

Eaux troubles à la LNM

Une nouvelle stratégie à la LNM? Le SEV l'a appris par la presse et veut en savoir plus.

Page 3



Aux tpg, il faut une embauche massive

Il manque encore et toujours du personnel aux tpg. Du coup, le comité de la section a sondé la base qui lui a donné toute latitude pour mettre sur pied des mesures de lutte.

Page 2



Portrait

Jean-Michel Pantet préside la section VPT-TN. Rencontre.

Page 16

Journée de la communication du SEV: les voies du nouveau concept sont tracées

Que veulent les membres?

Le journal papier doit demeurer un élément central, mais des moyens de communication numériques rapides doivent être développés: tels sont les souhaits des membres du SEV qui ont participé à la journée portant sur le futur de la communication.

Près de 70 membres du SEV ont rallié Olten le 2 juillet dernier pour se pencher sur la future communication du SEV. Il s'agissait d'entendre et de palper les besoins et les souhaits de la base. L'avenir dira si on pourra tout mettre sur pied. Les limites ne sont évidemment pas seulement économiques, mais aussi sur la forme. Le SEV doit pouvoir être identifié comme syndicat, en tout temps. La décision sur l'application du concept tombera en octobre.



Dossier en pages 8 à 10

Les discussions ont été animées à Olten.

AVSplus, un tournant!

La votation sur l'initiative AVSplus approche à grands pas: le 25 septembre, glissons un oui dans l'urne. Et le 10 septembre, mobilisons-nous en faveur du texte en ralliant Berne pour la manifestation de l'USS. En attendant, nous vous proposons l'interview de Matthieu Leimgruber, spécialiste reconnu de l'histoire des politiques sociales au 20^e siècle, pour qui AVSplus est un «tournant historique».

Pages 6 et 7

Transports publics du Chablais

Un conducteur décède après une agression

■ L'annonce du décès d'un conducteur des Transports publics du Chablais le 15 juillet a touché ses collègues directs. Son décès est intervenu après une agression en plein après-midi aux Diablerets. Une empoignade a eu lieu dans le bus. Un individu avait montré son agacement après que le conducteur eut klaxonné un automobiliste dont le véhicule était parké sur une place réservée

aux bus. Le SEV a apporté son soutien au personnel des TPC par le biais de la section dirigée par Sébastien Zonca. Il a d'ailleurs relevé que l'entreprise avait réagi correctement après ce drame, en proposant notamment un soutien psychologique. En collaboration avec les TPC, la section VPT Plaine du Rhône va proposer des améliorations pour tenter de réduire la violence routière. Cet évé-

nement tragique relance le débat sur la sécurité dans les transports publics. La VPT avait mis en lumière l'an dernier les pistes à approfondir et les moyens à mettre sur pied pour réduire la violence. Face à une problématique multifacettes, il n'y a pas de recettes miracles, mais les entreprises d'abord et les pouvoirs publics ensuite ont toutefois le devoir d'y réfléchir.

Page 3

Transports publics genevois

Feu vert aux mesures de lutte

Suite à une large consultation de ses membres, le SEV a obtenu de l'écrasante majorité des votant-e-s toute latitude pour mettre sur pied des mesures de lutte. Les conditions de travail à la conduite ne se sont pas améliorées malgré l'accord d'après-grève. La grogne est bien là.



Avec des conditions de travail qui se dégradent, la coupe est pleine aux tpg.

Le SEV en a assez de «cette gestion calamiteuse». Le ras-le-bol n'est pas qu'une affaire de délégué-e-s syndicaux et syndicales puisque la consultation menée depuis fin juin auprès des membres SEV a montré clairement que la grogne est bien présente. Une écrasante majorité des votant-e-s a appuyé le comité du SEV. Au fait, quels sont les pro-

blèmes? «L'absentéisme est toujours extrêmement élevé. On est encore à plus de 10% dans la conduite, mais dans les autres secteurs c'est à peine mieux. Il manque du personnel et les dirigeants n'ont pas pris la mesure de la situation. Par ailleurs, en raison des changements liés à la

caisse de pension, en fin d'année, il y aura plus de départs à la retraite que prévu, ce qui va aggraver la situation», explique Valérie Solano, secrétaire syndicale en charge du dossier. «Les votant-e-s ont bien compris qu'il faut une embauche massive», commente le président de la

section, Vincent Leggiero.

Lorsqu'on sait que chaque pour-cent d'absentéisme coûte 3 millions de francs par année, on peine à comprendre le manque de réactivité de la direction des tpg. Pour le SEV, la direction des tpg navigue à vue et «bricole au jour le jour». «Les conditions de travail se dégradent encore et continueront de se dégrader si l'effort n'est pas mis sur les effectifs. Pour l'instant, les solutions apportées sont inacceptables puisque pour combler cette pénurie d'agent-e-s, les dirigeants recourent aux «c-», soit des congés travaillés, aux heures supplémentaires, aux déplacements des repos et à la dénaturation des temps partiels en flexibilisant encore leur travail. Et ça ressemble de plus en plus à du travail sur appel», ajoute Valérie Solano.

Par ailleurs, pour le SEV, les con-

ditions ne sont pas réunies pour débiter des négociations sur le statut demandées par les tpg. «Nous avons demandé des assurances préalables à la négociation: d'une part que le Conseil d'Etat ne puisse pas modifier le statut par voie d'arrêt; d'autre part nous voulons aussi savoir dans quel cadre budgétaire se dérouleraient d'éventuelles négociations.» N'ayant pas obtenu de garanties sur ces deux points, le SEV estime donc qu'il est préférable de «réserver cette négociation du statut à des temps meilleurs» et c'est la réponse qu'il a fait suivre à la direction, en collaboration avec ASIP et transfair.

Il y a deux ans, ces ingrédients avaient jalonné le chemin menant à la grève du 19 novembre...
Vivian Bologna

Transports publics du Chablais

Un conducteur décède suite à une agression

Le décès d'un conducteur de bus des Transports publics du Chablais le 15 juillet suite à une agression relance le débat sur la violence dans les transports publics.

«Le personnel des TPC est profondément choqué par cette agression gratuite survenue alors que notre collègue était en fonction. Il n'y a pas de mots assez forts pour condamner ce genre d'agressions qui peuvent intervenir, on le voit, à n'importe quel endroit et à n'importe quel moment. Malgré la thématisation de la violence dans les transports publics depuis de nombreuses années, on doit hélas constater qu'il reste énormément à faire, que les con-

sciences n'ont pas évolué suffisamment. De telles agressions doivent plus jamais se reproduire.» Ces mots, ce sont ceux de Sébastien Zonca, président de la section VPT Plaine du Rhône, celle des TPC. Il tient par ailleurs à souligner que l'entreprise a fait ce qu'elle devait pour soutenir son personnel. Elle a notamment proposé du soutien psychologique. «La section, en collaboration avec l'entreprise, va chercher des solutions pour éviter la violence routière.» Le SEV a exprimé sa profonde tristesse et son indignation par le biais d'un communiqué de presse et demande que soit relancé le débat sur la violence dans les transports publics. Face à ce phénomène multidimensionnel, «il est important

que les entreprises, mais aussi les pouvoirs publics, s'approprient cette thématique. Le drame n'est pas intervenu à Genève à 2 h du matin, mais à 14 h aux Diablerets! Aucune entreprise ne peut dire qu'elle n'est pas concernée par cette problématique», souligne la vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger. Hélas, ce drame rappelle que le personnel de conduite est particulièrement exposé aux violences, souvent verbales, parfois physiques. L'accès aux cabines doit-il être aussi facile? Quelles autres solutions peuvent-elles être trouvées? Les entreprises ont-elles des processus en cas d'agression qui soient efficaces? Beaucoup de questions pour des réponses qui ne sont pas simples.
Vivian Bologna

ÉDITO

La nouvelle étude sur la différence entre les retraites en Suisse qu'ont mandatée l'Office fédéral des assurances sociales et le Bureau fédéral de l'égalité confirme une réalité hélas déjà bien connue et établie: en Suisse, les retraites des femmes sont en moyenne 37% plus basses que celles des hommes. Soit quelque 20 000 fr. par année. Cette étude met pour la première fois en évidence l'écart des retraites

«AVSplus est une aide extrêmement solide et sûre pour les femmes.»

Françoise Gehring, secrétaire syndicale et rédactrice

tes lié au genre (Gender Pension Gap). Un écart que l'USS a dénoncé à maintes reprises, mettant en exergue les divers facteurs qui le déterminent: la répartition des rôles au sein des couples et des familles, la situation professionnelle des femmes, les changements intervenus dans le système de



prévoyance et le temps partiel. Une autre étude très récente qu'a commandée la Conférence suisse des déléguées à l'égalité s'est penchée sur le système de prévoyance en lien avec le temps partiel. Et les résultats confirment que ce sont souvent les femmes à payer le prix le plus élevé. Les périodes prolongées de travail à temps partiel peuvent en effet peser lourd sur le niveau des prestations de prévoyance, essentiellement l'AVS et le 2^e pilier.

Travaux domestiques, enfants, parents âgés: les femmes continuent à effectuer plus de tâches non rémunérées que les hommes. Et elles gagnent moins en cas de travail salarié. Malgré le droit à un salaire égal à travail égal, garanti par la Constitution fédérale! Le travail à temps partiel, les interruptions de carrière et les bas salaires ont de lourdes conséquences sur l'indépendance financière des femmes, tant pendant la vie professionnelle qu'au moment de la retraite.

Il s'agit aussi de tenir compte du fait que les retraites des femmes sont plus minces: 38% des retraitées n'ont que l'AVS pour vivre, contre 19% des hommes. Leur rente du 2^e pilier est nettement inférieure à celles des hommes. Seule la rente de l'AVS est presque la même entre les femmes et les hommes. Voilà pourquoi l'AVS est fondamentale pour les femmes. L'initiative AVSplus sur laquelle nous voterons le 25 septembre est donc spécialement importante pour les femmes car elle est solide et sûre. Disons-le haut et fort lors de la manif prévue le 10 septembre à Berne!

INFO

Railfit 20/30: un mauvais projet... avec un mauvais nom

Ce que les CFF dénomment avec euphémisme «Railfit 20/30» est juste appelé «Railfit» par le personnel. Malheureusement, ce terme abrégé est une marque protégée et le SEV n'a pas le droit de l'utiliser en public. C'est la mode aujourd'hui de donner à des mauvaises habitudes ou des produits désagréables des noms qui induisent en erreur. C'est le cas du programme de démantèlement des CFF qui doit leur faire économiser des milliards: il coûtera des milliards de postes et prévoit une transformation massive du système ferroviaire mais est toutefois désigné par l'entreprise comme un «programme de fitness» qu'elle a baptisé «Railfit 20/30». Au quotidien, on emploie cependant l'appellation abrégée «Railfit» que le SEV utilise aussi afin de se

distancier du projet des CFF... car si le SEV devait constamment citer le nom officiel, il ne serait pas crédible en déclarant vouloir s'y opposer. La base du SEV a d'ailleurs symboliquement demandé aux CFF d'enterrer ce projet dévastateur pour le personnel et le service public. Il a remis une pétition munie de 3000 signatures à la mi-juin lors d'un enterrement fictif.

Un nom protégé...

Cependant «Railfit» est le nom d'une marque protégée et ne doit dès lors pas être utilisé pour le projet CFF! Les propriétaires de la marque l'ont fait savoir au SEV. Le SEV l'accepte mais la pilule amère qu'il doit aujourd'hui avaler est l'œuvre des CFF, qui ont commis la faute envers une entreprise tierce. La solution ne peut certainement pas être d'user dès à présent de ce

nom de projet erroné! Le projet CFF, qui a été annoncé l'automne dernier, devait être concrétisé avant les vacances d'été. L'entreprise de conseils McKinsey, bien connue en matière de démantèlement, n'a apparemment pas réussi à avancer assez vite, c'est pourquoi les prochaines informations des CFF suivront seulement à l'automne. Mais cela n'empêche pas les CFF de supprimer à tout va: chez CFF Cargo ce sont 70 postes qui sont déjà biffés et CFF Infrastructures a lancé depuis longtemps un programme d'économie (avec l'aide de PricewaterhouseCoopers) qui provoque le plus grand des scepticismes au SEV. Le projet Railfit 20/30 a un nom qui soulève une polémique et ce qui en ressort jusqu'à présent ne laisse rien présager de bon!
pmo/mv

Lac de Neuchâtel et de Morat

La LNM navigue en

Un article dans l'Express/Impartial du 1^{er} juillet a mis le feu aux poudres. Consacré aux comptes 2015 de la Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat (LNM), le papier a mis en exergue les comptes largement déficitaires à hauteur de 1,5 million de francs environ. Au-delà de la situation financière de la LNM, c'est bien les propos du président du Conseil d'administration, Olivier Arni, et du directeur Jean-Jacques Wenger qui ont poussé le SEV à écrire au CA, avec copie à la presse. «Nous avons appris par la presse que la LNM vit une mue profonde et que la société de navigation se trouve dans la dernière ligne droite pour la stratégie 2022 qui sera présentée aux actionnaires début 2017. Le personnel craint d'être mis devant le fait accompli. Il demande donc à rencontrer le président du CA à la fin de la saison de navigation», ex-

plicque Jean-Pierre Etique qui a formulé cette demande dans la lettre envoyée lundi 4 juillet à Olivier Arni. Les 21 employé-e-s exigent notamment des garanties concernant l'avenir de l'entreprise et de leur place de travail. La stratégie 2022 de la LNM doit impliquer le personnel de manière réelle et aboutir à un résultat qui tienne compte de la pérennité des postes de travail actuelles et régionales. Le personnel n'acceptera pas d'externalisation de prestations. Olivier Arni a répondu à Jean-Pierre Etique le 11 juillet. Il se veut rassurant: «La stratégie 2022 sera présentée aux actionnaires lors d'une AG extraordinaire début 2017. Il est clair que la stratégie sera auparavant présentée au personnel de notre Société, sans qui elle ne pourrait tout simplement pas délivrer les prestations de qualité que nous offrons à la clientèle de la LNM.»

eaux troubles

Quid des frais de formation?

Un autre élément suscite de l'inquiétude. «Dans l'article de l'ImpEx, nous pouvons lire que les frais liés à la formation font partie des éléments majeurs plombant les coûts de ces deux dernières années et qu'aujourd'hui les gens étant formés, ces dépenses ne chargeront pas les comptes des années à venir», poursuit Jean-Pierre Etique. Le total consacré à la formation aurait, en 2014 et 2015, atteint un total de 370 000 fr. «La LNM n'aurait donc plus besoin de former du monde ces prochaines années? Pourtant, en raison de l'âge du personnel navigant, dans quatre à cinq ans, six employés auront l'âge de la retraite. Ces personnes devront être remplacées. N'est-il donc pas prévu de former du personnel pour leur succéder?», s'interroge Jean-Pierre Etique.



A la demande du SEV, on sait aujourd'hui qu'une collaboration entre la CGN et la LNM existe. Selon le courrier de la direction de la LNM du 29 février 2016, cette collaboration a pour but de former le personnel de la LNM, d'apporter un appui technique et d'échanger des compétences, particulièrement pour la prise en charge du «vapeur». Tout ceci est trop opaque pour

le SEV et le personnel qui souhaitent donc connaître avec précision comment ont été utilisés ces 370 000 fr. et quels sont les projets de formation des années à venir. Il n'y a pas encore le feu au lac, mais ça chauffe à bord de la LNM. Le CA se penchera sur la lettre du SEV le 26 septembre. Fin septembre aura lieu un entretien entre les parties. De quoi tempérer l'atmosphère?
vbo

Tarification de la mobilité, projet long parcours

Entre confort et nécessité, par choix individuel ou obligation professionnelle, la mobilité se développe, notamment au gré de la croissance démographique. En 2010, 111 milliards de personnes-kilomètres (pkm) ont été parcourus en Suisse, selon l'Office fédéral de la statistique. En 2030, le trafic voyageurs aura augmenté en moyenne de 25 %, la part des transports publics passant de 21 % à 25 % du total estimé à 139 milliards de pkm par l'Office fédéral du développement territorial.

La mobilité croissante a bien sûr son prix, en augmentation lui aussi, payable en termes d'investissements dans le développement des réseaux et de coûts pour leur entretien ainsi que pour l'exploitation en général. Ces coûts variant en fonction du volume et de la structure du trafic, il importe de gérer ce dernier avec efficacité. D'où l'idée d'une tarification différenciée de la mobilité – dite mobility pricing en langage international – en vue de réduire les frais liés aux perturbations des flux de circulation.

Plus de sept ans après son étude sur l'introduction d'un péage routier, la Confédération a livré en septembre dernier son projet de Rapport sur la tarification de la mobilité, présentant les stratégies envisagées pour résoudre les problèmes de circulation sur la route et le rail en Suisse. Comme il convient dans notre pays où l'on se donne le temps de la consultation et de la concertation, ledit rapport a fait l'objet d'une audition à laquelle ont participé tous les cantons, tous les partis nationaux, les organisations faïtières économiques et syndicales ainsi que les organisations spécialisées dans les questions relatives aux transports, du point de vue des prestataires et des utilisateurs, sans oublier

leurs effets externes sur l'environnement.

Des 90 réponses obtenues, 56 se disent ouvertement favorables ou plutôt favorables au principe d'une tarification de la mobilité. C'est notamment le cas de 22 cantons, de l'Union des villes suisses, d'économiesuisse, de La Poste et des CFF. Parmi les 23 opposants plus ou moins catégoriques se retrouvent le canton de Neuchâtel ainsi que les organisations proches des milieux automobiles et touristiques. Enfin, une dizaine de «neutres», dont trois cantons, ne se prononcent pas sur le principe. Côté politique, le PLR, les Verts et le PSS se déclarent favorables, tandis que l'UDC s'oppose. Le PDC s'inscrit parmi les neutres, aux côtés de l'USS et du SEV. La grande majorité des répondants positifs et neutres se divisent dès qu'il ne s'agit plus du principe mais des modalités de sa mise en œuvre. Cette dernière doit, d'une part, satisfaire à toute une série de conditions économiques, sociales et juridiques et, d'autre part, remplir divers objectifs dont le principal demeure l'utilisation plus efficace et plus homogène des infrastructures de transport.

En effet, la réduction des pics d'affluence, principalement en début et en fin de journée de travail, présente le meilleur rapport coûts/avantages parmi les mesures envisa-

gées en matière de gestion du trafic. Quelle qu'en soit la forme, la tarification de la mobilité permettra le maintien du double système en vigueur dans les transports publics. D'un côté, pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires de l'exploitant, les entreprises payent le prix du sillon dont le mode de calcul est défini par la Confédération. Par ailleurs, elles peuvent fixer librement les tarifs des offres sur l'ensemble du territoire, en clair les prix des abonnements et des billets. Le calendrier d'une éventuelle introduction, probablement progressive, d'un système de tarification de la mobilité s'étire sur des années à partir de 2020 au mieux. D'ici là, le parcours s'annonce difficile: les divergences apparaîtront aux Chambres, où s'affronteront les tenants du fédéralisme et ceux d'un système uniformisé dans son principe, les partisans et détracteurs des différentes mesures envisagées, les intervenants aux motivations et priorités diverses. En tout état de cause, le peuple et les cantons pourraient bien avoir le dernier mot puisque la mise en place d'une tarification de la mobilité exigera vraisemblablement une révision de la Constitution.

Conscient de la nécessité de prévoir et surmonter les résistances que suscitera sa proposition d'un système général de tarification de la mobilité, le Conseil fédéral propose formellement des essais pilotes à l'échelle locale ou régionale, entrepris par les villes ou agglomérations qui s'y prêteraient de leur plein gré. Le gouvernement espère que ces démonstrations partielles convaincront les plus réticents et que la solution d'ensemble pourra s'imposer dans toute la Suisse avant 2030...

Yvette Jaggi



■ Formation SEV

Comment aider les collègues en situation difficile?

Le 23 juin dernier, une vingtaine de participants des sections tpg, tl et tpf ont pu se former à l'accompagnement et au conseil des collègues en situation difficile. Après le vif succès rencontré par cette journée, le SEV remettra ça après l'été.

Il s'agissait d'un cours expérimental suite aux demandes de membres des sections tpg, tl

et tpf de bénéficier d'outils spécifiques pour accompagner au mieux des collègues lors d'entretiens disciplinaires avec leur hiérarchie.

Le SEV a donc mis ce cours sur pied le 23 juin. Avec un immense succès à la clé. Les 21 participant-e-s ont en effet tout d'abord pu bénéficier de l'aspect légal sous l'expertise houllette de M^e Christian Bruchez. Avec des éléments de réponse concernant le droit du travail et le rappel des droits d'être entendu et d'être représenté. Cette journée était aussi articu-

lée de sorte à mettre les participant-e-s en situation «réelle» sous la forme d'ateliers et de jeux de rôle pour se mettre dans la peau d'un accompagnateur de collègue, respectivement dans celle de la hiérarchie.

Le SEV prévoit d'organiser une nouvelle journée de ce type durant le dernier trimestre 2016. Les personnes intéressées peuvent déjà s'annoncer auprès du formateur Baptiste Morier à baptiste.morier@sev-online.ch.

vbo



M^e Christian Bruchez a su captiver l'auditoire.

Léman Express

Des questions encore sans réponses

Le député socialiste genevois Thomas Wenger a déposé une motion concernant le Léman Express. Entretien.

■ Vous avez déposé une motion au Grand Conseil intitulée «Pour une exploitation optimale du RER Léman Express» à fin mai. Que s'est-il passé depuis? Avez-vous obtenu des réponses?

Le futur réseau ferroviaire Léman Express sera mis en service en décembre 2019 avec l'ouverture du nouveau tracé Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse CEVA. Il connectera les réseaux CFF et SNCF, créant ainsi un réseau régional de 230 km de lignes et plus de 40 gares. Avec un coût d'investissement de 1,5 milliard de francs côté suisse et 234 millions d'euros côté français, nous devons nous assurer que son exploitation soit assurée de manière optimale. Depuis le dépôt de ma motion, j'ai été auditionné par la commission des transports du Grand Conseil puis nous avons entendu le conseiller d'Etat Luc Barthassat et les représentants de son département en charge du dossier. Nous avons obtenu certains éclaircissements mais ce sont les CFF et la SNCF qui proposeront le modèle d'exploitation au comité de pilotage politique. Or la majorité de la commission a refusé de les auditionner.

■ Quelle est votre principale crainte sur ce dossier?

De nombreuses questions se posent sur la future exploitation. Qui conduira les rames et à quelles conditions? Qui assurera la sécurité des passagers? Qui s'occupera de l'entretien du matériel roulant? Comment sera assurée l'information aux voyageurs et la vente des titres de transports? Ma crainte est que le modèle d'exploitation retenu



Thomas Wenger craint que le modèle d'exploitation retenu pour le Léman Express ne donne pas satisfaction.

ne donne pas de réponses satisfaisantes à ces questions et ne garantit pas des conditions de travail optimales pour le personnel des deux côtés de la frontière. L'organisation sera un facteur clé du succès auprès du public.

■ D'après vous, quels sont les manquements dans la gestion de ce dossier?

La consultation des partenaires sociaux représentant les personnes qui travaillent sur le terrain (mécaniciens de locomotives, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, agents d'informations).

Depuis que la motion a été déposée, une rencontre a eu lieu entre les représentants du personnel et le conseiller d'Etat en charge des transports (réd.: voir ci-contre). C'est un début mais les consultations doivent se poursuivre également avec les CFF et la SNCF.

■ En sait-on davantage actuellement sur le modèle d'exploitation choisi?

Les CFF et la SNCF étudient actuellement trois scénarios d'exploitation, soit:

1) la coopération avec engagement du personnel par les maisons mères, chacune sur

leur territoire, sans interopérabilité du personnel de conduite;

2) l'engagement du personnel par les maisons mères, mais avec interopérabilité du personnel de conduite;

3) l'engagement du personnel dans le cadre d'une filiale nouvellement créée.

Pour éviter des ruptures de charges pour les usagers, il semble opportun que le modèle d'exploitation choisi assure que les mécaniciens de locomotives puissent piloter sur l'ensemble du réseau Léman Express selon le principe de l'interopérabilité. Ce dernier induit également une diversité du travail garantissant une plus grande motivation de la part des mécaniciens de locomotives.

Toutefois, la solution la plus avantageuse qui aurait à ce jour la préférence des opérateurs serait la version sans interopérabilité du personnel. Les discussions doivent se poursuivre entre les CFF, la SNCF, les autorités politiques et les représentants du personnel afin de trouver la meilleure solution possible qui garantisse une exploitation optimale du Léman Express pour les usagers et le personnel.

Henriette Schaffter

CARNET DE BORD

Développer les transports publics, ça rapporte!

«De beaux endroits comme Megève, par exemple, ne sont pas accessibles en transports publics», dit un article du *Temps*. Un article qui teste l'auto-partage, se demandant si c'est là une solution. Pourtant, pour moi, pour nous qui vivons en Suisse, la première question est plutôt: «Comment est-ce possible qu'il n'y ait pas de transports publics?» Tant cela paraît impensable qu'une station touristique ne soit pas reliée à un vaste réseau de transports publics...

Imaginez Zermatt sans un accès au car postal et au train? Que deviendrait Davos avec des bouchons? Que montreraient les films indiens s'il n'y avait pas le Golden Pass pour rejoindre Château-d'Œx? Si évident pour chaque Helvète, ce réseau est pourtant une exception. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin que dans la région Rhone-Alpes-Auvergne voisine pour découvrir une autre réalité. Cela donne lieu à d'embarrassantes situations comme celle du réseau du Léman Express qui, dès 2017, arrivera à Annemasse toutes les 15 minutes, laissant des passagers qui devront



s'armer de patience sur les quais pour les correspondances. Il n'en a pas toujours été ainsi, le réseau ferroviaire en France voisine a été plus performant, avant que le désengagement de l'Etat et de la SNCF ne dégradent peu à peu le rail au profit de la voiture. Aujourd'hui, le transfert des compétences et des budgets liés vers les régions de France place l'investissement ferroviaire non plus dans une planification nationale, mais devant des arbitrages régionaux. Cela ne manque pas d'avoir des effets délétères. Après les décisions que l'on ne voit pas (entretien minimisé, diminution de personnel, suppressions de trains, etc.), la première annonce tombe: la suppression du train de nuit qui reliait directement Paris à Saint-Gervais-les-Bains (depuis lequel on pourrait imaginer rejoindre Megève). Dorénavant, il n'y a plus de ligne directe avec la capitale. Les travaux de développement qui doivent permettre de «gommer l'effet frontière entre la Suisse et la France» sont bien peu importants en regard de la boucle du ceva à Genève qui coûte sans doute 2 milliards avec les dépassements. Sur territoire français, on a un total de 234,2 millions de francs d'aménagements (réorganisation des voies et construction de nouveaux quais) en gare d'Annemasse et de réorganisation de la circulation aux alentours, d'automatisation des systèmes d'aiguillages et de signalisations (lignes Annemasse-La Roche-sur-Foron et Annemasse-Evian), de mise en compatibilité des signalisations et des réseaux électriques pour permettre la circulation des rames des deux côtés de la frontière avec le changement de courant. Par contre, pas trace de doublement des voies, de développement de la capacité, de nouvelles liaisons. Le strict nécessaire.

Les choix politico-économiques sont dictés par les coûts, mais aussi par le ratio coût/bénéfice: ce qu'on investit et combien cela nous rapportera, dans combien de temps. Dans le domaine des transports publics, particulièrement dans le ferroviaire, il faut savoir évaluer cela sur le long terme. Une étude québécoise¹⁾ de l'institut Iris récemment parue montre que le développement des transports publics est un moteur pour l'économie. «Dépenser 1 \$ pour l'industrie du transport en commun permet de faire augmenter le PIB de base de 2,47 \$. Cet important «choc exogène» s'explique ainsi: opérer un système de transports en commun appelle la création d'emplois, tant dans l'activité primaire (conduire) que dans les secteurs connexes (maintenance, gestion des réseaux). De plus, les salaires générés par les activités entourant le transport en commun sont en grande partie dépensés sur le territoire québécois. Quant au service interurbain de transport en commun, il affiche un effet de 0,96 \$ sur le PIB de base pour chaque dollar investi. Les effets de ce secteur sur le PIB sont donc à la fois importants et économiquement durables», conclut le rapport. A l'exemple de la Suisse! CQFD.

Valérie Solano

¹⁾http://iris-recherche.s3.amazonaws.com/up/Transport_WEB.pdf

Votation du 25 septembre



Matthieu Leimgruber

« AVSplus représente un tournant historique »

Le 25 septembre prochain, nous voterons sur l'initiative syndicale visant à renforcer les rentes AVS. L'éclairage de Matthieu Leimgruber, historien et professeur à l'Université de Zurich.

■ **contact.sev: En quoi la naissance de l'AVS en 1947 a-t-elle représenté « l'événement du siècle » ?**

Matthieu Leimgruber: Le 6 juillet 1947, l'assurance-vieillesse et survivants (AVS) était massivement acceptée en votation populaire. Ce vote plébiscite représente l'aboutissement de près de cinquante ans de débats passionnés sur la question sociale et la question des retraites avait une place centrale dans ces débats. Il s'agit donc d'un moment historique pour la politique sociale, une nouvelle étape de la société suisse, 100 ans après l'adoption de la Constitution fédérale.

■ **Dans quel contexte cela s'est-il déroulé ?**

La Suisse adopte l'AVS à la sortie de la guerre, un moment

où d'autres pays prennent un tournant similaire: en Angleterre, le plan Beveridge propose une refonte des assurances sociales et la mise sur pied d'un système de santé national; en France, un plan complet de sécurité sociale figure au centre du programme du Conseil national de la Résistance. Après deux guerres mondiales et une crise économique d'une ampleur sans précédent, l'idée d'une autre société fait son chemin. La mise sur pied, à l'échelle européenne, de la sécurité sociale est aussi une frappe préventive des milieux bourgeois: face à l'alternative socialiste qui existe à la fin des années 40, ils veulent montrer que le capitalisme est capable de se réformer et d'aborder la question sociale de manière progressiste. En résumé: « Mieux vaut l'Etat social que le socialisme. »

■ **L'AVS coexiste depuis sa fondation avec le système des caisses de pension (depuis 1985, la LPP), basé sur la capitalisation. Un paradoxe ?**

L'AVS et les caisses de pension forment un binôme qui est discuté de manière combinée depuis les années 20. L'AVS a toujours fait l'objet de débats politiques mouvementés, tandis que le système de prévoyance professionnelle, qui s'est développé avant l'AVS, dès les années 1920, a par contre longtemps échappé

à ces controverses. Extrêmement peu régulé, il est resté du ressort des entreprises jusqu'à l'entrée en vigueur de la LPP en 1985. Le conseiller fédéral radical Walther Stampfli, qui a joué un rôle central dans la mise en œuvre de l'AVS, est issu de l'entreprise de métallurgie Von Roll SA et a siégé au comité des associations des caisses de pension dans les années 20. Au Conseil fédéral, Stampfli défend un projet AVS qui laisse une large marge de manœuvre aux caisses de pensions. En d'autres termes, le niveau de l'AVS doit rester minimal afin de ne pas concurrencer les caisses de pension.

■ **Comment est-ce que cela**

« Il y a une prise de conscience que le renforcement de l'AVS est la voie la plus solidaire pour développer les rentes et lutter contre la pauvreté. »

évolue ensuite ?

Dans les années 60, le débat se pose en termes nouveaux: faut-il développer une super-AVS, ou consolider les caisses de pension, qui couvrent alors moins de la moitié de la population active? Ce débat sera tranché par la votation de 1972: une majorité de la population accepte alors le principe des trois piliers, qui sera réalisé notamment par le biais de la LPP en 1985. Ce qui entraîne de facto le blocage du

niveau des rentes AVS, en postulant que tout développement ultérieur du système de retraite se fera par le biais des caisses de pension (LPP). Après le plébiscite de 1947, il s'agit d'un deuxième moment clé.

■ **La logique de la prévoyance professionnelle (LPP) est pourtant bien loin du système solidaire de l'AVS...**

Selon l'expression utilisée par certains économistes, la sécurité sociale financée par un système de répartition, comme l'AVS, est le patrimoine de celles et ceux qui n'ont pas de patrimoine. Et comme les cotisations AVS sont prélevées sans plafond salarial, l'AVS implique une re-

distribution, certes modeste, entre les classes de revenus. La LPP, au contraire, reproduit les inégalités. Ce système, basé sur la capitalisation, souffre de trois limites importantes. La première, c'est que les caisses de pension reproduisent les inégalités de statuts et de salaires au sein des entreprises. Les objectifs liés à la rentabilité et à l'élargissement du marché de la LPP peuvent aussi entrer en contradiction avec l'objectif même du ver-

sement d'une rente de retraite garantissant le niveau de vie antérieur. Autre limite de la LPP: il existe aujourd'hui, à côté des compagnies d'assurances qui gèrent une grande partie des caisses de pension, de nombreux intermédiaires financiers intéressés directement par les flux de revenus issus de la gestion des capitaux de la LPP. En 1972, les réserves s'élevaient à 100 milliards de francs. Aujourd'hui, elles dépassent 800 milliards, ce qui est considérable. Il y a donc toute une dimension financière du marché de la prévoyance. Troisième limite importante: la prévoyance professionnelle est caractérisée par une structure extrêmement fragmentée. Chacun se retrouve en quelque sorte seul face à son parcours de retraite. Les leviers d'action collective, qui permettraient aux salariés et aux forces syndicales de peser sur les caisses de pension, demeurent très limités. Toute une série de décisions sont prises au niveau des conseils de fondation, dans lesquels les acteurs patronaux pèsent de tout leur poids et n'ont pas à craindre l'intervention de la démocratie directe. Cela explique pourquoi les contre-réformes sont aujourd'hui introduites à un rythme accéléré dans le système LPP. Dans le cas de l'AVS, il est difficile d'obtenir une baisse des rentes: une telle décision doit faire l'objet d'un



débat politique et peut être sujette à un référendum. Pour la LPP, la réalité est différente. Une série de caisses de pensions ont déjà procédé à des adaptations qui entraîneront des baisses significatives de rentes pour les retraités. La disparition rapide des caisses à primauté de prestations, autrefois importante dans le secteur public, est un signe supplémentaire de cette mise sous pression des prestations vieillesse.

■ **Le refus par le peuple, en 2010, de la baisse du taux de conversion LPP (de 6,8% à 6,4%) a-t-il été un tournant ?**

Ce vote était révélateur d'une prise de conscience de l'importance de défendre les paramètres collectifs permettant de fixer le montant des rentes LPP. Il y a aujourd'hui des attentes populaires face à la LPP, qui découlent de la généralisation de la LPP à la grande majorité des salariées et des salariés. C'est le grand paradoxe du système: la LPP est désormais un enjeu au cœur du débat politique, mais dépend en même temps de contraintes de marché sur lesquelles la politique n'a pas, ou peu, de prise.

■ **Comment est structuré le lobby de la prévoyance privée ?**

Le lobby de la prévoyance privée a de profondes racines historiques. En 1922, une association regroupe déjà les principales caisses du secteur privé, ainsi que les quelques grandes compagnies d'assurance vie qui dominent le secteur de la prévoyance jusqu'à aujourd'hui. L'Association suisse des institutions de prévoyance (ASIP) est le descendant direct de cette première association de caisses de pension. Et au sein des forces patronales, les grandes compagnies d'assurance ont toujours joué le rôle d'éclaircisseurs dans le domaine de la prévoyance vieillesse – car ce sont elles qui gèrent depuis la fin de la Première guerre mondiale de nombreuses caisses pour les PME et autres entreprises ne disposant pas de leur propre caisse de pension.

■ **Ces milieux militent-ils pour une abolition de l'AVS ?**

Non. Les milieux patronaux ont toujours été en faveur d'une AVS minimale qui puisse servir de socle aux caisses de pension. Sans une telle base, la prévoyance privée serait moins développée! Par contre,

il n'y a pas de position majoritaire en faveur de l'abolition de l'AVS. Il y a dix ans l'ancien conseiller fédéral (PLR) Hans-Rudolf Merz avait proposé dans une interview de « penser l'impensable » et consacrer une partie des cotisations AVS à l'établissement de comptes épargne vieillesse individuels. Mais cette proposition très osée n'a même pas fait l'objet d'une proposition au Parlement...

■ **Quelle a été la position des syndicats sur la question ?**

Les syndicats ont longtemps eu des positions ambiguës sur la prévoyance vieillesse. Au début, ils revendiquaient la création de l'AVS. Mais ce qui intéressait vraiment les syndicats, c'était le développement de leurs propres caisses de retraite syndicales! Ces dernières ont cependant disparu du paysage face à la concurrence forte des caisses patronales. Durant la Deuxième Guerre mondiale, la direction de syndicats importants, comme la FTMH (syndicat de la métallurgie), était même peu enthousiaste à l'idée de l'AVS et aurait préféré monter des caisses paritaires avec les patrons. Mais ces derniers n'y voyaient pas d'intérêt... A la fin

des années 1960, les syndicats ont adhéré à l'idée d'un deuxième pilier obligatoire, avec l'espoir que cet élargissement allait amener un renforcement syndical. Ces débats sont oubliés aujourd'hui, mais les projets suédois ou britannique de cogestion des caisses de retraite étaient extrêmement discutés en Suisse à la fin des années 60. Les patrons ont profité pour arrimer les syndicats au système des trois piliers. Par contre, le renforcement syndical à travers la cogestion des caisses de pensions n'a jamais eu lieu.

■ **Le 25 septembre, nous voterons sur l'initiative AVSplus, qui prévoit une augmentation de 10% du montant des rentes AVS. Le lancement de cette initiative par l'USS représente-t-il un tournant ?**

Ces dernières années, les organisations de travailleurs ont joué un rôle de plus en plus important dans la défense du système de retraite, tout d'abord dans le domaine de l'AVS (refus de la 11^e révision en 2005), puis de la LPP (votation de 2010). La suite logique a été la prise de conscience que les rentes demeurent insuffisantes et qu'il faut les développer. D'où l'idée d'une

augmentation des rentes AVS, qui demeure la voie la plus solidaire pour développer les prestations. En Suisse, un quart des personnes âgées se trouve dans un état de pauvreté relative, c'est un des taux les plus élevés parmi les pays de l'OCDE. Et le problème pourrait aller en s'accroissant, car les inégalités face à la retraite sont en hausse. Il est aussi historique que le Conseil des Etats ait accepté, à l'automne dernier, le principe d'une augmentation des rentes AVS. C'est la première fois depuis 1975 que le Parlement discute une proposition visant à briser le gel du niveau des rentes AVS. La hausse proposée par le Conseil des Etats, d'un montant de 70 francs, est totalement insuffisante, et son objectif est de clairement d'offrir une alternative à l'initiative AVSplus. Mais cette proposition brise un double tabou: non seulement celui de la hausse des rentes, mais aussi celui de la hausse du niveau des cotisations AVS.

Interview de Guy Zurkinden, parue dans le Service publics du 15 avril

Le 10 septembre, manif à Berne en faveur d'AVSplus. Rendez-vous à la Schützenmatte dès 13h30.

BIO

Matthieu Leimgruber est docteur ès lettres en histoire contemporaine de l'Université de Lausanne. Spécialiste reconnu de l'histoire des politiques sociales au 20^e siècle, il a publié de nombreuses contributions sur les interactions entre Etat et marché dans le domaine de la protection vieillesse ainsi que sur les politiques sociales durant la deuxième guerre mondiale.

Quelque 70 participant-e-s ont pris part à la Journée de la communication du SEV

«Le journal c'est l'image de la stabilité dans un environnement en perpétuel changement.»

Issu d'une carte remplie par un-e participant-e



Média papier ou numérique: l'un ne va pas sans l'autre

L'objectif des participant-e-s à la Journée de la communication du SEV, le 2 juillet, était d'une part d'exprimer leurs propres besoins en communication et, d'autre part, de faire une réflexion sur les attentes de diverses catégories de personnes. Les résultats ont montré que le numérique et le papier ne s'opposent pas, ils sont en fait complémentaires.

Certains sont venus car ils voulaient absolument conserver la version papier de *contact.sev*. D'autres ont amené les idées de leur génération. D'autres encore étaient là par pur intérêt pour le thème. Selon les espérances des organisateurs, les quelque 70 personnes présentes à la Journée de la com-

munication à Olten couvraient une large palette de lecteurs. La plupart sont rentrés à la maison pleinement satisfaits d'avoir pu exprimer ce qui était important pour eux, quelques-uns auraient aimé trouver quelque chose de plus concret. La journée a débuté par une introduction de Peter Moor,

responsable de la communication SEV. Il a rappelé les deux raisons principales qui ont lancé la discussion: l'évolution générale du monde des médias à laquelle le SEV ne peut pas se dérober et le mandat de réaliser des économies donné par le comité SEV. Dans ce contexte, le SEV a demandé le soutien de la

Haute école zurichoise des sciences appliquées qui, en premier lieu, a analysé la stratégie et les médias du SEV et en a défini les points forts et les points faibles (cf. *contact.sev* n° 6/16). Après cela les participant-e-s, répartis en petits groupes hétérogènes, ont reçu le mandat de formuler leurs attentes en-

vers la communication du SEV et le processus de renouvellement. Les résultats des groupes ont rejoint ceux obtenus par l'équipe du professeur Peter Stücheli-Herlach de la Haute école zurichoise: il est nécessaire de conserver le journal imprimé mais les médias numériques sont cependant incontournables, en parti-



La concentration était de mise chez les membres.

culier lorsqu'il s'agit de transmettre rapidement une information. La nécessité d'avoir des plateformes de discussion a aussi été mentionnée. Pour M. Stücheli-Herlach ceci est un très grand atout des médias numériques: «Au lieu d'une commu-

nication à sens unique (avec le SEV en tant qu'expéditeur et les membres en tant que destinataires), nous avons maintenant la possibilité de faire un réel dialogue.» Une des principales demandes des membres était que le SEV présente mieux ses succès

mais qu'il admette aussi ouvertement ses échecs. Les tâches de l'après-midi étaient ardues: les groupes ont dû se mettre dans la peau d'une personne dans une certaine situation et imaginer ses

Quelle est la suite du processus?

La Journée de la communication a permis de faire émerger les besoins en communication de la base, grâce à un mélange des corps de métiers, des régions linguistiques et des sous-fédérations. Sur la base des résultats des ateliers de travail et de l'évaluation des moyens de communication actuels, il s'agit désormais de développer une stratégie de communication en collaboration avec l'Institut zurichois de sciences appliquées (ZHAW) qui accompagne le projet depuis 18 mois maintenant. Le comité du SEV, qui prend toutes les décisions dans ce dossier, se penchera sur les grands axes de la stratégie de communication lors de sa séance du 19 août.

Après cette décision intermédiaire, la stratégie de communication sera approfondie grâce à l'analyse plus précise du journal *contact.sev* dont il est déjà clair qu'il demeurera un élément central de la communication. Durant cette phase seront aussi définis les moyens de communication les plus pertinents – pour le pa-

pier et le digital – et leurs coûts. Le comité du SEV se penchera sur la stratégie finale en octobre et en validera également le budget à allouer à la communication dès 2017. Pour mémoire, le comité avait demandé en automne 2014 au département de la communication de développer une stratégie pour 2017 qui prévoie des économies substantielles. Depuis, des économies ont déjà été réalisées par le biais d'une légère baisse du nombre de parutions de *contact.sev*, la renégociation des frais d'impression, ainsi que des petites diminutions de postes au sein de la rédaction. Après la décision du comité en octobre 2016, il s'agira alors de développer des prototypes et des processus de travail pour les moyens de communication retenus par le comité. Il est d'ores et déjà envisagé de mieux mettre en valeur le Congrès de l'an prochain, le rapport social et les textes d'orientation du SEV.

Vivian Bologna



L'actuel et le futur responsable de la communication, Peter Moor et Vivian Bologna.



Elena Obreschkow, coach des sections et organisatrice de la journée.



En dehors des travaux de groupes, la journée a favorisé les échanges entre les participant-e-s.

Suite en page 10



Les participant-e-s en pleine activité dans les travaux de groupes.



L'étudiante Caroline Marti au stand des médias du SEV.

besoins en communication. Les responsables des groupes ont pu démontrer aux participant-e-s qu'un autre point de vue amène souvent d'autres résultats: de nombreuses formes de communication ne découlent pas forcément du quo-

tidien de manière évidente. Les groupes avaient encore un mandat: un stand dans la salle présentait les moyens de communication actuels du SEV. Il fallait d'abord les observer, feuilleter, cliquer... Ensuite il s'agissait de les évaluer. Le

panneau prévu à cet effet a vite fait de se remplir de points rouges, oranges et verts. Les résultats étaient dans l'ensemble assez semblables, ce qui n'était pas étonnant. Presque tous les produits ont reçu au moins deux couleurs différen-

tes. L'étudiante Caroline Marti, qui a tenu le stand toute la journée, a motivé les membres à donner leurs évaluations et leurs feed-back. Mis à part ce traitement formel du thème, les membres ont aussi eu l'occasion de se ren-

contrer et de discuter librement. Le processus suit désormais son cours (voir en page 9) et le prochain Congrès de mai 2017 pourra découvrir le nouveau concept de communication.

Peter Moor/mv

Vivian Bologna, futur responsable de la communication du SEV

«La comm', pilier du recrutement»

■ **contact.sev:** Quel est le principal enseignement de cette journée de la communication?

Vivian Bologna: Pour moi, c'est l'attachement que portent les membres à la communication du SEV. Il s'est traduit d'une part par la défense du journal par l'écrasante majorité des participant-e-s qui ont néanmoins affirmé la nécessité de le repenser. D'autre part, les membres présents estiment que le SEV doit communiquer plus rapidement et de manière plus ciblée en adaptant sa communication aux technologies actuelles. Enfin, il est clairement apparu que la communication doit encore mieux mettre en avant les succès du SEV, tout en étant transparente et honnête. Le SEV doit aussi réussir à parler de ses «échecs». Cette transparence permettra d'augmenter encore sa crédibilité.

■ **Comment cette journée va-t-elle influencer la suite de l'élaboration du nouveau concept?**



Tout d'abord, il est important de souligner que la base du SEV aurait voulu être impliquée plus en amont dans cette réflexion. C'est dire si la volonté de participer est importante. Et cela ne peut qu'être réjouissant, même s'il n'est pas prévu d'aller aussi loin dans la participation. Néanmoins, nous allons évidemment tenir compte des besoins en communication exprimés par les participant-e-s tout en nous appuyant sur l'analyse faite ces 18 derniers mois par l'Institut zurichois de sciences appliquées. Une fois que la nouvelle stratégie aura été approuvée par le comité du SEV en octobre, on passera à

la phase de l'élaboration des nouveaux moyens de communication, respectivement à l'adaptation des moyens actuels. Durant cette phase, la base sera impliquée une nouvelle fois. Cette participation est fondamentale si l'on veut pouvoir communiquer au mieux pour les intérêts de nos membres.

■ **Tu reprends les rênes de la communication en août, durant une période difficile mais passionnante. Quels sont tes objectifs?**

Il est vrai que la communication va opérer une mue profonde. Tout ne tournera plus autour du journal et le département de la communication devra être bien plus qu'une rédaction de *contact.sev*. Il s'agira de mettre encore davantage en valeur le SEV vers l'interne, mais aussi vers l'extérieur. Histoire que la communication soit un pilier de la stratégie globale du SEV. Et un pilier important de la stratégie de recrutement de nouveaux membres. Peter Moor

Peter Stücheli-Herlach, spécialiste

«Des idées créatives»

■ **contact.sev:** A la fin de la journée, on vous a remis symboliquement les résultats des discussions. Que voulez-vous en faire maintenant?

Peter Stücheli-Herlach: Nous étions satisfaits des nombreux feed-back et suggestions des participant-e-s. Avec le SEV, nous allons maintenant établir un document sur la base de ces résultats afin de le présenter aux organes compétents et à notre team de conception des médias. Nous évaluerons ensuite ces résultats en nous basant sur les questions posées. Ils pourront alors constituer une base de référence pour la future conception des médias du SEV.

■ **Quels ont été vos principaux constats lors de cette journée parmi la base?**

Le plus important était que les membres du syndicat ont montré beaucoup d'engagement à traiter les thèmes proposés. Nous avons constaté une forte identification avec le syndicat et ses médias. Mais si certains médias sont familiers et appréciés,



d'autres offres ne font pas l'unanimité pour diverses raisons. Nous avons pu relever beaucoup d'idées d'améliorations précises et créatives lors des nombreuses discussions et inputs.

■ **Dans quelle mesure cela influencera les futurs travaux liés au projet et la communication du SEV?**

Les membres ont non seulement fait part de leur attachement aux médias imprimés mais ont également montré une affinité pour les médias numériques. Ils ont dès lors clairement confirmé que le SEV devait à l'avenir communiquer avec des moyens numériques, rapides, pointus et basés sur le dialogue. pmo/mv

Enthousiasme?

«Arriver à destination
en toute sécurité – même
en matière d'assurance.»

**Demandez-nous conseil
et soutenez les forêts
protectrices suisses!**

Coopération SEV et Helvetia depuis 2012. Conseil compétent pour les membres du SEV.

Grâce au partenariat entre le SEV et Helvetia, vous bénéficiez, en tant que membre du SEV, des services d'un interlocuteur compétent pour toutes les questions liées à l'assurance et à la prévoyance ainsi que d'offres très intéressantes en matière de conseil.

Vos avantages

- Des conseillers clients SEV experts d'Helvetia partout en Suisse.
- Une Helvetia Analyse de la prévoyance gratuite pour les membres du SEV sur la situation de couverture actuelle et en vue d'une retraite anticipée.
- Assurance clients privés Helvetia: Si vous combinez plusieurs produits (p. ex. assurance inventaire du ménage, responsabilité civile privée, bâtiment et/ou assistance), vous pouvez obtenir un rabais spécial pouvant aller jusqu'à 15%.

Helvetia Engagement pour la forêt protectrice – un engagement durable pour l'espace vital suisse

Partout en Suisse, les forêts protectrices sont un gage de sécurité contre les catastrophes naturelles. Elles protègent les villages, les voies ferrées et les routes contre les avalanches, les glissements de terrain, les chutes de pierres et les coulées boueuses. Helvetia s'engage activement dans le reboisement de nos forêts protectrices depuis 2011.

Pour vous remercier de votre confiance, nous plantons pour chaque demande de conseil d'un membre du SEV (au moyen du formulaire-réponse) un arbre au nom du SEV, symbole du suivi et du développement de notre collaboration durable. Le Passeport arbre sera remis fin 2016 au SEV.

Tirez parti de l'offre de conseil d'Helvetia en tant que membre du SEV. Les conseillers clients SEV experts d'Helvetia sont à votre disposition. Pour plus d'informations: www.helvetia.ch/fr/sev



Votre assureur suisse.

Cargo Arc jurassien

La réaction des collègues a payé

La première séance de négociations entre le SEV et CFF Cargo a été constructive. D'ici au 25 août, il s'agit de trouver des solutions individuelles pour les 21 personnes concernées. Le SEV soutiendra chacune d'elles.

Le transfert de 21 personnes à l'Unité de production 3 Lacs et la concentration sur le site de Bienne RB avait suscité la grogne des collègues de Neuchâtel, Cornaux, Péry-Reuchenette et Delémont. Une grogne à laquelle CFF Cargo a décidé d'être attentive puisque des négociations se sont ouvertes avec le SEV le 30 juin dernier. «Le climat est constructif et le fil rouge adopté avec la délégation de la direction de Cargo est positif. Bien sûr, maintenant, il faudra voir quelles solutions concrètes seront adoptées pour les 21 personnes», explique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical en charge du dossier.

Ce fil rouge prévoit que des délégués des quatre sites concernés soient partie prenante dans le



Jean-Pierre Etique, au centre, avec Yannick Durand de la CoPe, à l'écoute des collègues à Delémont.

cadre de la mise en place des nouvelles organisations de service. «Leur implication doit être réelle. C'est primordial pour la crédibilité du processus de négociations», insiste Jean-Pierre Etique. Les représentants du personnel ont été élus par l'assemblée du SEV qui s'est tenue le 30 juin en soirée.

Des solutions acceptables pour tous!

Pour le SEV, le fil rouge doit être scrupuleusement respecté dans les négociations individuelles qui auront lieu d'ici les prochain

es négociations prévues le 25 août. Chaque employé pourra être accompagné par le SEV lors de ces entretiens s'il le désire. Les secrétaires syndicaux SEV Jean-Pierre Etique et Daniel Froidevaux sont à disposition des collègues. Les solutions individuelles doivent notamment tenir compte des éléments suivants: «La priorité doit être donnée aux prises et fins de service aux lieux actuels. CFF Cargo devra tenir compte de la situation des collègues n'ayant pas de permis de conduire ou pas de véhicule privé», relève Jean-Pierre Etique.

Pour ceux qui utilisent aujourd'hui leur véhicule privé pour se rendre au travail et qui pourraient voir le temps de trajet augmenter, le SEV défend l'idée que la marge d'augmentation ne dépasse pas 40% pour ceux qui ont plus d'une heure de trajet aller-retour. La marge ne doit pas dépasser les 60% de hausse pour ceux qui ont moins d'une heure. «Nous n'accepterons pas que des trajets trop importants engendrent davantage de fatigue. Le personnel touché a en moyenne plus de 50 ans. Une augmentation de la fatigue nui-

rait de manière significative à sa santé et à sa capacité de travail. De trop longs déplacements journaliers comportent trop de risques de stress et d'accident. Il est intéressant de constater qu'à la fin des années 80, un employé avait essuyé un refus alors qu'il souhaitait habiter à 25 kilomètres de Bienne... Un refus justifié par la volonté de protéger la santé. Les temps ont certes changé, mais nous attendons de Cargo une attitude socialement responsable», poursuit Jean-Pierre Etique pour qui les mesures individuelles transitoires n'auront de sens que si leur durée va au-delà des minimas prévus par la CCT CFF Cargo.

Enfin, le souci de l'immersion de francophones dans l'environnement germanophone de Bienne RB a été entendu. CFF Cargo créera des équipes homogènes linguistiquement. Il évaluera aussi le niveau linguistique du personnel transféré tout en assurant que les exigences en allemand se limitent au langage spécifique ferroviaire.

Vivian Bologna

Une politique inégalitaire englutit les augmentations de salaire des petites gens

Malgré la sonnette d'alarme que tirent les syndicats de l'USS et la gauche depuis des années, rien ne bouge. C'est ce qui ressort du dernier rapport de l'USS présenté le 13 juillet. L'écart entre les bas et les hauts salaires s'accroît encore.

Le Rapport de juillet 2016 sur la répartition des revenus et de la fortune de l'Union syndicale suisse montre clairement dans quelle direction inquiétante la politique concernant les salaires et la fortune s'est développée en Suisse ces dernières années. Grâce aux syndicats et surtout à la campagne pour un salaire minimum, les bas salaires ont certes connu des améliorations

tout à fait remarquables, également quand on les compare aux autres pays. La politique fiscale et des redevances menée par les pouvoirs publics n'a pas freiné cette tendance négative mais l'a plutôt encouragée. Les augmentations des salaires des bas et moyens revenus ont toutefois été englouties par une politique fiscale et des redevances antisociale. Les revenus les plus élevés ont quant à eux massivement profité de baisses d'impôts. Leur charge fiscale (en pourcentage du salaire) est descendue de 37% en 2000 à seulement 32%. Mais, ce qui alourdit le plus le budget des bas et moyens revenus, ce sont les primes des assurances-mala-

die. A noter à ce sujet que les réductions des primes n'ont pas suivi les fortes augmentations de celles-ci. Elles ont même diminué ces dernières années, ce qui est surtout à mettre sur le compte des politiques d'austérité des cantons. L'édition 2016 du Rapport sur la répartition prend désormais aussi l'AVS en considération. Cette dernière offre un contrepoids, parce qu'elle déploie un important effet compensatoire, en contribuant à éviter la pauvreté à la retraite, d'une part, et grâce à son financement solidaire, de l'autre. Sans l'AVS, 95% des ménages devraient puiser bien plus dans leur porte-monnaie pour obtenir une prévoyance vieillesse de

même valeur. L'USS exige:

- Des salaires équitables: des hausses générales et pas individuelles, pas de système salarial prévoyant des bonus; davantage de conventions collectives de travail avec de bons salaires minimaux; davantage de contrôles des salaires dans les branches qui présentent un danger de sous-enchère salariale; limitation des salaires dans les entreprises en mains publiques à maximum 500 000 fr./an; lutte contre les discriminations salariales envers les femmes.

- Davantage de réductions des primes des caisses-maladie (à court terme, 10% au maximum du

salaire net pour les primes maladie, à moyen terme 8% au maximum, à long terme des primes en fonction du revenu); renoncer à faire des économies dans les réductions de primes.

- Davantage de justice dans la politique fiscale et des redevances (correction des baisses d'impôts pour les riches, les bas revenus et les entreprises; refus de la troisième réforme de l'imposition des entreprises; davantage d'investissements dans les logements d'utilité publique.

- Davantage de redistribution dans la prévoyance vieillesse et de ce fait, une augmentation des rentes AVS de 10%.

USS

MedicalService CFF

Service médical déshumanisé

Le service médical des CFF fête ses 100 ans cette année, mais il va être externalisé dès le 1^{er} juillet 2017. Grave erreur selon le SEV.

Pour les représentants du personnel, il est très important que la sécurité des personnes en relation avec les transports publics soit garantie. Un service médical compétent et maîtrisant les exigences de l'entreprise est primordial pour assurer la sécurité dans le transport ferroviaire. «C'est le cas aujourd'hui et cela doit rester ainsi. Un service médical fait partie intégrante d'une entreprise moderne et consciente de ses responsabilités», explique Daniel Froidevaux, secrétaire syndical SEV. Un des arguments avancés par

la direction des CFF pour externaliser ce service est qu'il n'a plus les outils nécessaires pour assurer sa tâche, en particulier du point de vue administratif. Drôle d'argument, qui laisse le SEV perplexe. Pourquoi la direction des CFF n'a-t-elle pas veillé à maintenir un outil adéquat pour le personnel? Il était difficile de ne pas se poser la question d'une possible préméditation de la part de l'entreprise, laissant la qualité diminuer pour enfin avoir une bonne raison de remettre ce service à un prestataire externe. La direction a néanmoins démenti avoir laissé les choses s'empirer volontairement.

Service bénéficiaire

Le service médical des CFF gère des bénéficiaires. Il n'est pas évident pour le SEV de com-

prendre pourquoi l'entreprise renonce à ces recettes alors qu'elle prône constamment des mesures d'économie et demande à chaque fois le soutien du syndicat.

En remettant les tâches dévolues au service médical à un prestataire externe, que la direction des CFF est en train de chercher via un appel d'offres, les tests d'aptitude risquent fort d'être menés de manière strictement administrative. Un médecin externe pourrait appliquer uniquement la procédure, sans connaître le contexte, contrairement aux médecins du service médical actuel. Le SEV craint qu'un service externalisé soit peu au fait des réalités du monde ferroviaire et qu'il fasse en sorte que son activité soit lucrative, occasionnant le moins de frais possible, et qu'il limite dès

lors ses examens au strict minimum.

Concernant les cas d'inaptitude de certain-e-s collaborateurs-trices, le SEV doute qu'un médecin externe prenne le temps nécessaire pour participer à des séances avec les autres organes tels que le service social des CFF, la Suva ou l'AI. Le SEV s'inquiète dès lors du bon déroulement des phases de réinsertion du personnel.

Les tâches du service médical sont multiples et ne se limitent pas à examiner l'aptitude du personnel ayant des tâches de sécurité. Il s'occupe actuellement également de prévention et de médecine du travail.

Que deviennent les employé-e-s?

Le SEV est toujours en discussion avec la direction du projet

quant à l'avenir des employé-e-s. «Des réponses ont été obtenues des responsables, mais tout repose pour l'instant sur la bonne foi et le rapport de confiance, il n'y a rien de concret», explique Daniel Froidevaux.

Certain-e-s employé-e-s ont déjà quitté le service, ayant trouvé un poste ailleurs, et il n'est évidemment pas facile de repourvoir leurs postes dans ces conditions-là. On peut donc logiquement craindre que le service médical ait de la difficulté à assurer ses tâches dans les prochains mois.

Il faut également savoir que l'appel d'offres est terminé mais que l'attribution du mandat n'interviendra qu'au premier trimestre 2017, soit moins de six mois avant l'externalisation!

Henriette Schaffter

SOB et BLS mettent les CFF sous pression avec des projets au Gothard et au Simplon: le dilemme du Gothard

Les CFF récoltent beaucoup de critiques pour leur projet concernant le tronçon de faite du Gothard. Et voici maintenant que le SOB fait pression, ce qui complique pas mal les choses. Il y a quelques années, les CFF ont déclaré vouloir fermer le tronçon de faite du Gothard immédiatement après l'ouverture du tunnel de base. Les motifs alors invoqués: l'entretien coûte trop cher et le tronçon n'est pas assez attractif pour les voyageurs. Entre-temps, il n'est plus question de stopper l'exploitation de ce tronçon mais les CFF ne sont pas très enthousiastes lorsqu'il s'agit du tunnel de faite. Leur idée de faire circuler des trains régionaux sans accompagnement et avec un service minimal est critiquée de toutes parts. Le SEV a fait part de ses réserves car il considère qu'il est irresponsable de faire circuler des trains non accompagnés sur un tronçon avec plusieurs tunnels hélicoïdaux et un tunnel de 15 kilomètres de long. Une critique a également fusé de

l'organisation de voyageurs Pro Rail car non seulement le matériel roulant proposé est très inconfortable mais en plus, le concept ne prévoit plus de trains directs entre Arth-Goldau et Lugano, resp. Locarno. Les experts du tourisme trouvent aussi que l'offre des CFF est minimaliste.

Intervention du SOB

Il y a deux ans déjà, le SOB avait annoncé son intérêt pour cette ligne. Il a alors livré un concept de trafic régional en espérant pouvoir en tirer des indemnités. Mais il se trompait: d'une part l'Office fédéral des transports a décidé que le tronçon de faite devait rester dans la concession de trafic grandes lignes des CFF. D'autre part, les cantons n'ont pas montré un grand intérêt à participer au paiement des prestations.

Les CFF ont maintenu leur concept presque sans modification mais le SOB a quand même préparé un projet. Celui-ci prévoit une offre de trafic grandes lignes entre Arth-Goldau et Lugano via le

tunnel de faite, avec des connexions depuis Bâle-Olten-Lucerne et Zurich-Zoug. Mais le SOB ne s'arrête pas là: il propose simultanément de prolonger le Rheintalexpress Coire-St-Gall jusqu'à Zurich. Ainsi, avec la ligne SOB existante du Voralpen-Express qui relie Lucerne, Arth-Goldau et St-Gall, on se trouve en présence d'un réseau triangulaire entre Bâle, Lugano et Coire qui apporte un tel gain d'efficacité au SOB qu'il peut proposer cette nouvelle offre en lui assurant la couverture des coûts.

Le BLS veut le Simplon

Et presque en même temps, le BLS revient dans la course en renouvelant sa proposition de rouler au-delà de Brigue avec ses trains du Lötschberg, jusqu'à Domodossola. En tous les cas, il s'agit là de trafic régional, et la décision de qui peut rouler ou non au Simplon n'incombe pas à l'OFT mais à l'Italie.

Peter Moor/mv

COMMENTAIRE

Le SOB semble avoir un large soutien de gauche à droite. Cela montre apparemment que la ligne de faite du Gothard peut être exploitée non seulement de manière attractive mais aussi rentable. Les CFF ont effectivement rendu la tâche du SOB plus facile. Avec leur volonté provocatrice de négliger la ligne de faite, les CFF ont préparé le terrain de leur «challenger».

Reste que si le SOB devait effectivement exploiter la ligne de faite du Gothard, cela poserait des questions essentielles sur le plan syndical et de politique des transports: le SOB devrait recruter des mécaniciens et du personnel des trains, alors que les CFF et Tilo auraient des sureffectifs. Pour le Tessin, les chiffres sont déjà connus pour le personnel des trains. Le SEV est le partenaire social des deux entreprises et défendrait les demandes du personnel des deux firmes. C'est pourquoi il renonce à se prononcer pour l'une ou l'autre.

Les critiques du SEV à l'encontre de l'offre des CFF sont connues. Une adjudication de l'exploitation au SOB améliorerait l'offre. Et répondrait à la requête du personnel des trains qui demande l'accompagnement sur cette ligne. L'Office fédéral des transports (OFT) pourrait étudier cette question dans le cadre de la nouvelle concession.

Mais une adjudication au SOB poserait des questions de politique des transports que soulève le SEV depuis des lustres. Si l'OFT devait accepter un autre exploitant que les CFF dans le trafic longue distance, cela ne manquerait pas d'aiguiser d'autres appétits. Le quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne prévoit la libéralisation du trafic grandes lignes et cela donnerait une nouvelle fois l'impression que la Suisse joue les bons élèves. Le SOB serait ainsi le cheval de Troie pour des entreprises étrangères – publiques comme privées.

Peter Moor/vbo

Journée de formation:
Vendredi 18 novembre 2016, 09h45-16h30

Accueil dès 08h30 – café/thé et croissants



Fierté ou préjugé? – Rôle des genres en mutation

Intervenantes

Madame Andrea Maihofer – Institut pour la recherche sur les genres
Université de Bâle
Madame Regula Stämpfli – Philosophie politique et auteur
Madame Johanna Rolshoven – Institut Anthropologie culturelle Université
de Graz
Madame Kwiatkowski – Futurologie à l'Institut Gottfried Duttweiler

Exposés d'input avec discussions en plénum*

Comment nous laissons-nous influencer par les stéréotypes et la formation
des rôles via les médias?

Qui forge mon image malgré moi?

En réalité, quelle est notre liberté dans le choix de notre profession?

En quoi la mobilité croissante modifie mon environnement social?

Quel est le lien entre la numérisation (travail 4.0) et nous les femmes?

*cette année, pas de workshop

Accompagnement musical – Duo «Jamais le matin» – Non, je ne regrette rien.

Une journée placée sous l'inspiration, avec des informations et échanges
captivants. Le tout sur un fond de musique invitant à la rêverie, tout en
dégustant les gourmandises de l'hôtel Bern.

Remarque: Les places sont limitées. Veuillez vous inscrire directement en
ligne sur sev-online.ch/formation ou en utilisant le code QR de ce flyer.

Délaï d'inscription: 31 octobre 2016



Cet événement est organisé et financé par:



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

Journée de migration SEV 2016

La nationalité suisse

5 novembre 2016
09:00-17:00 heures
Hôtel Olten
4600 Olten

Pour quelle
raison?

- bases, faits
- échange d'expériences
- discussions
- quiz

Bien sûr!

Prendre la
nationalité?

... ou bien pas?

Pourquoi
maintenant?

Inscriptions jusqu'au 21 octobre 2016 à: 044 242 84 66,
migration@sev-online.ch ou www.sev-online.ch/migration



La journée est organisée et financée par:



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà, la nostra carta vincente

Commission des jeunes

En trott' au Niederhorn



Depuis son domicile, chacun a voyagé
individuellement, puis nous nous
sommes retrouvés à Thoune au lieu de
rendez-vous à 12h30 précises. Plus
d'un participant avait déjà été sous la
pluie depuis la maison et nous nous
demandions tous si c'était vraiment
une bonne idée d'aller faire de la trottinette.
Cependant, à peine arrivés sur
le bateau à vapeur «Blümlisalp», nous
emmenant de Thoune à Beatenbucht,
le sujet s'est passé de toute discus-
sion: le soleil s'était mis à rayonner et
plusieurs d'entre nous avaient déjà
peur des coups de soleil. Arrivés à
Beatenbucht, nous nous sommes em-
pressés de prendre le funiculaire pour
monter au Beatenberg. A notre éton-
nement, nous avons constaté que tout
le wagon était pour nous. Puis nous
avons pris les télécabines jusqu'au
Niederhorn où nous attendaient des
trotinettes et des casques. Après
quelques instructions, le casque bien
attaché, nous avons entamé notre des-
cente pour Beatenberg, sous une lé-

gère pluie. Quelques-uns se sont alors
découvert une vraie passion pour les
vaches. Un selfie s'imposait bien en-
tendu! Nous sommes parvenus au Bea-
tenberg sans encombre environ une
heure plus tard. Un rafraîchissement
au «buffet de la gare» du coin fut évi-
demment plus que bienvenu. De retour
dans la vallée, nous sommes montés
dans un bus STI en direction de
Thoune. A peine assis, il s'est mis à
«pleuvoir des cordes». Quelle chance
nous avons eu avec le temps! Arrivés à
Thoune, notre sortie en trottinette
s'est officiellement terminée. Par con-
tre, certains ont décidé de jouer les
prolongations et sont encore allés
souper ensemble à Berne.

Sven Zimmermann, commission des jeunes

Retrouvez la commission des jeunes
sur FB <https://www.facebook.com/SEV.Jugend.Jeunesse.Gioventu/>
et sur internet <http://sev-young.ch/fr>

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 1^{er} septembre 2016.

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

Sections

Mardi 4 octobre ■ ZPV Léman

De 10h à midi ou de 15h à 17h Café syndical

Secrétariat SEV, Terreaux-du-Temple, Genève

Tu as un tour du soir? Viens le matin, entre 10h et 12h, tu travailles le matin? Le café sera aussi servi l'après-midi, entre 15h et 17h.

Le programme est simple. Pendant que tu te vois offrir un café, Baptiste Morier, coach des sections, te fera une petite présentation du SEV puis Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical, fera un rappel des droits relatifs au temps de travail. De 12h à 15h, le café syndical se mue en buffet syndical, durant lequel tu auras l'occasion de parler librement avec le comité et les secrétaires syndicaux de tes préoccupations.

Afin que l'on puisse répondre au mieux et le plus rapidement possible à tes questions, prends avec toi tout document pouvant nous aider dans ce sens (tableaux de service, contrat de travail à temps partiel, convention pour un nouveau taux d'activité, etc.).

Inscriptions auprès de ton comité ZPV Léman. Nadia Légeret: nadia.legeret@gmail.com, Sébastien Bertholet: seb.com@vtxnet.ch, Vladan Djordjevic: vd78@bluewin.ch, Stefan Möri: stefan.moeri@sbb.ch, Christophe Schneiter: schneiter_tof@hotmail.com

Ton comité

■ ZPV

Les défis de SOPRE

Beaucoup de thèmes intéressants ont été abordés lors de la séance de commission centrale ZPV du 23 juin 2016.

La ZPV se concentre tout particulièrement en ce moment sur le nouveau système de répartition SOPRE qui semble présenter encore quelques défis. En effet, il y a certaines irrégularités dans la prise en compte du temps et la représentation des tours. Thomas Walther de la CoPe a expliqué une nouvelle fois le fonctionnement du système mais la ZPV a des doutes, surtout concernant l'établissement du décompte annuel. Nous sommes compréhensifs dans une telle situation: il est difficile de réaliser un changement de cette ampleur en milieu d'année. Toutefois, la ZPV va garder un

œil sur l'évolution et établir une liste des irrégularités. Une info sera faite à l'attention du personnel concerné afin que tout soit bien clair pour tous.

Un autre thème, qui concerne également le personnel des locs, est celui de l'ouverture du tunnel de base du Gothard qui pourrait porter préjudice à l'ancienne ligne du Gothard. La ZPV et la LPV demandent que les trains qui circulent sur cette ligne continuent d'être accompagnés par des agents de train. Toutes les parties en cause ne voient pas les choses de cette façon, c'est pourquoi nous avons rédigé une résolution, avec les mécaniciens de locomotives lors de nos assemblées des délégués respectives, afin que la clientèle puisse continuer à recevoir le même service à l'avenir sur cette ligne. **Sabrina Tessmer Secrétaire centrale ZPV**

■ ZPV Fribourg

Une assemblée riche en infos

Une vingtaine de membres ont participé à l'ag de la ZPV Fribourg de fin avril. Baptiste Morier, coach des sections, Thierry Kehrlé, CFP Fribourg, et Denis Bessire, CRP Bienne/Fribourg étaient présents. Au menu: l'effectif futur au FV Fribourg, les rotations à 12 ou 15 semaines, l'élection d'un/e nouveau/elle secrétaire au comité car Mme Risse remet son poste et c'est M. François Porretti qui reprendra sa place. Baptiste Morier évoque AVSplus, Railfit mais aussi la mise en place de trois journées durant lesquelles les secrétaires syndicaux viendront sur le terrain pour discuter avec le personnel. Thierry Kehrlé parle de la concurrence qui nous menace,

comme par exemple BLS, mais qu'il n'est pas question de la fermeture du dépôt de Fribourg. Denis Bessire nous relate que la mise en service de SOPRE manque d'information et que des problèmes surgiront lors de celle-ci. Le président revient également sur les négociations des BAR qui ont échoué. Honneurs: Gabriele Faricciotti pour 25 ans de SEV; Jean-Marc Gauch, Claude Rotzetter et Alfred Reinhard pour 35 ans. Louis Gardella part à la retraite après 48 ans, ainsi que Félix Bader après 45 ans au SEV.

L'Assemblée régionale Ouest sera organisée par la ZPV Fribourg et aura lieu le 22 novembre.

ZPV Fribourg

Pensionnés

Mardi 16 août ■ Retraités tl, métro, ville de Lausanne

7h 45

départ de la station métro Croisette (direction Ouchy)

Sortie Val d'Abondance et croisière sur le lac Léman

Départ des Croisettes-Métro à 7h 45 ou du Vélo-drome à 8h 15. Direction Ouchy (café-croissant). Traversée du lac jusqu'à Evian puis le car pour le Val d'Abondance. Repas au restaurant «Les Cornettes». Une bouteille de vin rouge pour trois, carafe d'eau et café avec le menu.

Retour via le Pas de Morgins et arrivée à Lausanne vers 18h. Prix pour les invités: de 84fr. à 100fr. Le prix de la course dépend du genre d'abonnement dont vous êtes porteurs (prix de la croisière). Renseignements et inscription jusqu'au 6 août auprès du président Roland Bergmann, 021 624 64 14 ou 079 688 57 16 ou de Franco Cerise, 021 652 83 07 ou 079 342 69 78.

Mercredi 24 août ■ PV Jura

Départs dès 7h30

Sainte-Croix

Musée des boîtes à musique et automates

Cette année, le comité vous invite à une sortie à Ste Croix au Musée des boîtes à musique et automates: 7h30 Départ de Porrentruy (Parc Ziguratt). 8h de Delémont Parking du Gros-Prés, 8h05 Delémont – Halle des Expositions. Café en cours de route. 10h30 Visite guidée du Musée. 12h départ pour se rendre au restaurant des Cluds / Ste Croix. Menu: Salade mûlée – rôtis, pommes frites et légumes - dessert. 15h retour via la vallée de La Brévine. 19h arrivée à Porrentruy, 19h30 à Delémont. Prix de la sortie: 65 fr. (avec une participation de la caisse). Sont compris dans ce prix: le car, café/croissant le matin, entrée au musée (11fr.), le repas de midi. Boissons lors de l'arrêt l'après-midi. A charge des participant-e-s: les boissons du repas de midi. Inscription jusqu'au 19 août auprès du président P. Ackermann tél. 032 422.48.35

Le secrétaire : Oscar

Mardi 30 août ■ PV Fribourg

départ à 11 h 08 de Fribourg
départ dès 11 h 55 à Marsens

Pique-nique au chalet des Gros Prarays aux Monts de Marsens
Inscription jusqu'au 27 août
Indiquer votre mode de transport, auprès du vice-président, Franz Rohner, tél. 026 4932015, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou auprès du secrétaire, Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: jzulauff@hotmail.com

Le comité est heureux de vous accueillir à sa traditionnelle soupe du chalet dans un endroit idyllique.

Bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Par voiture privée: rendez-vous devant la boucherie de Marsens à 11h55 pour y prendre les passagers du bus. Retour de Marsens à 16h17 ou à 17h17, arrivée à Fribourg à 17h ou à 18h. La soupe du chalet et les cafés sont offerts. Les desserts sont les bienvenus, merci d'avance.

Boissons à disposition sur place à des prix raisonnables. Le pique-nique a lieu par n'importe quel temps.

Mercredi 14 septembre ■ PV Vaud

Départ dès 8h21

Vallée de Saas

2e sortie 2016

Pour notre deuxième sortie 2016, chose promise, le comité de la section vous invite à découvrir la vallée de Saas et la charmante bourgade de Saas-Fee. Départ de Lausanne à 8h21, voie 3, jusqu'à Viège, puis le bus, départ 11h11, jusqu'à Saas-Fee. Dès 11h30, apéritif et repas au restaurant «La Gorge», avec au menu: potage de légumes - ragout de bœuf avec légumes, purée de pommes de terre & pâtes - parfait maison
Après le repas, vous aurez tout loisir de découvrir les charmes de la station, avant de prendre le bus de retour à 15h22, jusqu'à Viège, puis départ du train 16h34 avec arrivée à Lausanne à 18h10.

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. Elle sera encaissée à l'aller et nous vous remercions d'avance de prévoir la monnaie en conséquence. Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix destination Saas-Fee. Il ne reste plus qu'à espérer que le soleil brille de tous ses éclats ce jour-là. Nous nous réjouissons d'avance de votre participation et vous souhaitons un bel été.

Inscription jusqu'au 7 septembre par carte postale adressée à Michel Cavin, Grand Rue 2, 1148 Moiry ou par courriel: michel_cavin@yahoo.fr avec vos nom, prénom, adresse et nombre de personnes.

Votre comité

Section SEV-TN (TransN, littoral neuchâtelois)

«Je fais une permanence syndicale sur le réseau»

Jean-Michel Pantet, appelé «Jean-Mi» par tous les collègues et les clients habituels de TransN, a été élu à la présidence de la section TN le 23 mai dernier, en remplacement de Pierre-Alain Gerber.

Suite au départ de Pierre-Alain Gerber, en place depuis quelques années, Jean-Michel Pantet s'est porté candidat à la présidence de la section TN. Il a été élu par 25 voix sur 35 membres présents lors de l'assemblée générale du 23 mai.

«Jean-Mi» accumule 36 années de syndicat et de service au sein des transports publics neuchâtelois. Âgé de 60 ans, ce conducteur de trolleybus s'est engagé pour un mandat de président, puisqu'il pense prendre sa retraite à 64 ans. Il a déjà siégé au comité à une reprise, il y a quelques années, et avait par ailleurs présidé le comité d'organisation d'une assemblée romande VPT organisée à Neuchâtel en 2009.

Ce qui l'a motivé à reprendre la section? «La cause syndicale a toujours été importante pour moi. Et je connais bien la politique. Je suis en fin de carrière et comme j'aime beaucoup le syndicat, j'aimerais donner du temps pour les collègues» ex-



Jean-Michel Pantet vers la gare de Neuchâtel, sur son terrain d'action.

plique-t-il. «J'aimerais continuer à entretenir une bonne collaboration avec la direction, car je juge cela comme primordial» ajoute-t-il. A noter que les présidents des trois sections SEV réunissant tous les employés TransN, qui fonctionnent en cartel syndical, rencontrent la direction tous les deux mois pour «mettre tout à plat».

Sur le terrain

«Jean-Mi» est un homme de terrain, de contact. Il aime aller vers les autres qui le lui rendent bien. Depuis son entrée en fonction fin mai, il a déjà suivi un cours de recrutement et suivra des cours destinés aux présidents prochainement. Son objectif ces prochains mois? «Je veux aller à la rencontre des

collègues. Je vais dans les bus et je note ce qui ne va pas pour ensuite relayer ces infos plus haut. Je fais une sorte de permanence syndicale sur le réseau» explique-t-il. «Je suis de caractère jovial, je suis un bon vivant. J'aime les gens et je ne fais aucune différence, je vais vers tous, indifféremment de leur couleur de peau, de leur âge ou de leur statut social» ajoute-t-il.

La section compte actuellement 170 membres, y compris les retraités. «Il y en aura encore! Je vais faire des actions recrutement sur le terrain», commente «Jean-Mi». Concernant le travail de président, il souligne l'importance d'avoir un bon secrétaire syndical: «J'apprécie beaucoup

BIO

Un bon vivant à la présidence de la section TN

Jean-Michel Pantet est né en 1956 et a grandi à Payerne (VD). Il est arrivé à Neuchâtel pour travailler dans les transports publics neuchâtelois en 1980. Sa formation initiale était pourtant assez éloignée du domaine, puisqu'il est boulanger-pâtissier à la base. Il n'a travaillé que quatre ans dans ce domaine avant de se tourner vers la conduite, qu'il affectionnait déjà particulièrement. Jean-Michel est marié depuis 33 ans avec Marylin, son épouse originaire de l'île Maurice. Il habite à Serrières. Il est papa d'une fille de

26 ans, encore en étude à La Chaux-de-Fonds. Il n'est pas peu fier de sa fille, Ludivine, qui apprend le métier de conceptrice multimédia et qui a réalisé, lors d'un stage à l'île Maurice, un spot publicitaire vantant les mérites d'une marque de chips, qui passe actuellement sur les écrans anglais! En dehors de son job à 100% et de la présidence de la section, il est également curateur volontaire dans le canton de Vaud et fan de foot, surtout du Neuchâtel Xamax FCS, dont il ne manque pas un match à la Maladière.

Jean-Pierre Etique, qui est un très bon secrétaire syndical et qui connaît beaucoup de choses.» Jean-Michel est responsable, en plus de la présidence, du recrutement et des assistances juridiques, ce qui l'occupe déjà depuis fin mai. Et le 7 juillet dernier, il a participé à la rencontre du cartel syndical pour discuter des revendications salariales 2017. C'est clair qu'il ne va pas manquer de boulot, ce nouveau président. **Henriette Schaffter**

COMITÉ

Le nouveau comité est composé ainsi: **Jean-Michel Pantet (président, nouveau); Giorgio Calabrese (vice-président, ancien); Jean-Jacques D'Austerlitz (secrétaire, ancien); Denis Risse (caissier, ancien); Jean-Luc Bringold (ancien) et Juan De Sabento (nouveau), assesseurs.**

Bus d'Or: Victoire d'un membre SEV et conducteur TransN

José Afonso Taveira, conducteur de bus à transN et membre SEV, a remporté le concours international «Bus d'Or» à Paris. 53 conducteurs français et européens étaient en lice pour la 28^{ème} édition du concours Bus d'Or à Paris. Cet événement est organisé tous les deux ans par l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP), dans le cadre du Salon Européen de la Mobilité.

Les candidats étaient conviés sur le site de formation de la RATP à Saint Denis, en région parisienne, du lundi 13 au mercredi 15 juin. Ils se sont mesurés lors de 3 épreuves:

- technicité de conduite: maniabilité, accessibilité au point d'arrêt, slalom arrière, arrêt de précision;
- impact en termes de développement durable: mesure de consommation de carburant et d'émission de CO₂;
- relation de service: accueil, confort de conduite.



José Afonso Taveira.

pement durable: mesure de consommation de carburant et d'émission de CO₂;

- relation de service: accueil, confort de conduite.

José Taveira a reçu son trophée le 15 juin à Paris, en présence de plus de 200 personnes. Il s'agissait de la première participation de transN au Bus d'Or. **comm.**

Décès

Barbezat François, mécanicien, Paudex; décédé dans sa 87^e année. PV Vaud.

Bride Eugène, cst pens, Lausanne; décédé dans sa 94^e année. PV Vaud.

Busset Mathilde, veuve de Gustave, Morges; décédée dans sa 85^e année. PV Vaud.

Christen Gabrielle, veuve de Roger, Colombier NE; décédée dans sa 91^e année. PV Neuchâtel.

Dafflon Jean, chef de halle, Givisiez; décédé dans sa 90^e année. PV Fribourg.

Furrer Joseph, chef manœuvre, Biel/Bienne; décédé dans sa 76^e année. PV Biel-Bienne.

Galland Daniel-Emile, chef de train, Neuchâtel; décédé dans sa 93^e année. PV Neuchâtel.

Gueder Fredy, fonctionnaire d'administration, Biel/Bienne; décédé dans sa 81^e année. PV Neuchâtel.

Guyaz Raymond, Fe pens, Penthalaz; décédé dans sa 95^e année. PV Vaud.

Huguet Jacqueline, veuve de Henri,

Genève; décédée dans sa 87^e année. PV Genève.

Margot Violette, veuve de Roger, Pampigny; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Ralis Nelly, veuve de Robert, Münchenbuchsee; décédée dans sa 95^e année. PV Berne.

Rawal Mahesh, ouvrier spécialiste, Les Avanchets; décédé dans sa 72^e année. PV Genève.

Stettler Elisabeth, veuve de Hermann, Morat; décédée dans sa 90^e année. PV Fribourg.

Thiébaud Jacques-Olivier, caissier, Colombier NE; décédé dans sa 56^e année. VPT Neuchâtel TN.

Vouillamoz Ginette, veuve de Luc, Genève; décédée dans sa 84^e année. PV Genève.

Wagnières Rémy, chef de district, Lutry; décédé dans sa 91^e année. PV Vaud.

Zengaffinen Trudy, veuve de Roman, Steg VS; décédée dans sa 80^e année. PV Valais.



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

Responsable « Gestion de la Production » à 100%

Fort d'une solide expérience dans le domaine des transports publics, vous avez toujours témoigné un vif intérêt pour cette branche et pour les clients.

Votre mission consiste à assurer la direction, la gestion et le suivi de la production de l'offre des transports publics sur l'ensemble de notre réseau ainsi que du personnel du roulement (100 collaborateurs), ainsi que celui chargé de la régulation du trafic et des transports spéciaux.

Une collaboration étroite avec les différents services de l'entreprise, la participation aux séances de direction et la conduite de projets font partie de vos tâches.

Tâches principales :

- Conduire, gérer et garantir le développement des collaborateurs de votre unité
- Assurer la planification et l'organisation du travail des chauffeurs et gérer leur temps de travail dans le respect de la LDT
- Contribuer au développement et à l'optimisation du réseau et de l'offre transports publics
- Participer activement au processus d'engagement des chauffeurs
- Elaborer le budget de votre unité et assurer le suivi de la gestion financière
- Participer au développement de l'entreprise et contribuer à l'atteinte des objectifs

Nous vous offrons :

- Une formation interne complète au sein d'une nouvelle équipe
- Une durée hebdomadaire de travail de 40,5 h
- Un poste avec un large éventail de responsabilités
- Cadre de travail stimulant et évolutif
- Les avantages sociaux d'une entreprise moderne

Nous vous demandons :

- Formation au sein d'une entreprise de transport public ; une formation continue en gestion d'entreprise serait un atout
- Expérience de plusieurs années dans la branche des transports publics, bonnes connaissances du secteur de la production
- Expérience dans la conduite du personnel et dans la gestion de projets complexes, autonomie, créativité, innovation
- Faculté de gérer des situations complexes, bonne résistance au stress et aisance dans la communication orale et écrite
- Sens de l'organisation et des priorités
- Disponibilité à effectuer des horaires de travail irréguliers
- Nationalité suisse ou permis de travail valable en Suisse
- Bonne maîtrise des outils informatiques (MS Office)
- Bonnes connaissances de la LDT (Loi sur la durée du travail)
- Personnalité loyale, intègre, persévérante; excellent gestionnaire, sachant convaincre et motiver par son attitude, son comportement, son sens de l'initiative, sa force de persuasion

Ce poste vous interpelle et vous avez envie de donner un nouveau souffle à votre carrière ?

Si nous avons éveillé votre intérêt, n'hésitez pas plus longtemps et faites nous parvenir votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de certificats, permis de conduire, extrait du casier judiciaire, photo, ...) à :

VMCV SA Transports Publics, ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Daniel Monnet, directeur, au 021 989 18 00.



Au service de la mobilité de leur région, les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, trains et funiculaire. Annuellement, près de 6'000'000 de voyageurs empruntent ce réseau de 202 km, dont 30 km ferroviaires, pour se rendre au travail, à l'école et pour leurs loisirs. 220 collaborateurs œuvrent quotidiennement à faire de l'entreprise un contributeur-clé de la mobilité urbaine et suburbaine de la région morgienne, de son développement durable et de la qualité de vie de la région.

Dans le cadre de l'ouverture du nouveau Centre de gestion du trafic, nous souhaitons engager des

Régulateurs du trafic ferroviaire et routier (F/H) 50% à 100%

dès le 1^{er} septembre 2016 – lieu de service Morges-La Gottaz

Travailler aux MBC en qualité de Régulateur du trafic c'est l'opportunité de :

- Bénéficier d'outils de dernières générations installés dans un environnement neuf
- Communiquer de manière ouverte avec les agents des autres services
- Gérer les différents types de trafic, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, de personnes ou de marchandises

Nous vous offrons un cadre de travail stimulant et évolutif au sein d'une entreprise dynamique, à taille humaine et en pleine croissance.

Pour plus d'informations sur ces postes, nous vous invitons à consulter notre site internet www.mbc.ch.

En cas d'intérêt, merci de bien vouloir nous adresser une lettre de motivation et un dossier complet à :

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, Ressources Humaines, Avenue de la Gottaz 28, CP 232, 1110 Morges 2, ou par courriel à rh@mbc.ch
Délai de postulation : 8 août 2016

Angle droit

Les cadeaux entretiennent l'amitié

Bien entendu, nous ne sommes pas corrompus. C'est bien vrai. Mais nous restons toutefois sensibles à certaines faveurs.

Il est facile de définir des règles par écrit, qui se révèlent cependant impossibles dans le quotidien. Car tout n'est pas noir ou blanc, il existe des nuances de gris. Et la prudence est de mise dans bien des cas.

S. avait reçu une invitation à un repas et s'en réjouissait. En tant que logisticien dans un Atelier industriel des CFF, il avait des contacts avec les fournisseurs. Un de ceux-ci l'avait invité à manger, avec le chef de S. Ce dernier s'était excusé à court terme et S. s'était rendu seul au rendez-vous chez le fournisseur. En premier lieu, l'entreprise qui l'accueillait lui avait fait une brève présentation. Pour le remercier de son in-

térêt, S. avait même reçu une paire de chaussures de sécurité. Bien sûr, il aurait pu se les procurer auprès des CFF, mais il les trouvait pratiques, confortables et jolies.

Quelques jours plus tard, le chef lui a demandé comment ça s'était passé. S. a raconté que le repas au restaurant du personnel du fournisseur était très bon. Il n'a bien sûr pas oublié de mentionner le cadeau: «Tu vois, les souliers que je porte, je les ai reçus. C'est dommage que tu n'ais pas pu venir!» Le chef n'était pas du tout enchanté – pas parce qu'il n'avait pas reçu le cadeau, mais bien parce que S. l'avait accepté. C'était ce qu'on appelle un pot-de-vin. Et c'est interdit.

Mais où sont les limites?

S. a commencé à avoir un peu peur. Toutefois, il se di-

sait bien qu'il avait été invité car il était un collaborateur compétent; cela se justifiait. Et après tout, les souliers lui étaient bien utiles au travail. Les CFF pouvaient même en tirer profit.

C'est clair dans la CCT

Cela représentait évidemment un avantage. Que dire sur le plan juridique? La CCT CFF est claire: «Les collaborateurs ne doivent solliciter, accepter ou se faire promettre des dons ou d'autres avantages dans le cadre de leur activité professionnelle ni pour eux, ni pour autrui», selon l'article 40. Il est encore précisé: «Sont considérés comme dons en principe tous les cadeaux qui représentent directement ou indirectement un avantage financier, notamment les dons en nature, les remises de dette,

les rabais, les invitations à des voyages ou à des repas.» Et si ça arrive quand même? «Les collaborateurs doivent remettre aux CFF les dons ou autres avantages qu'ils ont acceptés contrairement à leurs droits. Les CFF rendent les dons et autres avantages à celui qui les a offerts.» Dans le cas présent, c'était difficilement réalisable: ni le repas ni les souliers déjà portés ne pouvaient être rendus.

N'est pas soumis à interdiction

En relation avec le repas de S., il est mentionné dans la CCT sous l'article 41 que «des gratifications modiques» sont expressément autorisées. Sont considérées comme telles «les pourboires et attentions usuels» jusqu'à un montant de 100 francs deux fois au

maximum par année. Le repas pris au restaurant du personnel restait dans les limites autorisées. L'employeur peut interdire l'acceptation de «gratifications modiques» à «certaines catégories de personnel», si c'est opportun (les articles précités proviennent de la CCT CFF, mais de telles dispositions se retrouvent dans presque toutes les CCT).

La prudence est de mise

Dans l'affaire S., ce n'était pas le cas. Toute l'histoire s'est soldée par un entretien et un avertissement. S. a promis de se renseigner à l'avenir, s'il recevait une invitation professionnelle, et de vérifier si elle était bien dans les limites autorisées.

Le service juridique du SEV



Prix par jeu de cartes: CHF 8.00

Le jeu de cartes solidaire du SEV est enfin là!

Le jeu de cartes solidaire du SEV!

Ce jeu de cartes de grande qualité est protégé par un vernis spécial. Composé de 54 cartes et de 4 cartes supplémentaires pour autant de variantes, il peut se prêter aussi à d'autres idées de jeu.

Talon de commande

Veillez s'il vous plaît m'envoyer jeu(x) de cartes à CHF 8.00/pièce* (Langue: de fr it):

Prénom, Nom:

Adresse:

Code postal, lieu:

Coupon à envoyer à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale 1008, 3000 Berne 6
Ou par e-mail à shop@sev-online.ch

* Forfait pour les frais d'envoi: CHF 8.00

Découvrir sur le terrain l'engagement d'Helvetia pour la forêt protectrice

La forêt protège la ligne de l'Albula

Dans le cadre de son engagement en faveur de la forêt protectrice, Helvetia Assurances soutient le reboisement des périmètres forestiers dans la vallée de l'Albula. Avec un peu de chance, les membres du SEV pourront assister sur place au lancement de ce nouveau projet.



Forêt protectrice le long du tracé des RhB.

Longue de 62 kilomètres, la ligne de l'Albula des Chemins de fer rhétiques (RhB) est considérée, aujourd'hui encore, comme une prouesse tant en matière de technique ferroviaire que de tracé. Ouverte en 1903 pour relier Thusis et St-Moritz, cette ligne de chemin de fer spectaculaire, qui sillonne un paysage alpin, est inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco. Pour la protéger contre les risques naturels, il importe non seulement de prendre les mesures techniques indispensables, mais aussi de veiller à la préservation des forêts protectrices.

La forêt protectrice couvre environ deux tiers du patrimoine forestier total du canton des Gri-

sons. Son rôle est de mettre les hommes, les biens et les infrastructures à l'abri des risques naturels: en effet, la forêt protectrice prévient ou, tout au moins, minimise les dégâts provoqués par les avalanches, les chutes de pierre, les inondations, les glissements de terrain et l'érosion des sols. Les frais d'entretien de la forêt protectrice peuvent être jusqu'à 100 fois moins élevés que les coûts de construction d'ouvrages de protection.

Cette protection naturelle profite non seulement à la population et à l'économie locales, mais aussi à l'ensemble de la société, car elle permet de réduire les risques auxquels sont exposés les lignes de transport de l'énergie et de communication ainsi que les grands axes de transport.

Pour conserver leur fonction, les forêts protectrices doivent régulièrement faire l'objet de coupes de rajeunissement et de mesures d'entretien. L'engagement d'Helvetia pour la forêt protectrice répond à cette nécessité. Depuis 2011, l'assureur a soutenu en Suisse dix projets de forêt protectrice en faisant don de plus de 110 000 jeunes arbres. Le 12 août, Helvetia lancera à Bergün le onzième projet de forêt protectrice RhB Vallée de l'Albula. Pour stabiliser à long terme les forêts protectrices de la vallée de l'Albula, Helvetia fait don aux services forestiers locaux de 10 000 arbres destinés aux mesures de reboisement. Par ailleurs, Helvetia propose des passeports arbres destinés à la poursuite des travaux de re-

boisement dans les zones de projet. Pour chaque passeport acquis, un arbre supplémentaire est planté sur une parcelle spécialement marquée dans l'une de ces zones. Helvetia propose également le passeport arbre en

édition spéciale jubilé, qui permet de planter un jeune arbre dans tous les dix projets de forêts protectrices déjà en cours.

hel/pmo

www.helvetia.ch/schutzwald

Jeu-concours pour les membres

Helvetia est partenaire du SEV et de ses membres pour l'assurance et la prévoyance depuis 2012.

Grâce à cette coopération, les membres du SEV se voient offrir l'opportunité d'assister sur place, **le 12 août 2016**, au lancement du projet de forêt protectrice RhB Vallée de l'Albula à Bergün. En outre, deux passeports arbres en édition spéciale jubilé seront tirés au sort.

Question du jeu-concours

Pour la combiètième fois Helvetia lance-t-elle, le 12 août 2016 à Bergün, un projet de forêt protectrice en Suisse?

Prix

1^{er} prix: invitation à un événement clientèle d'Helvetia, organisé le 12 août 2016 au Musée du chemin de fer de l'Albula, à Bergün, avec hébergement d'une

nuit à l'hôtel Weisses Kreuz pour deux personnes (déplacement aux frais des gagnants).

2^e et 3^e prix: un passeport arbre d'Helvetia, en édition spéciale jubilé.

Participation

Envoyez votre réponse à la question du jeu-concours par courriel adressé à media@sev-online.ch ou inscrivez-la sur une carte postale adressée au SEV, Concours-Schutzwald, case postale 1008, 3000 Berne 6.

N'oubliez pas de mentionner l'expéditeur et votre numéro de téléphone!

La date limite de participation est fixée au mercredi 3 août 2016. Le ou la gagnant-e du 1^{er} prix sera informé-e le jeudi 4 août.

LETTRÉ DE LECTEUR CONTRE TISA

J'ai lu l'appel de notre camarade syndiqué, Jean-Claude Cochard, qui est aussi le vice-président de l'Union syndicale vaudoise et qui nous demande de nous engager dans la mobilisation des collègues, dans nos entreprises, pour faire connaître le danger qui menace le service public et nos conditions de travail, si les accords TISA sont ratifiés par les autorités suisses. De quoi s'agit-il?

A l'occasion de l'Assemblée romande de 2014, aux Diablerets, notre sous-fédération, la VPT, avait déjà thématiqué sur ce sujet et récolté des signatures pour s'opposer à la ratification de cet accord commercial. On

avait même fait signer le directeur des TPC et le président du conseil d'administration, Frédéric Borloz, aujourd'hui conseiller national PLR! Il faut dire que le domaine des transports publics serait ouvert à la concurrence, ainsi les multinationales spécialisées dans le transport collectif, comme Veolia ou RATP International, par exemple, pourraient revendiquer leur part de marché. Et alors, en quoi cela nous concernerait-il?

Une société transnationale demande une autorisation d'exploiter un bateau de grande capacité sur la liaison internationale Lausanne-Evian. La CGN, qui est au bénéfice d'une

convention qui lui accorde l'exclusivité de l'offre et qui se trouve donc en situation de monopole, estime que l'ouverture à la concurrence de cette ligne mettrait en difficulté l'équilibre financier de sa holding. La multinationale fait recours contre la CGN qui s'oppose à l'abolition de son monopole sur la liaison la plus profitable du lac Léman. Avec le nouveau droit international accepté par le Parlement fédéral qui vient de ratifier les accords TISA, situation évidemment fictive pour le moment, la multinationale dépose une plainte contre la CGN pour concurrence déloyale auprès d'un tribunal d'arbitrage privé.

Une instance de recours supranationale prévue par TISA. Dans notre cas d'espèce, c'est un bureau d'avocats américain, certifié TISA, qui fonctionne comme autorité de recours. Pour se défendre à armes égales, la CGN n'a pas d'autre choix que de confier la défense de sa cause, elle aussi, à un bureau d'avocats américain. On peut facilement imaginer la suite de l'histoire.

La CGN devrait renoncer à sa situation de monopole. La multinationale, avec un navire de grande capacité, pourrait offrir des prestations tarifaires très avantageuses. Dans les dispositions de l'accord TISA, la multinationale ne serait pas

obligée de respecter la CCT cadre des transports publics vaudois. Avec l'inversion de la norme sociale, les CCT d'entreprises auraient la primauté sur les CCT de branches. Ainsi, la multinationale française pourrait appliquer, en Suisse, la réforme du code du travail que François Hollande a fait passer de force dans son pays! Voilà, chères et chers collègues, de quoi notre avenir sera fait si nous ne luttons pas pour que ces accords ne deviennent jamais réalité!

Marco Formosa, président de la section VPT Lac Léman.

Des négociations CCT difficiles au BLS – tel est le constat actuel

Il faut être deux pour dialoguer

Dans la littérature, on trouve de célèbres monologues. Cependant, les négociations CCT doivent être le fruit d'un vrai dialogue.

Ceci est vrai aussi pour le renouvellement de la CCT BLS. En 2014 déjà, le BLS a amorcé un processus interne pour un nou-

veau système salarial. Les véritables négociations CCT ont débuté en février 2015. Très vite, il est apparu que le BLS voulait démanteler et remplacer la CCT existante. Lorsqu'en avril 2015, le BLS a voulu négocier des «mesures pour le personnel» parce que le franc fort laissait présager un déficit de dix millions de francs, les négociations CCT ont été suspendues.

Le SEV a organisé une assemblée plénière pour l'ensemble du personnel. On s'est posé des questions: pourquoi le trafic régional, la navigation et le ferroutage devraient-ils pâtir du franc fort? Le BLS a finalement renoncé à ses revendications et ce n'est qu'en novembre 2015 qu'a eu lieu la prochaine réunion. Les négociations ont repris en janvier 2016. Les employeurs voulaient à tout prix instaurer un nouveau système salarial. Ils ont renoncé à la plupart des 60 revendications initiales. Les syndicats, qui avaient présenté environ 20 revendications, étaient prêts à revenir en arrière. Mais accepter le système salarial sans adaptations et compensations substantielles ne rentrait pas en ligne de compte. Le bon résultat annuel 2015 du BLS – toutes les unités d'affaires ont clôturé avec un bénéfice! – a prouvé que le BLS avait une bien plus grande marge de manœuvre qu'il ne le prétendait. La délégation de négociations des syndicats, avec à sa tête le SEV, avait été mandatée à la conférence CCT par la base, alors que



Un voyage dans l'obscurité: le chemin emprunté pour la CCT BLS.

Trois questions à Balthasar Stöcklin, VPT-BLS

■ **Balthasar Stöcklin, en tant que président de la section VPT-BLS, comment as-tu vécu ces négociations?**

Les employeurs ont argumenté de manière intransigeante. C'est pourquoi on n'a pas pu trouver de terrain d'entente.

■ **Est-ce que tu penses que la situation n'a pas débouché sur suffisamment de résultats concrets?**

Effectivement, par rapport aux efforts déployés pour chaque cas. Le BLS n'a pas voulu entrer en ma-

tière par rapport à nos propositions.

■ **Et maintenant, que faire? Quelles sont tes attentes?**

On peut se demander si les progrès vont rester minimes. En principe, nous considérons que la CCT actuelle est bonne. C'est un succès pour le syndicat. Nous devons cependant rester vigilants pour que le BLS n'essaie pas d'atteindre son but en ayant recours à de nouvelles désignations de postes ou en externalisant. Mais je pense que nous parviendrons à un bon consensus. *pan/ma*

le BLS s'y trouvait avec une forte représentation patronale. A fin avril, les diverses stratégies et positions se sont trouvées figées à un point tel que le BLS a sollicité une discussion au sommet afin de débloquer la situation. Lors de la première rencontre au sommet, le BLS a présenté deux nouvelles propositions; le SEV a réagi en soumettant sa propre variante. L'issue de la deuxième discussion fut la suivante: le BLS renonçait pour le moment au nouveau système salarial. La CCT actuelle restait en vigueur. Durant l'été seraient négociées quelques modifications sur la forme

et dues aux bases légales, avec pour objectif l'entrée en vigueur de la nouvelle version le 1^{er} janvier 2017.

Le SEV peut se montrer satisfait: il a prouvé qu'il ne se laisse pas intimider et qu'il veut s'investir sérieusement dans les discussions. A force d'en vouloir trop, le BLS n'a rien obtenu au final. Les syndicats, et particulièrement le SEV, restent bien entendu ouverts aux négociations, pour autant qu'elles soient menées sur un pied d'égalité et avec une réelle volonté d'écoute. Car pour pouvoir dialoguer, il faut être deux.

Peter Anliker/ma

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



Le concours de **contact.sev**

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 12:

La gare de Heiden (Appenzell).

Le sort a désigné **David Guillet**, de Concise, membres de TS Romandie

Il gagne un set d'écriture Caran D'Ache.

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 24 août 2016