane uranaise du 16^e siècle. Depuis là, on peut se rendre très vite jusqu'au poste multifonctions de Faido dans le tunnel, que nous visitons après nous être équipés et suite à une instruction sur la

sécurité. Durant l'autre moitié de la journée, on fait de la théorie sur l'exploitation normale du tunnel, les réactions en cas d'accident et la maintenance dans le tunnel. Je donne maintenant aussi des cours à Olten, au personnel Cargo qui organise en back-office les prestations opératives. A cause des sous-effectifs, il aurait été en effet difficile de former ces collègues sur place, dans le tunnel. A l'occasion de ces cours, je montre le film que le chef de train Daniel Vetterli a tourné dans le tunnel durant l'un de mes cours.

■ **Quel est le contenu du cours?**

Pour le personnel roulant, c'est la gestion des événements qui est en ligne de mire: que faut-il faire en cas de perturbation dans le tunnel, jusqu'à ce que l'équipe d'intervention arrive? Mais la formation sur le processus détaillé fait l'objet d'un deuxième cours. J'ai la chance de transmettre avant tout la fascination du tunnel. Pour le personnel de maintenance, je passe un peu plus vite sur les déroulements en cas d'accident ou de perturbation, et j'approfondis plutôt la protection des travailleurs pendant les tours d'entretien dans le tunnel. En plus des risques liés au travail souterrain, j'aborde aussi la protection de la santé, par exemple l'importance de bien se nourrir lorsqu'on travaille par équipes.

■ **Comment fonctionne la maintenance dans le tunnel?**

Chaque semaine, durant les trois nuits entre le samedi et le mardi, un tube est fermé pen- dant 8 heures et des travaux sont effectués à 19 endroits au maximum. A chacun de ces endroits, au moins un véhicule doit être préparé avec le matériel nécessaire et disposé sur le train de travaux. Ceci est un très grand travail, car le train doit livrer les bons véhicules aux bons endroits et, à la fin, il doit les récupérer. Deux heures sont prévues dans le tour de service pour cette logistique. Le premier tour de maintenance est prévu dans la nuit du 11 au 12 juin. Certaines installations sont en exploitation depuis déjà 5 ans et doivent être bientôt changées.

■ **Dans quelle mesure le travail dans le tunnel nuit-il à la santé?**

Le travail sans voir la lumière du jour demande un temps d'adaptation et l'air très chaud et très sec exige une bonne hydratation. Dans certains endroits, la température va jusqu'à 35 degrés. Là, toutes les 50 minutes il faut faire une pause de 10 minutes dans le container du personnel climatisé. Sur chaque poste de travail il faut qu'il y ait un tel container pour le cas où du gaz s'échapperait. Dans un souterrain ce gaz s'accumulerait au lieu de se disperser dans l'air. Les ouvriers doivent tous être équipés d'un masque à oxygène. Dans l'eau chaude stagnante, il peut également y avoir une prolifération de légionelles, ce sont des bac-

téries qui infectent les poumons si elles sont inhalées. A cela s'ajoute le poids du travail par équipes, où l'on est engagé en règle générale trois week-ends de suite. Les proches doivent s'en accommoder. Le travail irrégulier avec beaucoup de tours de nuit et du week-end explique pourquoi il est tellement difficile de recruter du personnel de maintenance. Les salaires ne sont pas suffisamment attractifs pour compenser un tel désavantage.

■ **Est-ce que le manque de lumière constitue un problème pour la santé?**

Je pense que non, car celui qui accepte un tel travail y a réfléchi et peut le supporter. Une personne qui a besoin de beaucoup de soleil ne se présentera pas pour ce genre de travail.

■ **Qu'y a-t-il de particulier dans ce tunnel, si ce n'est qu'il fait 57 km de long et devient ainsi le plus long tunnel ferroviaire?**

Sa longueur est quelque chose de particulier. Mais le tunnel est aussi particulièrement sûr, parce qu'il est formé de deux tubes à une voie qui sont reliés tous les 325 mètres par des couloirs transversaux. En cas de problème, on est en sécurité dans ces couloirs, après fermeture des portes vertes. S'il devait y avoir de la fumée, elle serait aspirée par la ventilation et rejetée hors du couloir. Les installations sont doublées, ainsi, si l'une d'entre elles tombe en panne



«Ce tunnel est particulièrement sûr»: Ueli Hurschler au centre de maintenance et d'intervention d'Erstfeld, avec l'un des deux modèles du tunnel qu'il a co-initié en tant que chef d'intervention à Erstfeld.

c'est l'autre qui prend le relais.

■ **A quel niveau le tunnel de base du Lötschberg est-il différent, si ce n'est par sa longueur de seulement 34,6 km?**

Le tunnel de base du Lötschberg ne dispose pas de deux tubes sur toute la longueur, c'est pourquoi trois concepts de sauvetage sont prévus: dans les tronçons à un seul tube, les passagers sont éva-

lués par les petites galeries parallèles avec des minibus. Dans les tronçons où le deuxième tube est percé mais qu'il est seulement goudronné, les bus peuvent rouler. Et dans les tronçons où les deux tubes sont percés et équipés, l'évacuation se fait sur les rails, comme ce sera le cas dans le tunnel du Gothard. La gestion des perturbations est ainsi plus compliquée dans le Lötschberg. Si un train marchandises qui comporte un danger d'incendie a un accident, dans le Gothard nous pouvons nous rendre sur place avec le train d'intervention par

sorte de questions et nous profitons de leur expérience.

■ **Le tunnel de base du Gothard est-il vraiment sûr?**

Oui. Beaucoup de participants au cours expriment un sentiment de peur dans un premier temps, surtout à cause de la longueur. Un train marchandises traverse le tunnel en une demi-heure. Mais à la fin de la journée ils se sentent plus sûrs car ils connaissent le concept de sécurité et ils savent comment se comporter en cas de problème. La formation contribue à la sécurité car elle prépare le personnel à tous les événements ou acci-

dents possibles. Cela est très apprécié par les participants. L'entreprise a fait un bon investissement.

■ **Quelle est l'ambiance dans les cours et dans les deux centres de maintenance et d'intervention?**

De manière générale on attend encore beaucoup d'informations. En ce moment, on a l'impression que l'information ne circule pas comme elle devrait, aussi pour le personnel de la maintenance. Il est logique que chaque unité d'organisation ne sache pas encore tous les détails que les collaborateurs concernés par les diverses tâches aimeraient bien connaître. Mais les personnes de la direction devraient clarifier tous les détails avant que le personnel ne doive commencer son travail. C'est pourquoi l'ambiance n'est pas euphorique, les gens sont plutôt dans l'expectative. Dans le service d'intervention on est content qu'après l'installation à Erstfeld en octobre et à Biasca en décembre, on puisse gentiment commencer le travail au quotidien.

■ **Et quelle est l'ambiance**

dans le canton d'Uri?

Pendant des années, des postes de cheminots ont été supprimés, surtout parmi le personnel des locs, et maintenant beaucoup de postes de travail ont été créés au centre de maintenance et d'intervention, mais cependant pour d'autres catégories professionnelles. En tant qu'urais, j'espère que les responsables du tourisme, avec l'aide de CFF Historique, des excursions en montagne et des visites du dépôt CFF et du centre de maintenance et d'intervention pourront mettre sur pied un produit durable de bonne qualité.

■ **On sent que tu es fier du tunnel de base du Gothard et que tu as apporté ta contribution avec beaucoup de cœur pour en préparer l'exploitation.**

Oui je suis fier du tunnel. Chaque fois que j'y entre, je suis fasciné de voir l'œuvre des dessinateurs, des ingénieurs, des mineurs et des techniciens, avec une précision suisse jusque dans les détails. J'accomplis volontiers ma part du travail. Je transmets mon savoir avec beaucoup de plaisir. Je dis toujours aux participants au cours, pour com-

mencer la journée: «Je vais vous montrer «mon» tunnel en espérant que ce soir, ce sera notre tunnel.»

■ **Est-ce que le tunnel comporte des lacunes?**

Je ne me permettrais pas, vu que je connais assez peu les détails pour l'instant, de parler de lacunes.

■ **Te réjouis-tu d'arriver au 1^{er} juin, et où seras-tu ce jour-là?**

Je me réjouis énormément mais je reste humble car il y a de grandes responsabilités en jeu. Le 1^{er} juin je serai sur la place de fête de Rynächt dans le canton d'Uri.

■ **Que feras-tu ensuite professionnellement?**

Après avoir effectué les travaux de rangement, dès le 1^{er} juillet jusqu'en décembre, je vais participer au projet «Gottardino». Il s'agit de la traversée en train du tunnel de base pour le public avec une visite guidée du poste multifonctions de Sedrun. Et j'espère que je pourrai continuer à partager mon savoir dans le cadre de formations spécialisées et de visites jusqu'à ma retraite.

Interview: Markus Fischer/mv

BIO

Ueli Hurschler, 60 ans, a grandi à Küsnacht am Rigi. De 16 à 18 ans, il a fait son apprentissage d'agent du mouvement aux CFF et il est devenu assez vite membre SEV. Il a travaillé pendant longtemps à Altdorf et a été le dernier chef de gare de la gare de Flüelen avant son automatisé en 2003. En tant que chef de la plateforme Cargo-production de Suisse centrale, il a eu à faire pour la première fois avec le tunnel de base du Gothard, étant donné que «son» team Cargo à Erstfeld était chargé de transporter les déblais d'Amsteg à Flüelen. Dès novembre 2005, il a mis sur pied la défense d'entreprise d'Erstfeld et, dès 2009, en tant que chef de rayon d'intervention à Erstfeld il a constitué la défense d'entreprise de Rotkreuz et le team de gestion des perturbations à Arth-Goldau. Dès

2010 il a participé à 50% au projet de gestion des perturbations des NLFA, à la planification des centres de maintenance et d'intervention d'Erstfeld et Biasca, et il a élaboré les processus d'intervention avec les services cantonaux d'intervention. Le 1^{er} mars 2015, il quitte la direction d'intervention à Erstfeld et devient chef-adjoint du projet partiel Installations ferroviaires et exploitation pour la fête d'ouverture du tunnel «Gottardo 2016», de même qu'instructeur spécialiste pour donner les cours sur le tunnel. Il habite avec sa femme à Silenen, ils ont deux filles adultes et cinq petits-enfants, avec lesquels il passe volontiers son temps libre. Ses hobbies sont le vélo et le ski de fond. Sa devise: «Vois le côté positif des choses et cela deviendra réalité.»

Le thème de l'AVS est fédérateur. Ici à Lausanne



Environ 400 manifestants ont défilé dans les rues de Lausanne. Ils se sont notamment arrêtés devant un magasin Bata, pour huer l'entreprise, qui va fermer toutes ses succursales suisses et licencier 175 personnes, sans plan social.

Genève

Près de 2500 personnes ont participé au cortège du 1^{er} mai à Genève, placé sous le signe, comme ailleurs en Suisse, de la votation AVSplus de septembre prochain.



45 litres de soupe distribués à une quarantaine de chauffeurs TPF



Une vingtaine de membres SEV ont défilé dans les rues de Fribourg, dans un cortège d'environ 300 personnes.

Comme le veut désormais la tradition fribourgeoise, une section TPF prépare la soupe de Chalet sous une tente et la sert aux chauffeurs venus se réchauffer quelques instants au sein de la manifestation. Cette année, c'est la section TPF régionale qui était aux fourneaux.



Manifestation interjurassienne

Le cortège du 1^{er} mai interjurassien était surtout axé sur les nombreuses fermetures d'offices de poste dans la région. A Moutier, on a



surtout entendu la prière des membres syndicom: «Saint-Epauvillers, priez pour nous, Saint-Boécourt, priez pour nous, Saint-Belprahon, priez pour nous, Saint-Rossemaison, priez pour nous», en lien avec les fermetures d'offices postaux déjà réalisées et à venir.

AVSplus, pour une AVS forte!

Ensemble, luttons pour la justice sociale

En ce 1^{er} mai, la population descend dans la rue pour manifester contre le démantèlement des rentes et les pertes d'emplois, ainsi que pour plus de justice sociale dans plus de 50 localités de Suisse. Pour cette fête des travailleuses et des travailleurs 2016, l'USS a choisi le slogan «Tous ensemble pour une AVS forte!».

Lors de ces rassemblements, la population manifeste pour que la baisse des rentes du 2^e pilier soit compensée par une hausse des rentes de l'AVS. Elle proteste aussi contre les

projets de la droite qui veut imposer le démantèlement des rentes et le relèvement à 67 ans de l'âge de la retraite, alors que les travailleuses et travailleurs âgés ont aujourd'hui déjà de la peine à conserver leur emploi jusqu'à l'âge ordinaire de la retraite. Des dizaines d'orateurs et oratrices montreront que l'AVS est parvenue à maîtriser jusqu'à ce jour le vieillissement de la population et que ce sera aussi le cas demain. Ils dénonceront l'argument de l'«inévitabilité démographique» comme étant un grossier stratagème politique destiné à imposer une baisse des rentes, et exigerons que l'AVS soit renforcée.

Citations tirées des discours
Paul Rechsteiner, le président

de l'USS, a déclaré à Thône et à Spiez: «Les rentes des caisses de pension sont toujours plus mauvaises, au point que c'en est parfois dramatique. Et cela surtout pour les futurs retraités et retraités. L'initiative AVSplus exige une augmentation des rentes de 10%. Cela a évidemment un coût. Mais se serait nettement moins cher que si l'on voulait obtenir le même résultat avec le 2^e pilier et beaucoup moins cher qu'avec les assurances privées (3^e pilier).» Giorgio Tuti, président SEV, s'est exprimé à Berne sur le même sujet: «Il est évident que les personnes qui gagnent bien leur vie ne désirent pas que l'AVS soit développée, car ils paient des cotisations sur l'entier de leurs salaires éle-

vés et ne reçoivent que la rente maximale, qui est la même pour tout le monde. Il est aussi évident que les assureurs privés et les banques soient contre ce projet. Ils dénigrent l'AVS et veulent l'affaiblir pour pouvoir faire des affaires avec les caisses de pension et le 3^e pilier.» A Bienne, Doris Bianchi, l'adjointe du premier secrétaire de l'USS a justifié la nécessité de l'initiative AVSplus de la sorte: «Il n'y a plus que les personnes qui gagnent bien leur vie qui peuvent appréhender la retraite sans se faire de soucis. Pour recevoir une rente décente d'environ 2000 francs par mois de sa caisse de pension, il faut avoir accumulé au moins un demi-million de capital. Il n'y a plus que les hauts reve-

nus qui y parviennent encore. Même les salarié-e-s qui gagnent environ 7000 francs bruts par mois ont de la peine à atteindre cet objectif.» Katharina Prelicz-Huber, la présidente du SSP, a abordé un autre sujet à Aarau et a recommandé le 2x NON aux initiatives «En faveur du service public» et «Vache à lait». Les deux objets menacent «un service public étendu jusque dans les régions périphériques [...]». Et s'il venait à manquer 1500 millions de recettes dans les caisses fédérales à cause de l'initiative «Vache à lait», cela impliquerait un énorme plan d'austérité dans la formation, la santé, le social, les transports publics, etc.» Vania Alleva, la présidente d'Unia a fustigé à Coire les re-

cettes de crise néolibérales, dans le monde et en Suisse. «Que la Banque nationale suisse se soit agenouillée devant les marchés financiers en est un exemple parlant. L'abandon du taux plancher a en l'espace d'un an déjà détruit des dizaines de milliers d'emplois. Il n'est donc pas étonnant que le nombre de pauvres ait à nouveau augmenté en Suisse, à 530000 personnes. Quelque 800000 personnes ne peuvent pas se permettre de partir une semaine en vacances. Par contre, la fortune des 300 personnes les plus riches a augmenté de 481 à 596 milliards au cours des quatre dernières années.»

USS

La Chaux-de-Fonds: 1er Mai sous la neige



A La Chaux-de-Fonds, le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique a bravé le froid avec Bruno Ryf (TS-Romandie, à gauche) et René Tschantz (TRN-Rail, à droite).

Ci-contre un manifestant qui critique Bolliger. Mais attention, un Bolliger peut en cacher un autre, même dans les Montagnes neuchâteloises. Ici, ce n'est pas le directeur des CJ qui est épinglé, mais le grand chef de Migros.

Les syndicats du service public, SEV, syndicom et SSP, unis contre l'initiative « En faveur du service public »

« Cette initiative est une tromperie. Elle entraînerait des suppressions de postes, une dégradation des conditions de travail et une desserte de base limitée. »

Dore Heim, secrétaire dirigeante de l'USS



L'initiative menace le chemin de fer intégré - entre autres

L'élément essentiel du succès du rail en Suisse est le principe du chemin de fer intégré: une entreprise est responsable de l'infrastructure et de l'exploitation, pour le trafic régional comme pour le trafic grandes lignes et aussi pour le transport des marchandises. Cette pratique représente un obstacle pour les partisans de la libéralisation, et l'initiative « En faveur du service public » pourrait jouer en leur faveur.

Même si les directeurs des compagnies de chemins de fer suisses se prennent volontiers pour des entrepreneurs, ils ne le sont pas. Ou, si l'on reprend les mots de Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports: ils ne sont pas des entrepre-

neurs, mais veulent jouer à ce jeu-là avec l'argent de nos impôts. Bien sûr, nombre d'entre eux acceptent sans vergogne de se faire grassement payer, ce qui peut représenter un motif de voter « oui » à l'initiative « En faveur du service public ».

Ce qui est dit n'est pas ce qui est écrit

Cependant, ni la colère qui monte au vu des salaires exorbitants, ni l'énervement qui découle des correspondances ratées ou des gares fermées ne justifient un « oui », car les répercussions seraient lourdes si les subventionnements croisés et les bénéfices pour les transports publics étaient interdits. Les subventionnements croisés sur la base des bénéfices des domaines rentables de l'entreprise sont justement ce qui fait vivre les chemins de fer: la ligne InterCity bien fréquentée de l'axe St-Gall-Zurich-Berne-Lausanne-Genève apporte l'argent dont les CFF ont besoin pour pouvoir circuler à 23h le soir avec un train régional dans un coin reculé du pays. Et les gains immobiliers des CFF, vertement critiqués, apportent les moyens nécessaires au financement de l'entretien des voies supporté par la division Infrastructure.

Pression à la privatisation

Toutefois, cela ne représente que la moitié de la vérité car les citoyennes et citoyens, par leurs impôts, contribuent largement à la couverture des coûts, aussi bien pour le trafic régional que pour l'infrastructure.

ture. Si le trafic grandes lignes ne pouvait plus continuer à engendrer des bénéfices, alors les pertes du trafic régional seraient massivement plus élevées. En conséquence: pour pouvoir maintenir les mêmes prestations, la Confédération devrait insuffler beaucoup plus d'argent. Mais elle n'en a pas l'intention, bien au contraire: en ce qui concerne le trafic voyageurs régional, elle a déjà annoncé qu'elle veut réduire sa part de subventions, et il faut s'attendre à des coupes dans l'horaire. Le président du SEV Giorgio Tuti prévient: « Sans les subventionnements croisés, des parties importantes du trafic régional seraient mises en péril; et la pression sur les conditions d'engagement augmenterait. »

Mauvais pour le personnel

Sans subventionnement croisé issu de bénéfices, un éclatement des CFF ne serait qu'une question de temps, et l'idée qui germe dans certains milieux économiques de privatiser le trafic grandes lignes (et l'immobilier!) afin de réaliser des bénéfices aurait le vent en poupe. Les répercussions pour



Une offre large, ponctuelle et fiable. Le service public suisse a besoin de soutien et non pas d'attaques contre lui.

sés qui, d'un point de vue financier, étaient tout sauf une bonne période: vers la fin du siècle dernier, les CFF affichaient des déficits de plusieurs centaines de millions de francs et ceux-ci devaient être régulièrement comblés par la Confédération. Le Parlement et certains cercles économiques ont alors eu l'idée de réaliser une privatisation totale. Avec un plan d'économies draconien durant la deuxième moitié des années 90, les CFF ont pu retrouver des bases solides qui leur ont permis de poursuivre le chemin de fer intégré. Le prix en fut élevé: plus de 10 000 postes de travail supprimés, le trafic marchandises réduit et l'automatisation des gares encouragée avec fermeture des guichets, multiplication des gares fantômes et baisse de la qualité du service à la clé. Ce sont les raisons qui ont poussé les auteurs à lancer cette initiative. Mais ce serait une erreur de croire qu'un « oui » rétablirait les acquis. Au contraire: cela donnerait l'occasion de faire une autre coupe drastique dans les transports publics!

Peter Moor/SEV

Un danger pour les services publics cantonaux et communaux

Une attaque en plein cœur

Bien que l'initiative trompeuse « En faveur du service public » ne vise directement que les entreprises de la Confédération, l'introduction d'un tel article dans la Constitution fédérale aurait des répercussions négatives sur les échelons régionaux, cantonaux et communaux.

« Les initié-e-s font comme si toutes les entreprises publiques de transport, de logistique et de communication de Suisse étaient depuis longtemps déjà privatisées, comme si nous nous trouvions dans un système de type britannique, où des « managers » malhonnêtes gagneraient gros en diminuant la densité des infrastructures, en dégradant leur qualité et en négligeant leur

entretien », souligne le secrétaire central du SSP Kurt Altenburger, responsable du secteur des transports de proximité. Or cette image est fautive. Les transports publics sont précisément un domaine qui a été fortement développé en de nombreux endroits au cours de ces dernières années, par exemple au niveau des cadences et des services nocturnes. De plus, il s'agit encore et toujours de transports publics, dans la mesure où les pouvoirs publics interviennent en tant que donneurs d'ordres et définissent le type de prestations souhaité et le lieu où elles seront fournies. Les entreprises de transport leur communiquent ensuite le prix auquel elles peuvent fournir les prestations demandées. Elles ne disposent donc que d'une marge de manœuvre assez limitée.

Une initiative mal formulée...

Bien évidemment, la demande de diminuer les salaires des cadres supérieurs est une revendication populaire qui n'est pas fondamentalement fautive. Ce point obtiendrait certainement le soutien du SSP, s'il figurait dans l'initiative en question... Or le texte de cette dernière ne mentionne pas de salaires de CEO qui ne devraient pas dépasser ceux des membres du Conseil fédéral. Mais il cite « les salaires et les honoraires versés aux collaborateurs de ces entreprises », qui ne doivent pas être supérieurs à ceux du niveau fédéral. Si une négociation de CCT pour les entreprises concernées permettait d'obtenir une augmentation de salaire supérieure à ce qui aurait été octroyé par le parlement correspondant à son administration, ce gain ne pourrait pas être accordé. Dommage!

Il est vrai que l'initiative ne concerne directement que les entreprises fédérales. Néanmoins, ce n'est pas seulement la solidarité avec les syndicats SEV et syndicom qui fait réagir le SSP. En effet, lorsque la Confédération inscrit de tels principes dans la Constitution fédérale, les cantons et les communes lui emboîtent généralement assez rapidement le pas. Et c'est là que guette le vrai danger! Cette initiative est dangereuse en raison de l'interdiction de viser « un but lucratif » et de procéder à un « subventionnement croisé », une idée qui fait autant tache dans le contexte régional que dans le contexte national. L'interdiction de réaliser des bénéfices stipulée par l'initiative part peut-être d'une bonne intention, mais elle manque absolument le but visé. Il est

Suite en page 12

L'INITIATIVE

L'initiative populaire « En faveur du service public » demande un article supplémentaire dans la Constitution fédérale:

Art. 43b: Principes applicables aux prestations de base fournies par la Confédération.

¹ Dans le domaine des prestations de base, la Confédération ne vise pas de but lucratif, ne procède à aucun subventionnement croisé au profit d'autres secteurs de l'administration et ne poursuit pas d'objectif fiscal.

² Les principes définis à l'al. 1 s'appliquent par analogie aux entreprises qui accomplissent des tâches légales pour le compte de la Confédération dans le domaine des prestations de base ou que la Confédération contrôle directement ou

indirectement par une participation majoritaire. La Confédération veille à ce que les salaires et les honoraires versés aux collaborateurs de ces entreprises ne soient pas supérieurs à ceux versés aux collaborateurs de l'administration fédérale.

³ La loi règle les modalités; elle distingue en particulier les prestations de base des autres prestations, assure la transparence des coûts dans le domaine des prestations de base et garantit un emploi transparent des recettes provenant de ces prestations.

Le Conseil fédéral et le Parlement refusent l'initiative. Aussi bien au Conseil national qu'au Conseil des Etats, il n'y a pas eu une seule voix en sa faveur, ce qui arrive très rarement.

Dore Heim: «L'initiative est une tromperie»

Dore Heim est secrétaire dirigeante à l'USS et s'occupe du dossier de la politique des infrastructures. Son avis sur l'initiative «En faveur du service public» est clair.

■ **contact.sev: La Confédération fait-elle des bénéfices avec ses entreprises de service public?**



Dore Heim: Oui, la Poste, les CFF et Swisscom reçoivent un mandat explicite

du Conseil fédéral: ils doivent faire des bénéfices. Dans les faits, il y a quelques domaines du service de base qui sont lucratifs, comme par exemple le trafic grandes lignes des CFF ou le trafic

des paiements de Postfinance. Si l'initiative était acceptée, la légitimité de cette recherche de gains serait alors discutable. Dans le cas des CFF, qui ont obtenu un bénéfice de 131 millions de francs avec leur trafic voyageurs grandes lignes en 2015, ce manque à gagner signifierait que la Confédération devrait injecter encore plus d'argent afin de financer les coûts élevés de l'infrastructure ferroviaire.

■ **Qu'en est-il à la Poste?**

A la Poste, nous avons aujourd'hui un subventionnement croisé réciproque: la Confédération finance l'exploitation des cars postaux chaque année à hauteur de 200 millions de francs et subventionne l'envoi des journaux à hauteur de 50 millions de francs. En retour, 200

millions du bénéfice de l'entreprise sont versés dans les caisses fédérales. Si l'initiative passe, la Poste n'aurait plus que des coûts et aucune rentrée. A quelle vitesse l'appel de la majorité bourgeoise de limiter la desserte de base aux prestations postales serait-il alors suivi?

■ **Et Swisscom?**

Swisscom est une société anonyme avec de nombreux petits actionnaires. L'initiative ne permettrait rien d'autre qu'une distribution des dividendes. La Confédération devrait payer tous les petits actionnaires, ce qu'elle ne peut pas se permettre financièrement. Elle se retirerait et laisserait la majorité des actions à des privés. Swisscom serait alors

totalelement privatisée et les pouvoirs publics n'auraient plus aucune influence sur la politique d'entreprise et du personnel.

■ **Que se passera-t-il si l'initiative est acceptée?**

La Confédération reçoit chaque année en moyenne 600 millions de francs de recettes de la part de Swisscom et de la Poste. Les initiants prétendent que c'est ainsi que les dépenses de l'armée sont subventionnées. Ils veulent l'empêcher par cette initiative. C'est purement polémique. On n'économisera pas dans l'armée, comme le montre le programme d'économies actuel, mais dans la formation et la recherche, au niveau du personnel de la Confédération, dans la coopéra-

tion au développement, dans les transports publics ou dans les assurances sociales.

■ **Quelles conséquences pour les CFF ou la Poste?**

Nous pensons qu'il y aurait une scission des entreprises: les domaines rentables seraient privatisés tandis que les domaines déficitaires resteraient étatiques. Une perspective désastreuse pour les collaboratrices et collaborateurs, protégé-e-s aujourd'hui par une bonne CCT!

■ **Ta conclusion?**

Cette initiative est une tromperie. Elle entraînerait des suppressions de postes, une dégradation des conditions de travail et une desserte de base limitée.

Suite de la page 11

évident qu'il faut exclure la réalisation de profits privés au moyen de fonds publics. Or le domaine des transports publics connaît déjà une réglementation de ce type. Et cette interdiction de distribuer des bénéfices à des actionnaires privés, il s'agit de la protéger. La preuve de l'efficacité de cette disposition réside dans le fait que jusqu'à présent, les multinationales du transport n'ont pas cherché à s'implanter sur le marché suisse des transports de proximité, tandis qu'elles ont accaparé les compagnies de métro, de RER et de bus les unes après les autres dans nos pays voisins. Kurt Altenburger estime que «pour une fois, la Suisse est véritablement un cas particulier – mais un cas positif».

■ **Un système qui répond à une volonté politique**

De facto, il n'est pas possible de réaliser des «bénéfices» dans ce domaine, mais tout au plus des excédents temporaires, qui seront affectés à un usage bien défini. Un autre élément erroné de cette initiative est l'abandon du «subventionnement croisé», qui est non seulement pratiqué dans l'économie privée, mais qui représente aussi une ressource vitale pour les prestations publiques. **Christoph Schlatter, SSP**

L'initiative vise surtout Swisscom et La Poste

Contre-productive et dangereuse

Au premier abord, la situation semble paradoxale. Au pays du service public, les initiants cherchent en vain des alliés pour soutenir leur initiative. En effet, les associations et les partis s'y opposent.

Daniel Münger et Giorgio Pardini, responsables de La Poste et de Swisscom chez syndicom, estiment tous deux que l'initiative rate sa cible. Son acceptation augmenterait encore la pression pour privatiser, en particulier les parties les plus profitables de La Poste et de Swisscom. De plus, l'initiative menace l'évolution salariale de tous les employé-e-s dans ces deux entreprises.

Cette interprétation découle de deux dispositions du texte de l'initiative. D'un côté, la délimitation exacte exigée entre la desserte de base et les autres prestations. De l'autre, l'interdiction de bénéfice prônée dans la desserte de base. Ensemble, ces deux dispositions auraient des conséquences dévastatrices pour La Poste et Swisscom. Il est important de

comprendre que la desserte de base et le service public ne peuvent pas être mis sur un pied d'égalité. Alors que la desserte de base est interprétée de manière étroite, le service public s'étend bien au-delà du service universel. Prenons La Poste comme exemple. La desserte de base englobe ici le monopole encore existant sur les lettres, le trafic des paiements et le réseau des offices de poste. Si l'on prend les dispositions légales de la desserte de base comme référence, La Poste remplit de justesse son mandat légal. Sa devise: des points d'accès au lieu d'offices de poste. Notre syndicat exige qu'elle offre un service de qualité et assume sa responsabilité sociale. Dans cette discussion politique, l'initiative ne nous permet pas d'avancer. Elle mise sur la délimitation légale de la desserte de base, soutenue par un Parlement à majorité bourgeoise. Le concept de desserte de base risque ainsi d'être interprété encore plus étroitement et de favoriser un démantèlement du service public.

Swisscom, qui assure sans difficulté la desserte de base, est

menacée du même sort. L'entreprise investit régulièrement dans les prestations et la modernisation du réseau et se positionne donc comme une pionnière de l'innovation. Ici aussi, syndicom exige que Swisscom offre plus que la simple desserte de base. Par exemple, un accès plus libre et plus abordable aux nouvelles technologies et aux nouveaux standards.

■ **Eclatement des entreprises**

L'interdiction du subventionnement croisé est très controversée et juridiquement contestée. Pour Swisscom et La Poste, un autre scénario est encore plus dangereux. L'interdiction explicite de bénéfice, couplée à la question de la desserte de base, constitue une combinaison dangereuse. Le risque de démantèlement des prestations et/ou d'augmentation des prix de la desserte de base en cas d'acceptation de l'initiative est aussi lié à la menace d'éclatement. Chez Swisscom, des investissements élevés qui garantissent le développement du réseau sont nécessaires. Si les parties rentables étaient priva-

tisées, il faudrait accepter des concessions en matière de développement du réseau ou augmenter les prix dans la desserte de base. Car les investissements devraient être financés malgré tout. A La Poste, les conséquences seraient pires. La desserte de base subit ici une pression économique encore plus forte. En cas de privatisation des parties d'entreprise les plus profitables, les offices de poste seraient supprimés à un rythme encore plus rapide.

■ **Salaires des managers**

La rémunération exorbitante des managers à La Poste et chez Swisscom déplaît aussi à syndicom. Il est choquant que Madame Ruoff (CEO La Poste) gagne deux fois plus que sa cheffe, la conseillère fédérale Doris Leuthard. Mais sur ce point, l'initiative va bien au-delà du but visé. Le texte de l'initiative plafonne les salaires de tous les salarié-e-s. Par conséquent, ce serait le Parlement qui déciderait des salaires à La Poste et chez Swisscom. En tant que syndicat, syndicom ne peut pas déléguer cette tâche au Parlement.

Nina Scheu, syndicom

Sous-fédération des pensionnés PV

Mécontentement face aux FVP

L'assemblée des délégués s'est tenue le 26 avril à Aarau. Au centre des discussions, l'élection du successeur de Ricardo Loretan et les facilités de voyage FVP.

Les 46 délégués ayant le droit de vote ont dû faire leur choix entre deux candidats à la présidence centrale. Rolf Deller, président de la PV Bâle, et Roland Schwager, ancien président central de la VPV et actuel représentant AS au comité SEV, fraîchement retraité à fin avril, se présentaient à cette fonction. Une fois les 46 bulletins récoltés, il y a eu un peu de suspens, également pour les vingt participants non votants, à savoir les membres de la commission centrale et de la commission de gestion PV ainsi que les invités. Après quelques minutes, le résultat est tombé: 16 voix pour Deller et 30 pour Schwager, qui a accepté son élection et a remercié l'assemblée. Ont également été élus:

■ Jean-Pierre Genevay comme vice-président Romandie (en remplacement de Bernard Demierre) et comme représentant au comité SEV avec le prési-



Remise du bulletin dans « l'urne »: Rolf Deller (à gauche) et Roland Schwager (à droite).



L'apéro, durant lequel Giorgio Tuti est revenu sur la vente de Brenscino et sur la votation AVS plus de septembre, était offert par la ville d'Aarau.

dent central;

■ Othmar Zwysig de la PV Saint-Gall devient membre supplément de la CoGes;

■ Andrea-Ursula Leuzinger et Esther Geiser sont élues représentantes de la commission des femmes au comité central PV. Les autres personnes ayant des mandats ont été confirmées à leur fonction.

Les **comptes 2015** ont été acceptés à l'unanimité, bien que le budget n'avait pas prévu une perte aussi élevée, qui se monte à 17 340 francs, perte due surtout aux intérêts très bas provenant des investissements, comme l'a souligné Egon Minikuss, caissier central. Les budgets 2016 et 2017 ont également été ap-

prouvés. Ils prévoient des déficits du même acabit. Le nombre de membres continue à diminuer, et cela surtout en raison des suppressions de postes de l'ère Weibel. Fin mars, ils étaient encore 14 115, dont 1849 âgés de plus de 90 ans et ne payant pas de cotisations.

Accusations envers le secrétariat central SEV

Josef Bühler, consultant juridique à la commission centrale, a parlé d'un rapport juridique mandaté par la PV et le SEV auprès du professeur Thomas Koller de l'Université de Bâle. Il s'agissait de savoir si l'on pouvait contester l'accord conclu en 2007 avec l'UTP, en raison d'une erreur de base. La baisse des rabais FVP pour les pensionnés, survenue et acceptée en 2007, ne comportait en effet pas la mention d'imposition fiscale. Depuis 2016 maintenant, ce rabais est à indiquer comme revenu aux impôts, comme l'a décidé

la conférence suisse des impôts. Selon le rapport, une plainte sur cette argumentation ne pourrait guère obtenir de succès. Josef Bühler accuse le SEV d'avoir tardé plusieurs mois avant de donner le mandat, d'avoir mal informé l'expert et d'avoir gardé le rapport sur un bureau jusqu'à ce que la PV demande, par hasard, s'il était arrivé. Le délai de plainte ne pouvait alors quasi plus être respecté. Le SEV n'a pas suffisamment défendu les FVP des retraités, estiment et regrettent certains. Le vice-président SEV Manuel Avallone a contredit ces dires, mais n'a pu prendre position sur les détails. A noter que la vice-présidente responsable, Barbara Spalinger, n'a pas pu participer à l'assemblée en raison des négociations CCT BLS en cours. Les délégués ont alors demandé à l'unanimité au président de la CoGes SEV, Kurt Wüger, présent, d'enquêter sur ces allégations. Les représentants de sections ont également critiqué le fait que le SEV ne les ait pas informées suffisamment tôt des nouveaux départs à la retraite. Ces lacunes empêchent d'écrire aux collègues concernés avant la date fatidique. **Fi/Hes**

Roland Schwager revient sur son élection comme président central PV dès 2017 et sur la problématique des FVP

■ **contact.sev: Félicitations pour ton élection. Alors, pourquoi t'es-tu donc porté candidat?**

Roland Schwager:



Une grande partie de ma vie va être bouleversée. Il a toujours été clair pour moi que je chercherais une activité dans le domaine social à ma retraite. En tant que président central PV, je peux m'engager pour nos intérêts communs de retraités et pour le personnel des transports en collaboration avec les collègues actifs-ives. S'il n'y avait pas eu cette possibilité, je me serais adressé à Benevol Suisse

pour voir dans quoi je pouvais m'engager. Quand la question est arrivée de la part de la PV, j'ai réfléchi et j'ai consulté ma partenaire, car cette fonction prend pas mal de temps. Nous avons décidé ensemble que je déposais ma candidature.

■ **Tu amènes beaucoup d'expérience syndicale, puisque tu as été président de la sous-fédération du personnel de l'administration VPV et que tu as participé activement à la fusion réussie avec la SBV...**

Je pense effectivement que ces expériences me seront utiles à la

PV, mais il y a aussi de nouvelles problématiques dans lesquelles je vais m'impliquer et pour lesquelles je dois me documenter. Je me réjouis de ces nouvelles tâches et j'ai beaucoup de respect pour cette fonction. Je sais aussi qu'il y a une bonne équipe à disposition. Un président n'agit pas seul, il a besoin de ses collègues pour avancer. Les échanges d'opinion sont essentiels.

■ **Les FVP sont un thème important pour les retraités. Suite à un rapport mandaté par le SEV, des allégations envers la centrale SEV ont été proférées lors de l'assemblée des délégués, allégations qui sont vé-**

rifiées par la commission de gestion. La confiance pourra-t-elle être rétablie?

Il est moins question du contenu du rapport que des circonstances. La manière d'informer sur quelque chose de peu réjouissant donne parfois plus de fil à retordre que l'information, que l'on accepterait inévitablement puisqu'elle ne semble pas être négociable.

Si c'est vraiment le cas, que le rapport était à disposition depuis un certain temps, on parle d'un mois, sans qu'il ait été transmis aux personnes intéressées et que l'octroi du mandat a réellement traîné au départ, alors, oui, la confiance serait rompue. C'est pour-

quoi il est important que la CoGes contrôle ces accusations, puisqu'elle a, par sa neutralité, un certain crédit. Je suis nouveau à la PV mais j'ai déjà ressenti que les relations diplomatiques sont quelque peu perturbées entre la PV et le SEV. Je n'en connais pas encore les raisons exactes, mais il faut absolument que nous traitions les uns avec les autres et que chacun fasse des efforts de son côté. Ce qui est certain, c'est que la nouvelle imposition sur le rabais de 50 % octroyé sur les AG FVP est perçue comme injuste et pitoyable, alors que parallèlement on diminue drastiquement les impôts sur les bénéfices des entreprises et les capitaux. **Fi/Hes**

Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat

La grogne du personnel LNM

Le personnel de la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat, la LNM, demande à la direction de garantir des emplois fixes pour les navigants mais aussi d'engager des auxiliaires connaissant l'entreprise.

C'est à l'unanimité que l'assemblée des syndiqués LNM a voté une résolution le 12 avril dernier. «Le personnel exige que l'entreprise engage en priorité des auxiliaires ayant une connaissance approfondie de l'entreprise. «L'expérience et la connaissance professionnelle participent à la bonne image de l'entreprise», souligne le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique.

Ce point a toute son importance dans la mesure où «il avait fallu batailler pour faire accepter à la direction l'idée que les saisonniers sachent en octobre déjà à quoi ressemblerait leur contrat l'année suivante. Et il se trouve que pour la saison 2016, certains auxiliaires n'ont reçu qu'un contrat de quatre mois, contre six auparavant, et que la durée hebdomadaire de travail de 41



Il est encore trop tôt pour dire si la LNM navigue en eaux troubles... Tout dépend du grand timonier.

heures n'est pas garantie. Après une discussion avec la direction, ces contrats ont été prolongés et nous avons reçu la garantie orale que le temps hebdomadaire de 41 heures serait assuré. Sans cela, les employé-e-s concerné-e-s ne pouvaient tout simplement pas se garantir un revenu viable, explique Jean-Pierre Etique.

Autre sujet de mécontentement, la «location» de quatre collègues de la CGN «pour respecter la législation» et permettre aux

employés fixes de prendre congé. «C'est un argument qui ne passe pas malgré la bonne entente avec les collègues de la CGN. Cela montre bien qu'il manque des capitaines.» Le personnel est prêt à comprendre les nombreux défis que doit atteindre la LNM. Particulièrement concernant l'augmentation des coûts de maintenance de la vieille flotte et les nombreuses coupes budgétaires des commanditaires, il est même disposé à chercher des solutions avec

son hiérarchie. Toutefois, ils n'accepteront pas le démantèlement des ressources en personnel fixe à la LNM et désire que la direction mette tout en œuvre pour pérenniser l'effectif actuel. Ce personnel dont la majorité a de longues années d'expérience derrière lui est convaincu que l'avenir de la société passe aussi par des employé-e-s qui sont attaché-e-s à l'entreprise et qui connaissent aussi bien le travail du chantier que de la navigation. En aucun cas il ne

sera toléré que la collaboration avec la CGN devienne un alibi pour freiner l'engagement et ne pas remplacer les départs naturels. A ce sujet, les employé-e-s LNM peuvent compter sur le plein soutien des collègues de la CGN, poursuit le secrétaire syndical SEV.

Temps de travail pas très transparent

La grogne porte aussi sur les tours de service qui sont pour le moins flous selon Jean-Pierre Etique: «Lors des rencontres bimestrielles mises sur pied dans le cadre de l'application de la CCT, je peux constater que le respect de la LDT est difficilement vérifiable et pas encore limpide comme de l'eau de roche. La LNM a promis plus de transparence.»

Enfin, et ce n'est pas la plus petite des préoccupations: le SEV a constaté que la direction ne faisait pas suffisamment confiance à ses capitaines dans leur capacité à gérer leurs subordonnés. «Ils savent ce qu'ils font. Ils connaissent leur métier et l'entreprise en tire de nombreux bénéfices. Il s'agit de les valoriser.» Le message aura-t-il été entendu?

Vivian Bologna

Assemblée générale d'Ouestrail à Moutier le 29 avril

De l'argent contre l'initiative dite Vache à lait

Ouestrail avait choisi Moutier pour son assemblée générale 2016 afin de marquer à sa façon le centenaire de la mise en service du tunnel Moutier-Granges. Entre autres.

L'association voulait aussi montrer son soutien au maintien de la ligne Moutier-Soleure via le tunnel sous le Weissenstein. Environ 90 personnes ont assisté à cette assemblée, qui a vu Claude Hê



Claude Hêche, président d'Ouestrail, et Jean-Claude Hennet, secrétaire général de l'association.

che confirmé dans sa fonction de président. Celui-ci a rappelé la notion de desserte de base, importante pour la cohésion nationale, qui doit s'appliquer selon lui dans le cas de la ligne Moutier-Soleure. Maxime Zuber, maire de Moutier, a invité les politiques à ne pas oublier l'équité et solidarité, en rappelant combien la région a déjà perdu avec le nouvel horaire 2016 (liaisons directes sur Genève et Lausanne).

L'assemblée a en outre décidé de soutenir le comité orchestrant la campagne contre l'ini-

tiative dite Vache à lait, à raison d'un montant de 10 000 francs. Enfin, c'est Bernard Guillemon, directeur du BLS, qui était chargé de l'exposé traditionnel de fin d'assemblée. Expliquant toutes les innovations technologiques récentes dans son entreprise, il a souligné que «l'être humain reste un animal social», c'est pourquoi le BLS maintient le conseil personnalisé à la clientèle, soulignant que cet aspect humain et sympathique est tout autant nécessaire que les canaux électroniques...

Henriette Schaffter

Sous-fédérations

Vendredi 3 juin ■ TS

9h
Postplatz Assemblée des délégués
Göschenen

Sections

Mercredi 18 mai ■ VPT TPF section urbaine

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

dès 19h
Local des agents Assemblée de printemps
du dépôt de Chandolan

Votre comité

Loisirs

Vendredi 20 mai ■ USSC Golf

11h30,
Susten, Tournoi de printemps
Golfclub Leuk

Tournoi de golf – 18 trous.
Plus d'infos en écrivant à golf@svse.ch.

Décès

Barman Michel, surveillant, Puplinge; décédé dans sa 82^e année. PV Genève.

Bertholet Charles, chef vis. pensionné, Genève; décédé dans sa 96^e année. PV Genève.

Clerc Maurice, chef de team, Lausanne; décédé dans sa 72^e année. PV Vaud.

Dougoud Jeanne, veuve de Marcel, Fribourg; décédée dans sa 94^e année. PV Fribourg.

Grieshaber Jean-Pierre, ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 82^e année.

Laffely Solange, veuve de Roger, Vallorbe; décédée dans sa 94^e année. PV Vaud.

Martin Nellie, veuve de Pierre, Bous-

sens; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Meuwly Clovis, secrétaire d'exploitation, Fribourg; décédé dans sa 88^e année. PV Fribourg.

Pochon Nicolas, contrôleur du matériel roulant, Yvonand; décédé dans sa 73^e année. PV Vaud.

Rochat Jacques, aiguilleur de pav., Genève; décédé dans sa 87^e année. PV Genève.

Sapin Jocelyne, veuve de Honoré, Orsières; décédée dans sa 80^e année. PV Vaud.

Schor Pierrine, veuve d'Ernest, Territet; décédée dans sa 92^e année. PV Vaud.

Weber Myrta, veuve d'Erwin, Apples; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Pensionnés

Jeudi 12 mai ■ PV Jura et PV Neuchâtel

Fribourg, entre ville et nature

Course pédestre
matin: 7 km, montée 210 m, descente 200 m.
après-midi: 4 km, montée 90 m, descente 90 m
Renseignements et inscriptions jusqu'au lundi soir 9 mai à PV Jura: Emile Lachat, 032 422 87 89, PV Neuchâtel: Yvan Renevey, 032 725 62 88, renevey26@gmail.com

Delémont dép. 7h42
La Chaux-de-Fonds dép. 8h02
Neuchâtel dép. 8h36
Fribourg arr. 9h25 et 9h30
Non-marcheurs et marcheurs de l'après-midi: départ et arrivée 3 heures plus tard. De la gare de Fribourg, bus 1 jusqu'à Marly Grand-Pré
Parcours pédestre: Fribourg (623 m) – Pont du Milieu (532 m) – Chapelle de Lorette (640 m) – Marly Grand-Pré (635 m) – Passerelle de Pérolles (553 m) – Université (632 m)
Repas à 13h au restaurant La Cena à Marly
Menu du jour à CHF 18.50. Retour: départ de Fribourg à 16h30

Mardi 17 mai ■ PV Fribourg

9h45

Démonstration sur les dangers du courant électrique

Prière de vous annoncer jusqu'au vendredi 13 mai 2016 au plus tard auprès de Jean-Bernard Michel, tél. 026 470 25 26 ou de Joël Terrapon, tél. 026 660 5370 ou terrapon.joel@bluewin.ch.

La commission d'animation vous convie à une démonstration sur les dangers du courant électrique. Celle-ci aura lieu au Centre professionnel de Fribourg (SECULAB-ECAB/KGV), place Derrière-les-Remparts n° 1, en face du restaurant «Le Marcello». Durée de la démonstration: environ 1h30, suivie d'un apéritif offert par l'ECAB. Puis un repas de midi sera servi au restaurant «Le Marcello». Rendez-vous à 9h45 précises devant l'entrée de l'École professionnelle, bâtiment A, 2^e sous-sol au n° 255. Début de la visite à 10h. Fin de la visite vers 11h30/12 heures puis repas de midi au restaurant «Le Marcello» au prix de 21 francs. Menu: émincé de porc, sauce aux champignons, röstli, salade mêlée, sorbet valaisan. Boissons non comprises, mais café offert par la section. Comme d'habitude, nous procéderons à «l'écot de Morges». Ceux qui ne veulent pas faire la visite peuvent nous rejoindre pour le repas mais doivent aussi s'inscrire.

La commission d'animation

Mercredi 1^{er} juin

■ PV Vaud

Sortie d'été: tour du lac de Gruyère

Inscription jusqu'au 20 mai 2016 par carte postale adressée à René Guignet, route d'Aubonne 9a, 1304 Cossonay, ou par courriel: rene.guignet@hotmail.ch en mentionnant: nom, prénom, adresse et nombre de personnes. Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de Rossens, aller via Fribourg – La Roche – Riaz Champy et retour via Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux.

Les hôtels en mesure de nous recevoir étant fermés au début juin, la sortie envisagée dans la vallée de Saas est reportée à la sortie d'automne. Pour notre première sortie 2016, nous vous proposons de nous rendre en terre gruérienne et de faire le tour de son lac. Voici le programme: départ de Lausanne à 8h50, voie 1, direction Fribourg, puis bus de 10h direction Bulle, pour nous rendre, après un changement à Riaz Chamby, à l'auberge du Barrage à Rossens. Menu: salade mêlée, filet de porc au poivre vert, salade de fruits. Après la traditionnelle partie récréative assurée par notre animateur de service, nous prendrons le chemin du retour avec le bus de 14h32, direction Bulle, puis nous continuerons notre trajet par Châtel-St-Denis – Palézieux pour être à Lausanne à 16h36. Pour la prise en charge des frais du repas et des boissons (blanc, rouge, eaux minérales et café), une participation de 60 fr. vous est demandée. Cette dernière sera encaissée durant le voyage aller et nous vous remercions d'avance de prévoir la monnaie en conséquence.

Votre comité

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

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

Pré-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 19 mai 2016.

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

COURRIER DE LECTEUR

Inquiétudes au sujet de la vente de Brenscino

Au sujet de l'article sur la vente de Brenscino à Reka, contact.sev n°7:

Après la vente de Brenscino, notre hôtel, j'observe avec inquiétude la manière dont les biens historiques du SEV fondent comme le sucre dans le thé: d'abord Grubisbalm, ensuite Sonloup et maintenant Brenscino. Ces dernières années, la Caisse d'assurances SEV a aussi dû être vendue, pour ne pas dire bradée. Et maintenant Brenscino a aussi été cédé après avoir

été poussé au bord de la faillite. Après une telle succession d'échecs, on cherche ailleurs en vain. Bizarrement, on n'a pas assisté de la part des membres à une tempête de protestations au sujet de la vente de notre «perle» qu'est Brenscino. Cela ne devrait pas empêcher les plus hautes autorités du SEV de rappeler les responsables à leurs devoirs et d'en faire rapport dans *contact.sev*.

Josef Bühler, commission centrale PV

■ Sous-fédération AS

Multispace et desksharing: tous ne sont pas satisfaits

SEV-AS a sondé ses membres l'automne dernier sur les expériences réalisées avec le desksharing et le multispace. Afin de présenter et discuter les résultats de l'enquête, la direction SEV-AS a rencontré à fin janvier les responsables de CFF-Immobilier.

La majorité des participants à l'enquête (70%) est satisfaite du multispace, cependant des revendications importantes subsistent, auxquelles CFF Immobilier doit répondre.

Desksharing et télétravail

Cela n'était pas inattendu, la plus grande partie des critiques sont faites à l'encontre du desksharing. Les CFF n'ont pas voulu entrer en matière lorsqu'AS a demandé de réfléchir encore une fois à cette question et d'introduire ce système seulement dans des endroits adéquats. Du point de vue des CFF, le desksharing peut être réalisé «seulement intégralement» et non pas ponctuellement. Les représentants de CFF Immobilier ont déclaré que le desksharing n'était pas introduit de manière généralisée. Au Wankdorf, 22% du personnel aurait une place de travail fixe. AS se demande si les besoins ont été

bien définis et si tous les collaborateurs et toutes les collaboratrices ont été entendus à ce sujet par les représentants des utilisateurs resp. la CoPe. Tout de même, il nous a été signalé que, là où cela était possible, on a pu convenir en bilatéral au sein d'un team de places de travail fixes. Il faut profiter de cette possibilité!

Le télétravail en complément du desksharing est fortement limité par de nombreux supérieurs hiérarchiques qui imposent des restrictions. SEV-AS critique cette culture du manque de confiance qui règne encore chez beaucoup de chefs. Il faut dans un premier temps accorder sa confiance à la collaboratrice ou au collaborateur et, en cas d'abus, saisir des me-

sures individuelles. «Les supérieurs doivent suivre une formation en la matière» précise AS dans sa revendication. CFF Immobilier a clairement reconnu le droit au télétravail («cependant quand même pas quatre jours par semaine!») et également le problème au niveau des chefs, concluant qu'il «faut encore y travailler». Il n'y a rien à ajouter à de telles déclarations, et nous attendons des CFF qu'ils communiquent cette nouvelle culture à leurs cadres moyens et supérieurs.

Recommandations au personnel des nouveaux bureaux

■ Manque de lieux où il est possible de se concentrer et de place pour poser ses affaires: annoncez vos besoins (aux représentants des utilisateurs ou à la CoPe). Les CFF sont d'ac-

cord d'entrer en matière.

■ Pour se sentir à l'aise: remplacez les espaces «proprement» afin de les rendre vivants et décorez les (ensemble) avec votre team. Cela sera apprécié. Lorsque les gens se sentent à l'aise ils l'expriment volontiers.

■ Air climatisé et nuisances sonores: «nous y travaillons!», nous promettent les CFF. Pour les problèmes plus importants, les représentants des utilisateurs ou la CoPe sont vos interlocuteurs.

SEV-AS, Branche Domaine Entreprise

Résultats de l'enquête (seulement en allemand) sur: <http://as-online.ch/de/downloads/pdf/umfrage-desksharing.pdf>



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

Un contrôleur / une contrôlease

Vos tâches :

- Contrôle de la validité des titres de transport
- Etablissement de constats d'infraction
- Assistance, conseil et information à la clientèle
- Parfaite maîtrise des différents titres de transports, des tarifs et des systèmes de billetterie VMCV

Exigences du poste :

- Travail en extérieur dans les véhicules et aux arrêts de bus
- Horaires irréguliers (également le soir, les week-ends et jours fériés)
- Bonne constitution physique, travail en permanence en position debout
- Respect des règles et des devoirs dans les relations avec les clients et le public et sens du service public
- Bonnes connaissances (parlé) de l'anglais ou d'une autre langue étrangère serait un atout

Nous offrons :

- Une formation complète
- Une durée hebdomadaire de 40 heures
- Une activité indépendante et responsable
- Les avantages sociaux d'une entreprise moderne

Votre profil :

- Tact, courtoisie, entretient, diplomatie et grande aisance dans les contacts avec autrui
- Esprit d'initiative, dynamisme, créativité et flexibilité
- Bonne présentation
- Excellente aptitude à gérer les conflits
- Aptitude à travailler en équipe

Les personnes intéressées adressent leur dossier de candidature complet (lettre de motivation manuscrite, CV, copie de diplômes, certificats et photo récente) à l'adresse suivante :

VMCV SA Transports Publics, Ressources Humaines, Case postale 531, 1815 Clarens, jusqu'au **20 mai 2016**.

Dossier de candidature disponible sous : www.vmcv.ch



Consultation pour les cadres

«Nous sommes là pour vous!»

Le SEV offre la possibilité aux cadres de réserver une heure de consultation, qui puisse leur permettre de poser des questions et d'avoir des réponses sur leurs besoins individuels.

Ils peuvent ainsi réserver une plage-horaire entre 8h et 17h les jours suivants:

Lausanne 7 juin, secrétariat SEV, avenue d'Ouchy 9

Zurich 9 juin, Daycrunch.ch, Limmatquai 4

Olten 14 juin, buffet de la gare

Berne 23 juin, Vatter BusinessCenter, Bärenplatz 2.

Peter Kämpfer, président central AS, ou un secrétaire syndical SEV, sera là pour répondre à vos questions.

Inscription sur

<http://as-online.ch/fr/organisation/branches/branche-cadres/consultations-pour-cadres/>

SEV-AS Branche des cadres

Egalité des salaires entre femmes et hommes

La droite roule les mécaniques

Si la Suisse laisse une majorité de droite la gouverner, le pire est à craindre. Le Conseil national vient d'en donner un exemple magistral lors de sa dernière session extraordinaire.

Normalement, le programme de législature, par lequel le Conseil fédéral se donne lui-même la direction qu'il va suivre, ne pose pas vraiment problème. Cette fois cependant, le Conseil national a imposé au gouvernement tout un cahier de souhaits bourgeois en vue d'adapter ce programme: ajout d'un mécanisme d'intervention dans l'AVS ici, rejet de mesures jugées importunes en matière d'égalité des sexes là. La droite vient en effet de jeter par-dessus bord la représentation minimale par sexe visée à la faveur de la révision du droit des sociétés anonymes, alors qu'elle impose au nom de la concordance, en brandissant une éventuelle exclusion du

parti, la représentation quantitative des partis au sein du Conseil fédéral. Elle a également biffé de la révision de la loi sur l'égalité entre hommes et femmes le pas timide que le Conseil fédéral entendait faire pour se rapprocher de l'égalité salariale.

Egalité déjà réalisée selon certains!

La réalité avérée n'a joué aucun rôle lors des délibérations sur le programme de législature: en toute candeur, le nouveau conseiller national UDC Erich Hess a prétendu que l'égalité des sexes était déjà réalisée et qu'un travail de valeur égale était payé avec la même rémunération. Que les statistiques disent tout autre chose, à savoir que les femmes soient moins bien payées pour leurs activités professionnelles et qu'elles assument encore la majeure partie du travail non rémunéré, n'a absolument pas pesé dans la balance. Ce qui ne sied pas à la majorité de droite doit être éjecté du programme de législature. Sim-

plement parce que cette majorité peut se le permettre.

Ainsi, le Conseil national a montré que les besoins de la population lui étaient indifférents et qu'il pratique le clientélisme. L'égalité des sexes n'est pas une revendication de la minorité parlementaire de gauche qu'il faut combattre, mais une nécessité sociale dont bénéficient les femmes et les hommes, ainsi que l'économie. Et les électrices et électeurs de droite ont aussi besoin d'une AVS qu'aucun mécanisme d'intervention n'affaiblit. Comme tout le reste de la population. Ces interrelations, le Conseil national les a totalement perdues de vue. Reste à espérer qu'au moins le Conseil fédéral voie plus loin et ne se laisse pas impressionner par les biscotos du Conseil national. Et aussi qu'il soumette rapidement au Parlement un projet en faveur de l'égalité salariale. Sinon, nous les femmes, nous montrerons nos muscles et réclamerons nos droits par tous les moyens à notre disposition. uss

Les jeunes en sortie à l'aéroport

Le SEV c'est nous!

Le 15 avril, un groupe de 26 jeunes gens provenant de la Suisse entière, tous membres du SEV, ont eu l'occasion de visiter l'aéroport de Zurich et découvrir avec plaisir les coulisses du trafic aérien. Le groupe était très varié et composé de jeunes provenant de pratiquement toutes les sous-fédérations. Un membre TS, employé aux ateliers CFF à Yverdon-les-Bains, a ainsi pu parler avec une mécanicienne de locomotive, membre de la VPT et travaillant aux Chemins de fer d'Appenzell. Ce fut aussi l'occasion pour une jeune, travaillant comme agent de train et faisant partie de la ZPV, d'échanger des idées avec des collaborateurs du ROCP à Olten et Zurich. Un membre de SEV-GATA, employé par la compagnie Swiss, a également participé à cette sortie. C'est notre intérêt commun pour l'aéroport de Zurich et ses structures qui nous a rassemblés à Kloten. En plus de la visite de l'aéroport et de ses coulisses, un bus nous a conduits sur le tarmac; nous avons eu un aperçu

des installations de dégivrage, de la halle où se trouvent les véhicules de déneigement, la place de stationnement des avions, jusqu'au croisement des pistes. Et nous avons bénéficié des conseils compétents de deux anciens collaborateurs de Swissair. Nous avons même osé sortir sur la piste et prendre des photos insolites des avions qui décollaient, si proches de nous. Et la journée s'est terminée autour de discussions très intéressantes, en savourant des boissons fraîches.

Stefan Bruderer, LPV Zurich/ma

SEV-GATA

SEV-GATA, syndicat du personnel au sol du domaine de l'aviation s'engage pour ses membres issus de différentes compagnies, comme Swiss Int. Airlines Ltd., Dnata Switzerland AG, Jet Aviation AG, Uniqe etc.

<http://sev-gata.ch/>

Pour tous les membres SEV – SAVE THE DATE!

Vendredi 26 août 2016, 17h–22h, ferme bio Schüpfenried, Uetligen (BE)

Soirée BBQ – tes idées nous intéressent!

Sous le mot d'ordre «réseau-échange-bourse d'idées», les membres SEV se rencontrent à l'occasion d'une sympathique soirée grillades.

Dès 17 heures apéro, puis souper en privilégiant l'amitié et les contacts, jusqu'à 22 heures.

Ferme bio Schüpfenried, Schüpfenried 36,
3043 Uetligen, (www.schuepfenried.ch)

Veuillez envoyer votre inscription et vos questions par e-mail à jugend@sev-online.ch jusqu'au 19 août au plus tard. Nous nous réjouissons de faire ta connaissance!

Transport avec car postal ligne 102 (Säriswil) depuis la gare centrale de Berne, jusqu'à l'arrêt «Schüpfenried». Arrêt de bus devant la ferme bio. Accès également possible en voiture. Places de parc à disposition.



«Salaires aux CFF»: un cours organisé par la commission des Jeunes SEV

Tu travailles aux CFF et tu as entre 18 et 30 ans? Cet atelier est fait pour toi. Durant cette journée de cours (reconnu comme cours de formation continue), tu apprendras à comprendre le système salarial et prendras connaissance des nouveautés au sujet de l'évolution salariale.

Une journée complète d'infos et de suggestions pratiques. Le cours sera dispensé dans les deux langues avec traduction simultanée.

Lieu Berne, secrétariat central SEV

Date Mercredi, 29 juin 2016

Frais gratuit pour les membres, CHF 250.– pour les non-membres

Inscription à jugend@sev-online.ch ou eveline.tanner@sev-online.ch.

Une invitation de la commission de jeunesse SEV



Angle droit

Accusé de vol et viré à tort

Petit dédommagement pour une grosse injustice.

Le droit suisse du travail offre peu de protection contre le licenciement, même lorsque les allégations formulées contre l'employé-e ne sont pas prouvées. Le soutien du syndicat est donc d'autant plus important.

La procédure devant le tribunal du travail était certes sans espoir: Victor a reçu un dédommagement symbolique de 800 francs au lieu des trois mois de sa-

laire demandés. Mais au moins Victor s'est senti libéré, car il n'était plus accusé d'être un voleur. L'avocat mandaté par le SEV est également arrivé à la conclusion qu'une procédure devant le tribunal avait valu la peine, ne serait-ce que pour des raisons psychologiques, même si les chances de succès étaient minces au départ et que d'un point de vue purement financier, le résultat n'était pas bon.

Que s'est-il passé?

En plein au milieu de son service, Victor avait été pris

à part par son supérieur hiérarchique et deux autres cadres de l'entreprise. Dans un bureau, on lui avait alors expliqué qu'il manquait des marchandises dans le dépôt et qu'il était clair, vu les contrôles et les archives vidéo à disposition, qu'il était responsable de cette situation. A sa demande d'éclaircissement, ils l'ont clairement accusé de vol. Il a été libéré de ses fonctions de suite et a dû redonner ses clés: l'entreprise le licenciait, mais pas sans préavis. Victor a refusé d'apposer sa signature sur le document présenté par l'entreprise et s'est tourné vers le SEV, qui a demandé une argumentation écrite à l'employeur.

L'employeur a alors réitéré ses accusations de vol, mais a également indiqué que les preuves à disposition ne suffisaient pas pour déposer plainte. L'entreprise au-

rait sinon licencié Victor sans préavis. La confiance envers Victor était maintenant rompue et, selon l'entreprise, on ne pouvait pas revenir en arrière.

Ce fut le moment pour le SEV de mettre un avocat sur l'affaire. Celui-ci a tôt fait de mettre le doigt sur deux aspects: comme il s'agissait finalement d'un licenciement ordinaire, il n'y avait quasi aucun moyen d'aller contre. La procédure par contre, avec le départ immédiat de Victor et l'accusation de vol, portait atteinte à la personnalité de Victor, et on pourrait donc qualifier ce licenciement d'abusif.

Deux éléments contradictoires ont alors suivi: l'employeur s'est montré dur et inflexible devant le juge de paix mais a remis peu après un bon certificat de travail à Victor, qui lui permettait de retrouver une nouvelle place de travail. Restait cependant une ombre au tableau: l'ac-

cusation de vol. L'affaire a donc été portée devant le tribunal du travail.

L'avocat a remis une plainte de 12 pages, expliquant qu'en Suisse, on pouvait licencier quelqu'un sur de simples soupçons: «Mais le soupçon doit être justifié et étayé par des preuves suffisantes.» Cela n'a pas été fourni par l'employeur. Et avoir été viré ainsi signifie évidemment pour les personnes extérieures que Victor a dû faire une faute très grave.

Le tribunal du travail a estimé que l'accusation de vol était injustifiée, mais qu'il n'y avait néanmoins pas d'atteinte à la personnalité. La juge a préconisé un arrangement entre les deux parties qui rétablisse la dignité de Victor, mais sans une grande participation financière. L'entreprise a suivi cette recommandation.

L'équipe de protection juridique SEV



Cours de formation SEV

Module 3 – Echange d'expériences et approfondissement pour les présidentes et présidents et leurs successeurs

Contenu

Par l'échange d'expériences sont traités principalement les droits et les devoirs des président(e)s de section, l'organisation réussie des assemblées ainsi que le recrutement de nouveaux membres de comités.

Utilité du cours

Les participants et participantes

- connaissent leurs tâches et leur rôle en tant que (vice-)président de section
- connaissent les instruments de travail pour assumer leur fonction
- sont en mesure de faire face à des situations complexes

Public cible

Présidentes et présidents de sections, vice-présidentes et -présidents, membres de comités qui visent la présidence

Intervenant

Toni M. Feuz, secrétaire syndical SEV, ainsi que Baptiste Morier et Elena Obreschkow, coachs des sections SEV

Lieu et date

Hôtel Olten à Olten, le mardi 22 novembre 2016

Frais de cours

Gratuit pour les membres et 250 francs pour les non-membres

Inscription à formation@sev-online.ch

COURRIER DE LECTEUR

Charlie Chaplin victime du Maccarthysme!

Le gratin culturel et politique de la Riviera vaudoise a inauguré, en grande pompe, un musée dédié à l'œuvre de Charlie Chaplin. Issu d'un quartier populaire de Londres, l'artiste talentueux fit fortune en Amérique. Avec l'humour, il avait mis en scène la misère de la classe ouvrière anglo-saxonne. Les personnages qu'il avait créés illustraient, avec tendresse, la vie des laissés-pour-compte du rêve américain. Au temps de la guerre froide, le succès extraordinaire de ces films inquiéta le patronat américain.

Comme beaucoup d'autres artistes et intellectuels des Etats-Unis, il fut accusé de sympathie pour l'Union soviétique par le sénateur Joseph McCarthy, le Donald Trump de l'époque. Placé sur la liste noire du maccar-

thysme, Charlot a dû quitter les Etats-Unis avec sa famille. Il fut donc un vrai réfugié politique, qui ne venait pas de l'Est, mais de l'Ouest! Ayant laissé derrière lui la Californie ensoleillée pour s'établir sur les hauts de Vevey, Charlot s'était adapté à une vie moins extravagante que celle qu'il menait à Los Angeles.

Après la mort de l'artiste, sa notoriété est utilisée pour la promotion touristique de la Riviera vaudoise. Vevey se transforme en ville d'images, l'effigie de Charlot est peinte sur les tours de Gilamont et des gestionnaires avisés ont réussi à financer l'ouverture d'un musée dédié à son œuvre cinématographique. Dans cet élan promotionnel pour le septième art, j'avais proposé, en 1998, de réaffecter une halle des anciens ateliers

mécaniques de Vevey pour en faire un parc d'attraction, sur le thème du Titanic. Bien que Charlot n'ait jamais embarqué sur ce célèbre navire, la mise en scène de son naufrage fait partie des grands succès de l'histoire du cinéma. A n'en pas douter, l'ouverture du Musée Chaplin et de l'hôtel sont un atout touristique important. Bien connu du public, en Russie et en Chine populaire, l'héritage culturel de Charlot va drainer un nombre important de touristes en provenance de ces pays. Ironiquement, on peut dire que sans la chasse aux sorcières communistes de McCarthy, la famille Chaplin n'aurait, probablement, jamais fait ses valises pour venir vivre en Suisse!

Jean-Claude Cochard, Les Avants

Réfléchir ensemble à une vision pour la formation professionnelle

Un partenariat social solide dans la formation

Les résultats réjouissants du sommet national de la formation professionnelle qui s'est tenue le 18 avril dernier sous la direction du président de la Confédération, Johann Schneider-Ammann, en présence des représentants de la Confédération, des cantons et des milieux politiques et économiques démontre que le partenariat social pour la formation professionnelle est fort.

Après d'intenses discussions, les partenaires de la formation professionnelle sont arrivés à un consensus sur plusieurs thèmes importants: vision d'avenir, financement et intégration des réfugiés. L'USS a démontré, une fois de plus, son engagement et sa force de proposition pour faire avancer les dossiers. Elle poursuivra ses efforts dans l'intérêt d'un système de formation performant favorisant l'intégration socio-professionnelle de la population.

Réfléchir sur une vision 2030 de la formation professionnelle

Le résultat le plus important concerne le lancement d'une réflexion sur une vision 2030 de la formation professionnelle. Après 12 ans de mise en œuvre de la loi sur la formation professionnelle, le temps est venu de se pencher sur les défis futurs pour le système suisse de formation: démographie, vieillissement de la population, migration, mobilité, disparition de certains métiers, création de nouveaux métiers, digitalisation, industrie 4.0, changement des modèles de travail et des modes de vie, etc. Ce thème a été mis à

l'agenda politique suite à l'impulsion de l'USS et des autres organisations faïtières lors des Journées des partenaires de la formation professionnelle qui se sont déroulées les 10 et 11 mars à Berne. Un groupe de travail sera donc mis sur pied avec les partenaires de la formation professionnelle et des experts. Il prendra aussi en compte les interfaces avec la scolarité obligatoire, les hautes écoles, la formation continue, etc.

Donner suffisamment de moyens à la formation professionnelle

Un deuxième résultat réjouissant concerne le soutien unanime à une allocation de moyens suffisants pour la formation professionnelle dans le cadre du message FRI 2017-2020 discuté au Parlement cette année. Pour rappel, ce message, approuvé par le Conseil fédéral en février, définit les objectifs et les moyens financiers de la Confédération pour le domaine Formation, Recherche et Innovation (FRI)

pour les années 2017 à 2020. Le budget prévu est de l'ordre de 26 milliards de francs. Il est néanmoins préoccupant dans la mesure où il intègre des économies de 555 millions de francs provenant du programme de stabilisation 2017-2019 de la Confédération et prévoit une croissance inférieure à celle de la période précédente (2% contre 3,7% pour la période 2013-2016). A cela s'ajoutent les économies budgétaires opérées dans les cantons.

L'USS a donc proposé de s'engager pour garantir les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du message FRI 2017-2020, en veillant à ce que le financement de la formation professionnelle supérieure ne se fasse pas au détriment de la formation professionnelle initiale dans les cantons. Cette proposition a reçu le soutien des autres acteurs, ce qui représente un signal fort en prévision des débats parlementaires à venir. Un premier signe positif a été donné par la Commission de la

science, de l'éducation et de la culture du Conseil national (CSEC-N) qui a décidé, lors de sa séance du 14 et 15 avril, d'augmenter de 286 millions de francs les subventions forfaitaires que la Confédération verse aux cantons pour les cours préparatoires aux examens de la formation professionnelle supérieure.

Intégrer les réfugiés par le préapprentissage

Le troisième thème important concerne l'intégration des réfugiés. En effet, au vu de la situation internationale dramatique en matière de flux migratoires, qui s'est traduite par 40 000 demandes d'asile en Suisse en 2015, l'USS a proposé une mesure pour favoriser l'intégration des réfugiés et des personnes admises à titre provisoire en utilisant des offres et instruments existants, adaptés selon les besoins. Avec à peine 1 000 places de préapprentissage d'intégration par année entre 2018 et 2021, le projet du Secrétariat d'Etat aux Migrations n'est de loin

pas suffisant pour faire face à l'ampleur du phénomène. La proposition de l'USS a reçu le soutien des autres acteurs. Pour la réaliser, il faudra analyser la situation dans le dialogue entre partenaires, prendre des mesures concertées et assurer la bonne collaboration entre les autorités responsables de la formation et de la migration au niveau fédéral et cantonal.

Deux études mandatées

Lors de ce sommet, d'autres thèmes ont également été discutés. Notamment, le développement de la certification professionnelle pour adultes, qui était déjà à l'agenda lors du sommet 2014. Il sera poursuivi, avec notamment deux études qui analyseront les besoins de l'économie et des personnes concernées. L'USS a réitéré son soutien aux mesures permettant aux adultes d'acquérir une qualification de degré secondaire II.

*Laura Perret Ducommun,
secrétaire centrale de l'USS en
charge de la politique de la formation*

COURS



Savoir se battre et mieux argumenter – Cours pour AVSplus

Ceux qui veulent absolument démanteler l'AVS ont matraqué l'opinion publique avec leurs arguments alarmistes répétés ad infinitum depuis plus de dix ans. C'est à nous de réveiller la population et de leur montrer que nos arguments font mouche !

Mais nous ne pouvons être convainçants que si nous argumentons correctement. Et cela, ça s'apprend. Et plus nous serons à être bien entraînés, plus nous aurons de chance de mener l'initiative AVSplus sur la voie de la victoire.

Ces cours, donnés par Valérie Boillat de Movendo, ont lieu le 22 juin 2016 à Neuchâtel et le 24 juin 2016 à Lausanne, de 13 h 30 à 17 h.

francs. Plus d'informations sur le site www.uss.ch ou sur www.movendo.ch

Ils sont gratuits pour les membres des syndicats. Les non-membres paient 150

Police des transports

Le SEV dénonce des horaires illégaux et obtient raison

Le SEV a eu connaissance d'horaires de collaborateurs de la police des transports qui comportaient notamment des infractions à la loi sur la durée du travail (LDT). Le syndicat a avisé la direction qui a avoué ses erreurs et qui a pris des mesures pour éviter que de telles fautes en matière de répartition ne se reproduisent.

En Suisse romande, les répartiteurs ne connaissaient, semble-t-il, pas toutes les subtilités de la LDT, de l'OLDT, de la réglementation CFF et de la CCT CFF. Des membres ont informé le SEV de quelques irrégularités dans les horaires, qui a alors agi rapidement en demandant correction à la direction. Il s'agissait notamment de non-respect des règles de tours de repos, du temps de repos entre deux tours et de l'affectation de

jours libres isolés, qui n'est possible qu'avec l'accord des collaborateurs concernés.

Faute avouée...

Michel Willy, chef romand de la police des transports, a fait contrôler la répartition et a ensuite avoué qu'il y avait eu des erreurs. Des corrections ont été apportées immédiatement. La direction a également pris des mesures pour que ce genre d'irrégularités ne se reproduisent plus à l'avenir. Une check-list a été mise à disposition des répartiteurs, qui vont également suivre une formation adéquate. Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV, à ce sujet: «Nous sommes bien sûr extrêmement satisfaits de la tournure des événements, puisque les collaborateurs concernés ont vite pu bénéficier à nouveau d'horaires légalement corrects.» Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV et spécialiste LDT ajoute: «Particulièrement sur ce dossier, nous sommes rassurés de



La police des transports fait pas mal parler d'elle ces derniers temps en Suisse romande. Après la fermeture des deux antennes et l'obligation de porter l'uniforme entre lieu de service et lieu d'intervention, voilà que les horaires ne respectent pas tout à fait la loi...

la réaction du responsable, il eut été surprenant que la direction d'un corps de police perdue dans l'illégalité.»

Policiers détachés en uniforme

Reste maintenant la problématique du déplacement seul en uniforme. Pour rappel, une directive de septembre 2015 oblige les collaborateurs de la police des transports à revêtir l'uniforme lors des trajets effectués seul entre le lieu de ser-

vice et celui d'intervention. Le SEV est convaincu qu'il est plus dangereux de se déplacer seul en uniforme qu'en civil et a donc pris position contre cette obligation. Selon le syndicat, les CFF ne respecteraient pas l'article 82 alinéa 1 de la loi sur l'assurance-accident LAA, qui précise que «l'employeur est tenu de prendre, pour prévenir les accidents et maladies professionnels, toutes les mesures dont l'expérience a montré la

nécessité (...)».

Le SEV rend les collaborateurs attentifs au fait que la directive autorise toutefois l'officier responsable à décider «dans d'autres cas exceptionnels». Ceux qui préfèrent voyager en civil sont donc invités à demander l'autorisation à leur officier responsable. Et si celui-ci refuse, ils avertiront le SEV, qui pourra ainsi agir par la suite, s'il le faut, en toute connaissance de cause.

Henriette Schaffter

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 couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans [contact.sev n° 7](#):

Le signal d'entrée de la station Sevelen du S-Bahn de Saint-Gall.

Le sort a désigné **Joël Wessner**, domicilié à Port et membre SEV apprenti.

Il gagne un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

Conditions de participation:

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 11 mai 2016