

## Europe

Giorgio Tuti bientôt à la tête de la section rail de l'ETF? Election ce jeudi 9 mars. **Pages 2-3**



## TPG: si ça ne bouge pas plus...

A Genève, le front syndical a posé un ultimatum à la direction et maintient son préavis de grève. S'il n'y a pas d'embauche massive d'ici fin avril, les syndicats n'en resteront pas là. **Page 5**



## Journée internationale du 8 mars

Le féminisme du 21<sup>e</sup> siècle est enfin en marche. **Page 13**

Journée de la branche Bus VPT/SEV à Olten – L'appel du président Gilbert D'Alessandro

# «La solidarité, notre moteur»

**Le secteur des bus est aussi directement touché par le vent de libéralisation et d'ouverture des marchés.**

Le président du SEV Giorgio Tuti et la vice-présidente Barbara Spalinger ont très bien démontré quels sont les défis qui touchent le personnel des autobus: pas seulement Flixbus – le visage du vent néolibéral – mais aussi «Via sicura» contre laquelle a été lancée une pétition nationale car ses normes peuvent être très pénalisantes. Pour faire face à ces défis, et à d'autres, la solidarité est fondamentale. Elle ne doit pas être seulement un mot, a rappelé le président central VPT Gilbert D'Alessandro. L'assemblée, dirigée par Peter Bernet, a en outre approuvé une résolution demandant aux CFF de se distancier clairement d'Uber.



Gilbert D'Alessandro et Giorgio Tuti (de dos) lors de l'action contre Flixbus en décembre.

Pages 6 et 7

## Caisse de pensions CFF

Les élections du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF devraient avoir lieu dès la mi-mars. A moins qu'elles ne soient tacites. Quoi qu'il en soit, les partenaires sociaux présentent six candidats, dont quatre du SEV. Il s'agit là de nouvelles élections. Celles de l'automne dernier ont été annulées suite au recours du SEV, car une liste avait utilisé des moyens illicites, les mails internes des CFF.

Page 20

## Le point de vue de l'USS sur Prévoyance vieillesse 2020

# L'heure de vérité des retraites

■ La réforme des retraites (Prévoyance vieillesse 2020) est dans la dernière ligne droite aux Chambres fédérales et son sort sera scellé à la mi-mars. Pour les travailleurs et travailleuses de ce pays, le projet du National est inacceptable. Qu'en est-il exactement du compromis du Conseil des Etats? Doris Bianchi, qui suit le développement des assurances sociales pour l'Union syndi-



cale suisse, donne son point de vue dans notre dossier. Le National retrou-

vera-t-il la raison? «Cette session parlementaire va nous montrer si l'UDC, le PLR et Cie auront tiré les leçons des votations de 2004 et 2010.»

Si, au final, c'est la solution du Conseil national qui l'emporte, les syndicats ne pourront que lancer le référendum.

Pages 8, 9 et 10

## EN VITESSE

## SNCF Logistics fait une percée en Suisse

■ BLS a vendu 45% de ses parts dans BLS Cargo à SNCF Logistics mais restera l'actionnaire principal avec 52%. La prise de participation est soumise à l'approbation des autorités de la concurrence.

SNCF Logistics détient déjà les entreprises Captrain Deutschland et Captrain Italia, deuxième acteur national sur leur territoire respectif après les opérateurs historiques. Moins présente en Suisse et sur le couloir de fret ferroviaire nord-sud, la société compte remédier à la situation grâce à la «bonne position» de BLS Cargo. BLS Cargo et SNCF Logistics vont renforcer leur collaboration dans les transports transfrontaliers.

## Davantage de droits pour les migrant-e-s!

■ La conférence de la migration de l'USS aura lieu le 1<sup>er</sup> avril 2017 à Berne. Ensemble, les participants discuteront des voies mais aussi des stratégies à développer pour tendre vers l'égalité des droits.

Au cours des dernières années, les débats en matière de migration ont été de plus en plus marqués par la montée de certaines formes de xénophobie. Comment faire face? Comment promouvoir les mêmes droits pour tout le monde? Quelles peuvent être les réponses syndicales? Ces questions seront au centre des débats. Infos sur [www.uss.ch](http://www.uss.ch) et inscription jusqu'au 17 mars à l'adresse courriel suivante: [migration@unia.ch](mailto:migration@unia.ch).

## Rectificatif

■ Dans l'article intitulé «Indemnité rétroactive grâce au SEV», publié dans le dernier numéro, une erreur s'est glissée. L'article 29 de l'OLDT stipule que le temps de travail maximum peut être de 15 heures. Une indemnisation n'est prévue que pour le temps dépassant ces 15 heures (et non pas 10). Désolés de cette erreur.

Le président SEV est candidat à la présidence de la section Chemins de fer de l'ETF

# Giorgio Tuti présente sa candidature

**Giorgio Tuti est président SEV depuis 8 ans. Il pose maintenant sa candidature pour la présidence de la section chemins de fer de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). L'élection ce jeudi 9 mars.**

«Je ne vais pas déménager à Bruxelles si je suis élu. Le SEV reste mon activité principale», précise d'emblée Giorgio Tuti lors de son interview avec *contact.sev*.

Ce n'était pas son intention de poser sa candidature pour la présidence de la section Chemins de fer de l'ETF mais ce sont les pays germanophones qui le lui ont proposé. «Par la suite, d'autres pays comme la France, la Belgique et les pays nordiques m'ont également accordé leur soutien.» Après mûre réflexion, il a décidé de poser sa candidature car cette fonction est importante aussi pour le SEV. Giorgio Tuti est aujourd'hui déjà membre du Comité exécutif de l'ETF qui

siège à Bruxelles.

La section Chemins de fer de la Fédération européenne des travailleurs des transports se compose de 83 syndicats de cheminots de 37 pays européens qui représentent quelque 850 000 employés. C'est certainement beaucoup de travail: «Concrètement, en tant que président de la section Chemins de fer, je devrai diriger les séances de section et définir la position syndicale avec les membres de la section», explique Giorgio Tuti. Il dirigera en outre la délégation de négociations dans le cadre du dialogue social. Au niveau européen, le dialogue social, plateforme de négociations entre employeurs et employés, est actuellement au point mort. Giorgio Tuti aimerait le ramener à la vie.

du marché et la concurrence dans le secteur des chemins de fer. «Afin d'éviter que ce ne soient les employé-e-s qui en paient les frais, il faut absolument les protéger par des mesures d'accompagnement», explique Giorgio Tuti. Des conditions cadres pour la protection des employés et la sécurité du système sont nécessaires. Giorgio Tuti prévient des dangers de dumping dans les domaines de la formation et de la durée du travail ainsi que pour les salaires et les prestations sociales. Ceci a aussi des répercussions sur la sécurité. «Je veux m'engager pour que cette concurrence puisse être maîtrisée et que les conditions ne deviennent pas soudain analogues à celles du trafic marchandises routier.»



Giorgio Tuti deviendra-t-il le plus important responsable syndical du domaine ferroviaire au niveau européen?

8 ans en raison de son âge. Si Giorgio Tuti est élu à la présidence, la période administrative débutera au moment

du prochain congrès de l'ETF. Celui-ci se déroulera du 22 au 26 mai 2017 à Barcelone. Jusque-là, Giorgio aura le

temps de prendre connaissance des dossiers et des affaires en cours. **Karin Taglang**

## RÉSULTAT

Le résultat de l'élection n'est pas encore connu à la fin du délai rédactionnel car l'élection se déroule le jour de la sortie de *contact.sev*. Les délégués de l'ETF élisent le nouveau président de la section Chemins de fer ce jeudi 9 mars à 11 heures.

Le SEV publie le résultat de l'élection dans un communiqué de presse jeudi à midi.

Celui-ci sera ensuite publié sur notre site internet: [www.sev-online.ch/medien/medienmitteilungen](http://www.sev-online.ch/medien/medienmitteilungen). Le résultat sera également communiqué sur Facebook et dans notre newsletter, et pour finir aussi dans notre prochaine édition de *contact.sev* qui paraîtra le 23 mars.

## Communication 2017

## La base sollicitée, et après?

**Le SEV avait convié sa base pour une Journée de la communication le 2 juillet dernier. Le comité du SEV avait validé des orientations pour l'avenir. Où en est-on aujourd'hui?**

Les besoins en transparence de la base du SEV sont légitimes et ils le sont encore davantage quand on l'implique dans un processus participatif comme ce fut le cas le 2 juillet dernier lors de la Journée de la communication à Olten! Lors du Congrès 2017 seront présentés les nouveaux projets

de communication et notamment les avancées concernant *contact.sev* dont la production va subir de profonds changements du point de vue de son contenu et de son visuel. Le département de la communication SEV est en train de travailler intensivement dessus. Parallèlement, il réfléchit aux améliorations à apporter au site internet. Ce sont les deux points principaux décidés par le comité SEV en octobre dernier, sans oublier la nécessité d'augmenter les possibilités de dialogue entre les membres. L'idée d'une application est dans les esprits de nombreuses personnes. Mais il

s'agit là d'un moyen technique. Avant d'arriver à cette étape, les besoins de dialogue doivent encore être précisés pour déterminer l'outil le plus pertinent.

## La base intégrée au processus

Dans le processus actuel, il a toujours été dit que la base serait associée au processus de création des nouveaux canaux de communication. Si notre calendrier est respecté, il sera possible de faire tester fin avril/début mai les nouveaux produits (journaux et web) aux personnes qui ont manifesté leur intérêt lors de la Journée de la communication. D'autres

personnes sont évidemment les bienvenues et des informations plus précises vont suivre ces prochaines semaines. En attendant, quelque 500 personnes ont renoncé au journal papier pour le lire uniquement sur internet. Cela doit rester un choix. Le SEV n'entend forcer personne à renoncer au journal sur papier. Le respect des habitudes de lecture est important. Néanmoins, ceux qui souhaitent faire un geste pour l'écologie et les finances du SEV peuvent nous écrire (voir *Impressum*). **vbo**

## La LNM cherche un nouveau directeur

## Le SEV, déterminant

**Fin février, le Conseil d'administration de la LNM a convoqué la presse pour expliquer notamment les raisons qui ont mené au départ de l'ancien directeur, Jean-Jacques Wenger.**

Le Conseil d'administration a reconnu que le SEV avait su tirer la sonnette d'alarme à temps. La saison de navigation 2017 est sauvée et peut débiter «normalement». Pour rappel, la LNM s'est séparée de son directeur avec effet immédiat, après que le per-

sonnel s'est plaint de nombreuses irrégularités mettant en péril l'avenir de l'entreprise. Même la concession pour 2017/2018 n'était pas assurée dans de telles conditions. Un exemple flagrant du mode de conduite de l'ancienne direction, l'attitude déplorable de certains membres de la direction lors du dernier jour de navigation d'un capitaine, auquel la nouvelle équipe va faire appel pour collaborer à la formation des nouveaux capitaines! L'entreprise cherche désormais un nouveau directeur, qui sache mener la barque et qui

soit en mesure d'obtenir une concession sur 10 ans, comme c'est le cas dans les entreprises de navigation en règle générale. Les employé-e-s LNM ont pris les choses en main durant l'été 2016, via le syndicat qui a listé tous les problèmes internes à l'entreprise et a informé le Conseil d'administration. Celui-ci a su être à l'écoute et a rapidement pris les mesures nécessaires. Preuve en est la mise au concours non seulement du poste de directeur, mais aussi de plusieurs postes de capitaine. **Hes**

## ÉDITO

Depuis que le SEV a conclu un accord avec les CFF concernant les primes de risque de la caisse de pensions – ¼ employé, ¾ employeur – et la sauvegarde de l'invalidité professionnelle, il semble qu'un peu de calme soit revenu dans les secteurs touchés par Railfit 20/30. Malgré tout, la suppression de 1400 postes continue de préoccuper le SEV. Il a organisé durant le mois dernier de nombreuses séances d'information dans toute la Suisse pour expliquer le contenu de l'accord. Le taux de participation fut moyen car les gens, pour la plu-

«Quelles sont les attentes des membres du SEV dans le contexte de Railfit? Avant tout qu'on les aide et qu'on leur trouve de bonnes solutions.»

Manuel Avallone, vice-président SEV



part, connaissaient déjà le résultat. Les personnes présentes se sont montrées satisfaites. Sans la mobilisation réalisée en novembre dernier lors des assemblées SEV et la manif devant le siège principal des CFF, l'entreprise aurait tout simplement appliqué les mesures d'économie prévues. Il est bien clair que les CFF, l'année prochaine lors des négociations CCT, ne manqueront pas de s'attaquer encore aux conditions d'engagement. Et toutes les catégories professionnelles devront se mettre ensemble pour lutter contre toute nouvelle offensive.

Quelles sont les attentes des membres SEV? Avant tout que le syndicat les aide et qu'il leur trouve de bonnes solutions. Jusqu'à présent, nous avons toujours réussi à trouver des solutions adéquates pour les personnes touchées. Par exemple, les modèles de retraite anticipée sont d'une grande aide car ils offrent des possibilités de retraite à des conditions acceptables. Cependant, pour celles et ceux qui poursuivent leur travail dans des structures allégées, l'automatisation, la numérisation et d'autres «optimisations» ne facilitent pas forcément leurs tâches à la mesure de leurs espérances. Cette situation nuit à leur santé et la qualité et la sécurité en pâtissent. Et c'est là que nous devons rester sur le qui-vive et déployer une opposition farouche.

Nos membres préviennent (voir en page 14) que la rudesse de toutes sortes de mesures d'économie au détriment du personnel, du matériel, des processus et des prescriptions – qui sévissent partout et simultanément à l'entretien du matériel roulant, à l'infrastructure, à la conduite de l'exploitation, etc. –, contribue à l'érosion des dernières réserves sur le plan de la sécurité. Le SEV transmet les craintes de la base aux responsables en espérant que ceux-ci prendront ces avertissements au sérieux. Seul l'avenir nous montrera si l'on n'a pas trop tiré sur la corde. Ce qui est certain, c'est que personne ne veut d'un rail peu sûr, avec des gares fantômes et des trains déshumanisés.

## Points de vue contraires et nécessaire cohésion

*Le chaud et le froid. Tels sont les vents contraires qui ont soufflé sur les CFF dans deux hebdomadaires alémaniques parus le jeudi 2 mars.*

*La Schweizerische Handelszeitung d'abord se fait l'écho d'une chaleureuse annonce publiée dans le magazine économique américain «Fast Company» qui présente chaque année son classement mondial des entreprises les plus innovatives. Or voici qu'en 2016, dans l'une des 30 catégories analysées, celle dite «Transportation», on trouve les «Swiss Federal Railways» au sixième rang – derrière Uber et General Motors et devant United Airlines et Tesla Motors! Justification de ce classement flatteur: les CFF savent «remuer des montagnes et faire rouler leurs trains avec une efficacité toujours accrue». Allusion claire au plus long tunnel ferroviaire du monde inauguré en 2016 et reconnaissance de la gestion performante d'un réseau particulièrement dense et sollicité.*

*Les dirigeants des CFF auront eu moins de plaisir à lire les deux colonnes froidement critiques publiées par la Weltwoche sous le titre «Mauvais aiguillage». En clair, l'ex-régie aurait, malgré de généreuses dotations publiques, négligé l'entretien des installations et au contraire augmenté les effectifs du personnel, tant sur le front que, surtout, dans les bureaux. Option condamnée par l'hebdomadaire proche de l'UDC, qui salue sans surprise le programme Railfit 20/30 dont il se promet de suivre attentivement la mise en œuvre.*

*Le contraste entre les deux*

*articles publiés le même jour ne pourrait être plus frappant. Et pourtant, tous deux comportent leur part de vérité. Question d'échelle et de point de vue. Mesurées à l'aune internationale, les performances de la Suisse mettent notre pays dans le peloton de tête de la compétitivité et de l'innovativité. S'il y avait une coupe mondiale de la capacité d'adaptation et du pragmatisme, la Suisse obtiendrait certainement une médaille à chaque compétition.*

*Évaluées selon les exigences et les standards en usage dans notre pays, les mêmes performances paraissent toujours perfectibles. Les Vaudois ont forgé une expression pour expliquer cette différence d'appréciation: «Quand je me regarde, je m'inquiète; quand je me compare, je me rassure.»*

*Alors, prenons acte des félicitations internationales et recevons-les comme autant de fortes motivations. Travaillons sans relâche pour répondre aux attentes des acteurs*

*économiques et des consommateurs de cet îlot privilégié que reste la Suisse sur la carte du monde. Il y va de notre fierté et de notre passion pour le travail bien fait et pour les organisations qui fonc-*

*tionnent.*

*S'agissant des transports ferroviaires, il y a du travail pour entretenir le réseau, les installations et autres équipements. Les milliards de francs pour le financement de ces travaux sont prudemment assurés. Après le prestigieux exploit nommé Gothard de base, il faut en améliorer la desserte et l'exploitation, non rentable en l'état actuel des horaires et des capacités – pour ne rien dire des objectifs en matière de transfert modal.*

*De manière générale, avec des fonds publics couvrant 60% du budget des CFF, le réseau ne peut être pensé ni utilisé en fonction de sa seule rentabilité économique. En effet, l'utilité territoriale entre aussi en ligne de compte, spécialement dans un pays si attentivement fédéraliste que le nôtre. A cet égard, les cartes récemment publiées, indiquant la rentabilité – ou non – des différentes lignes du réseau ferroviaire, ont un effet qui peut s'avérer ravageur pour l'image des entreprises ferroviaires et, pire encore, pour la cohésion nationale.*

*L'attention portée à la bonne entente entre les cantons et les régions, urbaines ou moins densément occupées, ne se laisse pas mesurer comme telle dans un indice internationalement comparable. Elle n'en constitue pas moins, à l'interne, un critère prioritaire pour la formulation et l'évaluation d'une politique raisonnable en matière d'infrastructures.*

*Yvette Jaggi*



VMCV (Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve)

## Des horaires insatisfaisants

**L'enquête de satisfaction réalisée par le SEV démontre que 84 % des collègues sont insatisfaits des nouveaux horaires et que 70 % d'entre eux souhaitent revenir au système précédent.**

Le SEV a rencontré la direction à propos des résultats du sondage et a expliqué les problèmes rencontrés par les collaboratrices et collaborateurs

depuis le changement d'horaire:

- fatigue accrue (difficile de se lever 5 jours de suite à 4 h du matin);
- problèmes d'insomnies;
- plus de vie sociale et familiale;
- difficulté à venir au travail avec le sourire.

La direction est consciente et préoccupée par cette situation qui affecte la santé et l'équilibre des employés et représente un risque pour la sécurité des usagers. Des mesures cor-

rectrices seront mises en place dès que possible pour atténuer les effets les plus négatifs du système. La Commission consultative des tours de services proposera courant mars des pistes notamment pour l'amélioration du 3<sup>e</sup> et du 4<sup>e</sup> jour.

### Refonte du système nécessaire

La direction souhaite également une refonte du système, mais celle-ci ne pourra pas intervenir avant le changement d'horaire en décembre 2017.

Dans le cadre de cette réflexion, la direction souhaite proposer trois variantes. Une respecterait strictement le cadre de la CCT, notamment la rotation 5/1/4/2. Deux autres proposeraient un autre cadre. Pour le SEV, il est clair que ces propositions devraient être en adéquation avec la volonté des employé-e-s en matière de rotation annuelle, de temps de conduite maximale sur les diverses lignes, de durée des pauses ou d'horaires dégressifs.

Le SEV se déclare ouvert à ces propositions et consultera ses membres sur ces nouveaux modèles d'horaires.

Pour conclure, il est positif que la direction soit consciente du problème engendré par les nouveaux horaires. Le SEV sera très attentif aux propositions qui lui seront faites car il est impératif qu'un système respectueux de la vie sociale des chauffeurs soit mis en place.

SEV

Le personnel des TPG maintient le préavis de grève

## Ultimatum aux TPG

**Deux assemblées du personnel ont rassemblé une centaine de personnes jeudi 2 mars, au Bachet-de-Pesay et à la Jonction. Les employés TPG ont décidé de maintenir le préavis de grève déposé début décembre 2016 et de renforcer par un ultimatum à fin avril.**

Selon les trois syndicats présents aux TPG (SEV, transfair, ASIP), s'il y a des signes de bonne volonté de la direction, il manque encore de décisions concrètes et visibles.

Les orateurs ont souligné que les employé-e-s ont été écouté-e-s à partir du moment où le préavis de grève a été déposé.

On a tout à coup trouvé l'argent qui semblait pourtant impossible à obtenir auparavant. Jérôme Fay, membre du comité SEV TPG, l'a bien expliqué: « Ils ont senti le vent de la révolte et ont réagi. On nous a enfin pris au sérieux. Mais il ne faut pas perdre ce bénéfice, il ne faut pas qu'il se dilue dans des à peu près et dans des séances à n'en plus finir. »

### Sous-effectif constant

Les avancées obtenues, notamment au niveau financier et en promesses d'embauche, sont en effet jugées insuffisantes par les assemblées. Il manque encore et toujours 120 conducteurs dans les roulements. C'est pourquoi le personnel a affirmé ses revendications ciblant les effectifs insuffisants qui engendrent

épuisement et souffrance dans l'entreprise. Les assemblées demandent l'ouverture de négociations quant aux effectifs de l'administration et du service technique, un nombre suffisant de personnes dans les roulements, l'amélioration des conditions de travail à la conduite.

Pour Vincent Leggiero, président du SEV TPG: « Ces millions doivent maintenant être utilisés à bon escient: pour l'amélioration des conditions de travail du personnel TPG. » Dans l'assemblée les voix étaient nombreuses qui disaient craindre en effet que le cumul annoncé des séances et autres rencontres ne mène à rien. Ce n'est qu'en présence d'actes concrets, visibles et acceptables que le personnel lèvera le préavis de grève et reviendra sur son ultimatum. **Hes**



La première assemblée a eu lieu au dépôt du Bachet-de-Pesay.

### Négociations salariales 2017

## Machine arrière aux CJ

**Le Conseil d'administration a entendu partiellement les revendications du personnel des Chemins de fer du Jura.**

L'augmentation salariale 2017 de 0,7% négociée entre les syndicats et la direction sera donnée en deux parties égales: 0,35% en 2017, 0,35% en 2018.

Sans la contestation du personnel, le conseil d'administra-

tion ne serait pas revenu en arrière. Pour rappel, le SEV avait exigé de rencontrer le CA suite à son refus d'accorder au personnel la totalité de l'augmentation générale des salaires de 0,7% que les partenaires sociaux et la direction avaient pourtant négociée. Lors d'une nouvelle rencontre le 13 février 2017, le CA a finalement accepté le montant de 0,7% d'augmentation générale des salaires. Mais en deux fois. Le SEV a ce-

pendant exigé que le montant requis fasse partie des négociations 2017. En aucun cas, nous n'aurions accepté qu'il affecte les prochaines négociations 2018.

Il faut rappeler que le CA ne voulait accorder que 0,35% de hausse. Dès lors, le compromis trouvé peut être considéré comme la moins mauvaise solution. Sans l'opposition du personnel, le résultat des négociations aurait eu un goût amer. **SEV**

### CARNET DE BORD

## Orientés clients?

« Nous n'investissons pas dans le béton, mais dans les services », affirme le directeur Réseau postal et vente de La Poste, Thomas Baur. Comme les grandes entreprises de services publics, La Poste oriente sa vision en fonction de théories en vogue, car l'économie aussi a ses marottes et ses aveuglements. Actuellement, investir dans le service « orienté client » est le Graal des services publics. Pourtant, comme toute approche, il y a avantages et désavantages... et parfois des préjudices imprévus. L'approche « orientée client » est, il n'est pas inutile de le rappeler, une manière de placer le consommateur au centre des services d'un point de vue marketing et vente. Pour la mettre en place, on identifie des groupes de consommateurs et on organise les services en fonction de leurs besoins. Cette approche segmente les populations (de clients) selon une « life time value », une valeur dans le temps. Pour le dire autrement, la question est: combien rapportera notre « client » dans le temps qu'il recourra à nos services?

On considère alors nos populations selon trois types: ceux qui recourent aux services très sporadiquement (70%) selon les études, ceux qui y recourent de manière stable et dans la durée (20%), enfin les super utilisateurs (10%).

Un exemple dans la restauration: on constate que nombre de clients n'ont pas le temps de prendre une pause et de manger un plat du jour, on va créer des échoppes où l'on peut saisir son repas préemballé. Dans le domaine des services publics, cela prend une forme que l'on connaît bien maintenant: on crée des guichets universels où se déclinent les thèmes de notre vie (mariage, naissance, emploi, etc.), les formulaires et démarches sont ensuite rangés – ou regroupés lorsqu'il s'agit de personnes – au même endroit. Si l'on transfère cette approche à La Poste, qu'est-ce que cela nous dit? Les utilisateurs de La Poste comme vous ou moi qui recevons des factures, un journal, quelques paquets et lettres, nous sommes dans les 70% dont l'entreprise considère qu'ils iront ailleurs s'ils ne trouvent plus ce qu'il leur faut; les entreprises, les indépendants, ceux-là sont les bons clients car obligés d'utiliser les services; et les super clients, ce sont les acheteurs frénétiques sur internet (ou plutôt les entreprises qui vendent par internet car ce sont elles qui paient les frais de port...), les entreprises de livraison de produits alimentaires à domicile, la publicité. Dès lors, on comprend pourquoi le service universel de La Poste, où tous les usagers, où qu'ils se trouvent, reçoivent les mêmes services, n'a plus la cote et pourquoi les offices postaux disparaissent. Ce n'est plus le client qui est au centre, mais satisfaire certains clients qui devient la stratégie...

Dans les transports, les CFF appliquent, en bon élève, la même stratégie. Pour exemple, le projet « tout en un » (pour 12 000 francs le client dispose de l'AG général 1<sup>re</sup> classe et de la mise à disposition d'une voiture électrique y compris l'installation de la borne de rechargement chez soi), où l'on va au-devant d'un certain type de client, puisqu'il le rapporte, et on se désintéresse d'un service partout et pour tous...

Le résultat de cette théorie: un grand nombre de facilités dans la prise en charge du consommateur: plus besoin de se rendre au guichet pour renouveler son SwissPass et on peut même acheter de la ficelle à La Poste! En contrepartie, ce sont des services segmentés en fonction de nos revenus, qui ne prennent pas en compte la redistribution des bénéfices de ceux qui rapportent vers ceux qui sont déficitaires. Qui ne prennent pas en compte le coût de l'investissement public dans les infrastructures, ni la nécessité du retour sur cet investissement pour les usagers-citoyens, qui ignorent ce que cela va signifier en termes de déprédation du système dans son entier.



## VPT branche Bus-Gatu



Ueli Müller, vice-président VPT.

# « Nous avons besoin du syndicat ! »

La journée VPT de la branche Bus-Gatu s'est déroulée le 23 février à Olten. Pour la première fois, les collègues de Suisse romande et du Tessin étaient majoritaires. Le vice-président VPT Ueli Müller s'en est réjoui. Car même si tout le monde ne parle pas la même langue, ce sont la solidarité et la collaboration au niveau du personnel de la branche qui importent.

La branche des bus est directement touchée par l'ouverture du marché et la libéralisation. D'une part parce que la plupart des compagnies de bus sont des entreprises privées, d'autre part parce que les bus grandes lignes sont en plein essor en Suisse. Lors de la journée de la branche Bus-Gatu de cette année, la vice-présidente SEV Barbara Spalinger a livré quelques informations concernant l'entreprise de bus longues lignes Flixbus: «Flixbus n'est pas propriétaire de ses véhicules. Le risque est donc reporté sur les autres entreprises qui roulent pour Flixbus. Flixbus quant à elle ne propose qu'une plateforme.» Les conditions de travail et l'entretien des véhicules sont laissés pour compte et la sécurité en pâtit. Malgré tout, l'Office fédéral des transports (OFT) manifeste de l'intérêt pour accorder des concessions à des entreprises de bus pour le trafic grandes li-

gnes en Suisse. Barbara Spalinger et le SEV ont une position claire à ce sujet: «Nous nous y opposons mais si ça devait quand même arriver, alors nous voulons des conditions acceptables.» On peut dès lors se demander quelles sont les pratiques d'usage dans la branche et à ce propos, Barbara Spalinger a une théorie tout à fait défendable quoique un peu osée: «Jusqu'à présent, seuls les CFF assurent le trafic grandes lignes en Suisse, ils constituent donc la bonne mesure pour fixer les pratiques d'usage dans la branche.»

#### Principe irresponsable

Giorgio Tuti prévient également des dangers liés à de tels modèles d'affaires. L'entreprise de taxi Uber fonctionne exactement comme Flixbus: Uber aussi ne propose qu'une plateforme et les chauffeurs de taxi s'occupent du reste. «Uber ne se conforme

pas aux lois telles que la Loi sur le travail et l'Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière et ne verse pas de cotisations aux assurances sociales. Ceci est illégal!» affirme Giorgio Tuti. Malgré tout, les CFF veulent intégrer Uber dans leur nouvelle application pour smartphones, même si le CEO Andreas Meyer s'est distancié de ce projet après que Giorgio Tuti et Vania Alleva, présidente d'Unia, lui ont écrit une lettre à ce sujet. «Il n'est pas acceptable qu'une entreprise comme les CFF, qui appartient à 100% à la Confédération, prenne en considération un tel prestataire dans son app.» C'est pourquoi une résolution a été adoptée lors de la journée de la branche Bus-Gatu contre Uber. Elle a été soutenue à l'unanimité.

#### Précieux syndicat

Après les plaidoyers de Barbara Spalinger et Giorgio Tuti, c'est

au tour d'Ueli Müller, vice-président VPT, de prendre la parole. «Si nous n'avons pas de syndicat, les entreprises édicteraient des règlements à n'en plus finir et nous ne pourrions pas y changer la moindre virgule», déclare-t-il. Le SEV a négocié il y a presque 20 ans sa première CCT avec les CFF. Depuis lors, il y a dans toute la Suisse plus de 70 CCT. Ce qu'en dit Ueli Müller: «C'est grâce au droit de codiscussion contenu dans la CCT que nous, les membres du personnel, pouvons participer aux décisions concernant nos conditions de travail dans le cadre de simples discussions, sans devoir recourir à d'autres moyens. Les syndicats ont ainsi apporté des valeurs démocratiques dans les entreprises.» Beaucoup de collègues ne sont pas du tout conscients de ces acquis et ne peuvent donc pas les apprécier à leur juste valeur.

Ueli Müller souligne l'importance du syndicat en rapport avec le recrutement des membres. «Les chefs parlent aussi entre eux», explique-t-il. Il est essentiel que les travailleuses et travailleurs regardent plus loin que leur environnement de travail et qu'ils observent aussi comment les choses se déroulent dans les autres entreprises. Ils verront peut-être ainsi que les choses sont parfois mieux réglées ailleurs et que cela servirait peut-être de montrer de l'opposition dans leur entreprise, au

lieu de tout accepter. «Cette possibilité nous est offerte seulement avec le syndicat. C'est très important de pouvoir participer aux discussions. Sinon nous sommes perdus. Nous avons besoin du syndicat!» conclut Ueli Müller.

#### Elections au comité central

La branche Bus-Gatu est organisée au sein de la sous-fédération VPT. Elle y est représentée au comité central (CC) par trois collègues. Un membre remplaçant doit aussi être élu: René Taglang, jusqu'ici membre CC, s'est proposé pour assurer cette fonction. René Taglang ne travaille plus dans une entreprise de bus depuis qu'il a été licencié pour raison de santé mais il aimerait continuer à s'engager pour la branche. Pour le remplacer au CC, Elisabeth Küng a présenté sa candidature. Il était tout d'abord prévu qu'elle soit prise comme membre remplaçant. Cette proposition est acceptée à l'unanimité. Elisabeth Küng roule depuis plus de douze ans pour la compagnie de bus de Thoune STI et s'engage non seulement dans la branche Bus-Gatu mais aussi à la commission des femmes SEV. Le lieu et la date de la prochaine journée de la branche Bus-Gatu sont déjà connus: elle aura lieu le 27 février 2018 à l'hôtel Olten.

Karin Taglang/mv

## RÉSOLUTION UBER

### Les CFF doivent se distancier des pratiques illégales d'Uber

L'assemblée de la branche Bus qui s'est déroulée le 23 février 2017 à Olten prend connaissance avec consternation de l'intention des CFF d'intégrer l'entreprise Uber dans son application de mobilité. Uber est une entreprise qui utilise des pratiques illégales: elle contourne entre autres la Loi sur le travail, l'Ordonnance sur les temps de conduite et de repos, la législation sur les assurances sociales et l'Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière. Ceci est injuste envers leur personnel et les autres prestataires, et représente un risque pour la clientèle. Les personnes présentes trouvent qu'il est scandaleux qu'une entreprise qui appartient à la Confédération suisse, donc au peuple suisse, envisage une coopération avec ce genre d'entreprise et elles demandent aux CFF de cesser immédiatement cette coopération.



Les collègues de Suisse romande étaient particulièrement nombreux à la journée de branche Bus-Gatu de cette année.

Le président central VPT Gilbert D'Alessandro: «J'ai vu des nouveaux visages à Olten. Cela m'a fait très plaisir.»

## Solidarité, bien plus qu'un simple mot

**Un président ne peut jamais être satisfait à 100%. Pourquoi? Parce qu'il doit toujours vouloir ce qu'il y a de mieux pour renforcer le syndicat et pour cela, il doit se fixer des objectifs ambitieux.**

Des objectifs syndicaux qui sont bien sûr centrés sur la protection des conditions de travail. «C'est justement pour cela que nous avons décidé de mettre la médecine du travail au centre de nos réflexions et de l'assemblée des délégués», nous explique le président central VPT Gilbert d'Alessandro. «Pour beaucoup d'entre nous, le travail est source de fatigue et de stress, pouvant même aller jusqu'à la maladie. La pression sur le dos des travailleuses et travailleurs augmente et toute une série de maux jusqu'ici inconnus en décollent. Il est important d'en comprendre les raisons, parce que la circulation routière n'a pas changé, les piétons restent des piétons et les vélos sont

toujours des vélos. Pourtant nous, les conducteurs de bus, nous sentons toujours plus pressés comme des citrons.» Bien sûr, dans un climat politique défavorable en matière de justice sociale et avec l'avancée de la libéralisation, le travail syndical devient très difficile. «Nous devons mettre les personnes au centre de nos réflexions et surtout, nous devons valoriser le travail fourni chaque jour ainsi que les personnes qui l'effectuent. On attend toujours plus, on leur demande de se surpasser. Les réprimandes pleuvent mais par contre, qui nous dit encore merci?» ajoute le président central.

Déterminé et sincère comme à l'accoutumée, il dénonce la déshumanisation du travail qui découle d'une vague de néolibéralisme sans précédent: «Flixbus est dans l'air du temps. De même que le phénomène Uber, avalisé par les CFF eux-mêmes au travers d'une «app». Nous sommes très inquiets mais pas tellement surpris, il suffit de suivre la politique suisse pour comprendre

d'où vient le vent. Mais revenons à Flixbus qui constituera aussi un thème central au congrès SEV. J'affirme que c'est bien pire qu'une concurrence déloyale. C'est la porte ouverte à des détériorations sans précédent des conditions de travail.» Les chauffeurs de bus comme Gilbert sont souvent très sollicités. Prenons l'exemple de «Via sicura». «Avec la pétition adoptée ce jour (voir encadré ci-contre), nous mettons l'accent sur les pressions énormes que «Via sicura» exerce sur les conducteurs. Non seulement elle prévoit des normes d'une extrême rigidité mais elle laisse aux juges une marge d'interprétation restreinte.»

En somme, pour le président de la VPT, les défis ne manquent pas, au contraire. «J'ai vu aujourd'hui à notre journée des nouveaux visages et je m'en réjouis. Mais un président ne peut jamais être satisfait à 100% car il doit toujours se fixer des objectifs de croissance et d'amélioration. Dans le fond c'est son rôle. Pour conclure j'aimerais exprimer

un souhait: la solidarité ne doit pas rester une parole en l'air. Elle doit être le moteur de notre action syndicale. La solidarité signifie se partager les problèmes et les soucis et agir ensemble pour un objectif commun. La solidarité est l'unique véritable antidote contre une individualisation de la société qui ne présage rien de bon pour personne. Et c'est

pourquoi j'aimerais que la solidarité ne reste pas seulement un slogan mais qu'elle guide toujours et partout nos actions. Ainsi, plus nous serons nombreux, plus nous serons forts! Je termine en lançant un appel au recrutement. Nous devons augmenter notre force de frappe. Tous ensemble!»

Françoise Gehring/mv

## PÉTITION VIA SICURA

### Non à la double peine!

Le métier de conducteur de bus est très exigeant et la moindre erreur peut avoir de très graves conséquences. Pressions sur les horaires, comportements des autres usagers de la route et incivilités des clients exigent des conducteurs une grande résistance au stress. Depuis l'introduction de Via sicura, le risque de perte de permis de conduire pour une période de plus de 3 mois est beaucoup plus important. En effet, le juge n'a plus aucune marge de manœuvre et la sanction est quasi automatique. Le conducteur professionnel ne doit jamais perdre de vue qu'une violation des règles de la LCR commise avec son véhicule privé peut avoir des répercussions importantes et extrêmement négatives sur son permis de conduire professionnel et signifier la perte de son emploi. Il est ainsi victime d'une double peine.

C'est pourquoi les signataires de cette pétition demandent au Conseil fédéral la modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) afin de permettre au juge d'apprécier la situation et de tenir compte des circonstances et de différencier la sanction au niveau privé et professionnel de manière plus marquée qu'actuellement.

Conférence des sections

# Burn-out: brûlé comme une merguez ou une frite belge?

**La conférence des sections romandes le 14 février a été l'occasion de sortir des sentiers battus avec le psychiatre Davor Komplita. L'écrasante majorité des participant-e-s a apprécié!**

«Bien manier le langage, c'est bien manier les personnes.» Bien sûr, les détracteurs du D'Komplita auront beau jeu de retourner cette phrase contre cet excellent orateur. Reste que sa méthode de travail avec des Lego «pour la prise de conscience de soi» a séduit la très grande majorité des participant-e-s à la conférence des sections romande à Lausanne (voir les réactions en page 12). Des Lego pour permettre à ceux qui ne sont pas forcément à l'aise dans l'expression orale de trouver un autre moyen de s'exprimer.

## Les conflits interpersonnels? Une affaire de management

Mais cette partie de construction d'objets (pour donner une forme à ses valeurs professionnelles, personnelles, entre autres) a été précédée d'une conférence sur la souffrance au travail. «Dans ma pratique de gestion des conflits interpersonnels, j'ai constaté qu'ils étaient souvent dus au management. Ces conflits doivent être analysés à quatre niveaux: psychologique, opérationnel – quelle est la teneur du travail –, managérial – que dit le supérieur du conflit? – et sur le plan politique de l'entreprise (pourquoi le management ne règle-t-il pas le conflit. Il faut investiguer à tous les niveaux pour régler les conflits», a insisté Davor Komplita.

## «Le burn-out, pire qu'un mauvais divorce»

Il a aussi lancé quelques pi-



Des participant-e-s assidu-e-s dans la construction d'objets en Lego.

ques à l'encontre du système actuel, «le profit sans richesse, c'est de la spéculation. Il faut du capital, mais aussi des savoirs. Aujourd'hui, seuls les actionnaires reprennent leurs billes. Je vous invite à lire «La déconomie», de Jacques Généreux.» Spécialiste de la souffrance au travail, Davor Komplita a rappelé que 90% de sa clientèle venaient consulter pour du mobbing, du burn-out ou du pré-burn-out. Et parmi les «brûlés», il y a les burn-out simples «comme une merguez oubliée sur le grill: un patient qui ne sait plus comment il s'appelle mais qui veut encore aller travailler». Il y a aussi le «brûlé» genre «frite belge, qui cuit deux fois parce qu'il retourne au boulot rapidement et qui rechute». Et la version la plus dure: «Le Christmas pudding, soit l'employé-e qui souffre depuis 8 à 10 ans, mais qui s'accroche.» «Je préfère un très mauvais divorce à un burn-out. Le burn-out anéantit l'armure psychologique et attaque les compétences, l'identité professionnelle. Le patient se sent misérable comme à 17 ans. C'est un effondrement cognitif, émotionnel, identitaire. Et

c'est une très longue guérison. Parmi les signaux d'alerte, l'investissement permanent dans le travail. Toutes les ressources vont dans la tâche.»

A l'heure de dresser le bilan, le coach des section Baptiste Morier, organisateur de la journée, est enthousiaste: «Ce n'était vraiment pas gagné

d'avance. Même au sein de l'appareil professionnel du SEV, certain-e-s avaient quelques doutes quant au programme prévu. Eu égard aux retours que j'ai reçus dès le soir même – le plus souvent franchement ravis – j'ai la conviction que nous devons, à l'occasion de ce genre de jour-

nées, poursuivre notre chemin sur les pistes de la formation continue de nos membres, de l'échange d'expériences entre eux et de la convivialité autour d'un repas à la bonne franquette. Que nos membres soient satisfaits, qu'ils ne perdent pas leur temps avec nous, c'est le cap que je me fixe toujours. Je relève également le bilan unanimement réjoui de mes collègues directs. Cette journée leur a profité aussi bien sur le plan professionnel que personnel. Enfin, l'intervenant et le traiteur ont été exceptionnels. Que pouvait-on espérer de mieux? Je suis heureux.»

Le succès de la journée motive donc le coach des sections à poursuivre sur cette voie. Quel sera le programme 2018? Il est évidemment trop tôt pour le dire. Une chose est sûre: au menu, ce ne sera pas merguez et frites belges.

Vivian Bologna

## INFOS DU SEV ET DE LA JEUNESSE

### La lutte contre la déshumanisation des transports se poursuit

La conférence des sections, c'est aussi un moment important d'échanges directs entre la direction du SEV et la base. Le président Giorgio Tuti a rappelé que 2017 est une année importante pour le SEV, avec un Congrès de deux jours. Le vent de libéralisation qui souffle sur les transports publics y occupera un espace conséquent. Autre thème important, la lutte contre les trains-fantômes: «Nous allons continuer de défendre un système des transports qui ne soit pas déshumanisé!» Le vice-président Manuel Avallone, en charge des dossiers CFF, n'a pas manqué

de rappeler que la mobilisation des membres SEV avant les Fêtes de Noël a permis d'obtenir un résultat défendable dans le cadre des premières mesures d'économie prévues par RailFit 20/30. «Et notamment la manifestation au Wankdorf avec 300 personnes a eu de l'impact sur les négociations. La prochaine CCT CFF 2019 et le recrutement aux CFF sont autant de points cruciaux.» De son côté, Barbara Spalinger, vice-présidente en charge des ETC, a évoqué la nécessité d'utiliser le rapport de force dans le cadre de négociations contractuelles. «Nous avons

quelque 70 CCT, excellentes, où le niveau des salaires est plutôt bon. Il s'agit de continuer sur cette voie. Nous nous battons dans le cas Crossrail pour garantir le principe travail en Suisse, salaires suisses que l'OFT refuse d'appliquer.» Enfin, Anthony Reymond a évoqué les activités de la Commission jeunesse, placée sous le signe de la solidarité internationale en 2017. Les jeunes de moins de 30 désireux de s'impliquer peuvent s'annoncer auprès de Lucie Waser (lucie.waser@sev-online.ch).

vbo

Ouverture des négociations pour la CCT tl

# Redémarrage en côte

**Il y a plus d'un an, les négociations avaient calé net. Elles redémarreront piano piano.**

Celles et ceux qui ont pris le volant dans les rues de Lausanne savent ce que c'est que de faire des redémarrages en côte. Les conducteurs des tl mieux que quiconque. Eviter les à-coups, ne pas caler, ne pas reculer, mais avancer. Après l'échec des négociations fin 2015 pour le renouvellement de la CCT, c'est à une sorte de redémarrage en côte qu'on assiste. Pour éviter les à-coups, la direction de l'entreprise soigne sa communication « mais on ne sait pas encore ce qu'ils ont vraiment derrière la tête », font remarquer les membres de la délégation syndicale.

Pour ne pas faire du surplace,



le SEV met les gaz. « Nous voulons une revalorisation des salaires. Et ce sont les salaires les plus bas qui doivent augmenter de manière proportionnellement plus importante. » C'est en ces termes très clairs que mardi 28 février, à la Mai-

son du Peuple de Lausanne, devant les membres de la conférence CCT tl, le secrétaire syndical Christian Fankhauser a présenté la principale revendication du syndicat.

Alberto Cherubini

## LES AVIS DE LA BASE

### «Constructif»

Quelque 70 militant-e-s ont rallié Lausanne le 14 février. Trois d'entre eux livrent leurs impressions: **Jérôme Fay**

(VPT-tpg): «Les rencontres et les discussions entre camarades restent très intéressantes

et enrichissantes (...) La conférence de Mr Davor Komplita a été extrêmement intéressante. Son approche des dégâts psychologiques occasionnés sur les employés par le management en entreprises éclairait sous un autre angle ce que nous percevons instinctivement. Il s'agit là d'une véritable entreprise de déresponsabilisation et

d'isolement des travailleuses et des travailleurs. Entreprise qui vise à mieux les soumettre dans une illusion productiviste. (...) L'idée du travail avec les légos, même si elle pouvait paraître curieuse pour l'assemblée que nous étions, n'en était pas moins constructive quant à la façon dont peut fonctionner la pensée et son expression (...) Nous avions affaire à un psychiatre et en ce sens, il s'intéresse aux individus. C'est la raison pour laquelle il ne semble pas bien comprendre l'essence du syndicalisme qui n'est pas une ONG humanitaire mais un instrument de combat des travailleurs pour détruire les causes de la souffrance, c'est-à-dire finalement, l'autoritarisme, le pouvoir, le patronat et ses velléités de profits en soumettant les citoyens par la peur et la menace.»

**René Zürcher** (co-président AS-ouest):

«Une journée passionnante, beaucoup d'informations sur une certaine réalité du

monde du travail, des choses que je connaissais mais sur

lesquelles je ne m'étais jamais vraiment penché plus en profondeur. Des pratiques contre lesquelles on se serait rebellé il y a encore quelques années mais qui maintenant nous paraissent normales parce que nous nous y sommes habitués comme on s'habitue à un bruit de fond. Beaucoup de personnes trouvent maintenant normal de traiter les e-mails professionnels durant leurs congés, ne possèdent qu'un seul téléphone mêlant vie privée et vie professionnelle.»

**Jean-Claude Cochard**

(membre MOB et président de l'USV): «Le fantôme de Lénine a-t-il resurgit de

l'histoire, le jour de la Saint-Valentin? Pas vraiment; il s'agit de Davor Komplita, spécialiste reconnu pour le traitement des dépressions nerveuses provoquées par une activité professionnelle. Il nous a démontré la suprématie du thérapeute sur celle du patient, en utilisant les syndicalistes du jour pour une séance de thérapie de groupe, en nous faisant jouer avec des briques lego (...) des bouts de plastique qui ont fait la fortune d'une multinationale! Une mise en scène qui m'a fait voir comment les faiseurs d'opinion procèdent pour détourner les travailleuses et les travailleurs de la lutte de classes. Parce qu'il s'agit bien de ça. Si les cabinets des psychiatres du travail ne désespèrent pas, c'est à cause de la disparition de la notion de classe, au sens marxiste du terme. Cela revient à supprimer l'esprit de famille qui régnait dans le monde du travail avant que l'on soit devenu, à peu près tous, des consommateurs invétérés. Le patronat, lui, est toujours resté fidèle à sa classe, celle qui possède les moyens de production.»

## INTERVIEW

### Une CCT qui concerne quelque 1300 employés

**Carmelo Scuderi**, président de la section VPT tl, fait partie de la délégation syndicale qui négocie la nouvelle CCT.

#### ■ Combien d'employés seront soumis à la nouvelle CCT des tl ?

Environ 1300 employés. Il faut savoir que cette nouvelle CCT englobera tous les employés des tl, à l'exception des cadres, y compris les employés des métros et du LEB.

#### ■ Quel est l'objectif principal de la commission de négociation syndicale ?

Notre objectif principal est le mandat transmis par nos membres, à savoir revalorisation de nos salaires et uniformisation du temps de travail pour toutes les catégories du personnel et pour tous les secteurs d'activités aussi bien des tl que du LEB.



*Carmelo Scuderi, président de la section VPT tl: «Notre objectif principal est une revalorisation de nos salaires et l'uniformisation du temps de travail.»*

#### ■ Les dernières négociations se sont soldées par un fiasco. Est-ce que cette fois-ci la direction a changé d'attitude ?

Je ressens que l'approche de la direction est, cette fois-ci, beaucoup plus constructive que lors des négociations qui ont eu lieu en 2015 et 2016 et qui se sont soldées effectivement par un échec,

notamment à cause du fait que la direction voulait nous imposer un nouveau système salarial opaque et peu lisible. Si un nouveau système de salaire est adopté, il faut qu'il soit transparent, lisible pour tous et doit apporter une revalorisation des salaires.

Propos recueillis par  
Alberto Cherubini



Suite de la page 11

tionnel, les déficits augmenteront. Autrement dit, les cotisations ne couvrent plus les rentes versées. Raison pour laquelle il faut attribuer un pour cent supplémentaire de TVA à l'AVS. Les consommateurs et consommatrices ne ressentiraient directement qu'une augmentation de 0,7% jusqu'à partir de 2018, le financement additionnel de 0,3% de TVA actuellement destiné à l'AI sera transféré à l'AVS. Ce financement via la TVA stabilisera l'AVS jusqu'en 2030. Les retraité(e)s actuels profiteront tout particulièrement d'un financement stable de l'AVS: leurs rentes seront ainsi garanties. Grâce à ce financement additionnel, l'exigence de supprimer l'indice mixte a pu être repoussée.

**La droite recouvrera-t-elle la raison?**

La session en cours montrera si l'UDC, le PLR et Cie ont tiré les leçons des votations sur les retraites de 2004 et

2010. Le peuple avait alors à chaque fois clairement refusé des mesures de démantèlement socialement inacceptables. Lors des premiers débats, la majorité du Conseil national s'est entêtée à défendre de manière obstinée son projet de démantèlement qui coûterait en outre beaucoup plus cher aux travailleurs et travailleuses ainsi qu'aux employeurs et employeuses. Pour les syndicats, il est très clair que si le Conseil national réussit à imposer sa version coûteuse et antisociale de la réforme, le référendum sera inévitable. Seul le compromis du Conseil des Etats est en mesure de résoudre les problèmes de la prévoyance vieillesse dans l'intérêt des travailleurs et travailleuses. Les délégué(e)s de l'USS décideront le 24 mars, peu après la fin de la session parlementaire, si les divers avantages de ce projet peuvent compenser le recul que représente le relèvement de l'âge AVS des femmes.

*Doris Bianchi, secrétaire centrale de l'USS*

**Canton de Fribourg**

# Nouveau président à la section TPF rail

**Philippe Rothen a accédé à la présidence de la section TPF rail en décembre 2016. Il dirigera donc sa première assemblée, celle de printemps, le 28 avril prochain.**

d'un professionnel comme Christian Fankhauser, secrétaire syndical en charge des sections TPF, lors des rencontres avec la direction. Il a l'impression qu'il y a beaucoup de respect aux TPF et veut «être là pour les membres, se montrer ouvert et disponible». Et



Philippe Rothen à la gare de Fribourg.

Les deux séances de comité auxquelles il a déjà participé lui ont permis de prendre la température. Il sait qu'il n'y a pas de gros dossiers prévus cette année et que la prochaine grande échéance est fixée à 2019, pour les négociations CCT, menées conjointement avec les deux autres sections tpf (tpf réseau urbain et tpf autobus).

Son objectif de l'année 2017 est de se préparer pour ces futures négociations et donc «d'écouter les ouvriers et essayer ensuite de faire accepter leurs désirs à la direction». Il complète: «Ce n'est pas gagné mais on va essayer.» Il ne craint pas trop la surcharge de travail et de coups de fil des collègues, car beaucoup de problèmes trouvent une solution dans le contact direct avec le responsable rail. «Avec la forme de politesse, la porte s'ouvre et les problèmes se solutionnent rapidement», explique-t-il.

Les raisons de son élection à cette fonction? «Il fallait quelqu'un qui soit mobile et qui s'entende avec tout le monde.» Philippe semble correspondre assez bien à ce profil. «Je vais faire mon possible pour garder la bonne entente entre les deux dépôts de Bulle et Fribourg. Ainsi que pour garder le lien entre l'ancienne et la nouvelle génération», déclare-t-il. Calme et déterminé, il ne craint pas les négociations, trouvant très rassurant d'être aux côtés

d'ajouter: «Il n'y a pas de risque que je finisse dans les bureaux et que je doive quitter ma place de président. J'aime trop rouler. J'aime être seul dans la cabine.» Comme quoi on peut aimer travailler seul et quand même vouloir œuvrer pour le bien de tous... **Hes**

**BIO**

**Philippe Rothen** a 49 ans et habite à Autigny dans le canton de Fribourg. Il a une fille de 16 ans.

Après avoir grandi dans la région fribourgeoise, il a travaillé comme monteur de voies aux CFF dans différents lieux, ceci durant treize ans. Il a enchaîné avec la manoeuvre aux CFF toujours, durant huit ans. Depuis juin 2008, il travaille aux TPF en tant que mécanicien de locomotive. Durant ses moments de loisirs, il aime notamment se balader en forêt.

**COMITÉ TPF RAIL**

Le comité est composé de 6 personnes:

- Philippe Rothen, président
- Michel Blanc, vice-président
- Jacques Meuwly, caissier
- Laurent Lambelet, secrétaire
- Jonathan Buillard, resp. recrutement
- Michel Boschung, retraités

**Vue d'ensemble du compromis du Conseil des Etats**

Mesures	Appréciation
Relèvement de l'âge de la retraite des femmes de 64 à 65 ans	-
Baisse du taux de conversion minimal de 6,8 à 6 %	-
Cependant, les baisses des rentes sont compensées grâce à :	+
- une hausse des rentes AVS de 840 francs par an pour les personnes vivant seules et de 2 712 francs par an pour les couples ; pour les femmes, c'est là aussi une compensation pour la perte de rentes subie à cause du relèvement de leur âge de la retraite	+
- la garantie des droits acquis pour les personnes de plus de 50 ans ; ainsi, l'actuel niveau des prestations avec un taux de conversion minimal de 6,8 % est préservé et le revenu sous forme de rentes augmente d'au minimum 840 francs	+
Meilleures rentes du 2 <sup>e</sup> pilier pour les personnes occupées à temps partiel	+
Nouveau : droit pour les salarié(e)s âgés à une rente même en cas de perte d'emploi	+
Financement de l'AVS garanti jusqu'en 2030 grâce à :	+
- 1 milliard de francs provenant de la TVA, qui profitera désormais à l'AVS, et non plus à l'AI, sans que les consommateurs et consommatrices aient pour autant plus de TVA à payer	+
- l'augmentation par étapes de la TVA de 0,7 % d'ici 2025	+
- une plus grande participation de la Confédération au financement de l'AVS	+
Simplification de la retraite partielle, la retraite à partir de 60 ans reste possible	+
Défense de l'adaptation automatique des rentes AVS au renchérissement	+
Défense de la rente de veuve et de la rente d'orphelin	+
Tabou de l'augmentation des rentes AVS brisé	+
Tabou de l'augmentation de la cotisation salariale pour l'AVS brisé	+
Grâce au financement assuré de l'AVS jusqu'en 2030, l'augmentation à 67 ans de l'âge de la retraite est bloquée pour longtemps	+

La lutte contre le sexisme et l'intolérance a été placée au cœur de la Journée internationale des femmes

# L'USS « can't keep quiet »

**Ralliée au jeune mouvement féministe post-trumpiste « We can't keep quiet », l'USS a invité toutes et tous à organiser des actions et à manifester le 8 mars. Renouveau féministe? Interview de Regula Bühmann, secrétaire centrale de l'USS en charge du dossier de l'égalité.**

■ Pourquoi l'USS se joint-elle au mouvement « We can't keep quiet »?

Nous organisons chaque année des actions avec nos fédérations. La dernière grande manifestation a été celle du 7 mars 2015 à Berne, qui avait déjà réuni 12 000 personnes au sein d'une large coalition. Mais cette année, les provocations sexistes et racistes de Donald Trump ont déclenché quelque chose de puissant. La force du mouvement « We can't keep quiet » est qu'il ne se focalise pas sur des revendications spécifiques, il invite à protester contre le sexisme, les discriminations en tous genres et l'intolérance. C'est aussi un appel à la paix et au respect des droits humains ainsi que de la démocratie.

■ Peut-on parler d'un nouveau mouvement féministe?

Non, je dirais plutôt que le mouvement féministe s'est renforcé. Il réunit d'ailleurs des féministes de longue date et des jeunes femmes qui ne s'étaient encore jamais engagées. Mais l'élection de Trump a fait office de réveil. Les gens ont subitement réalisé que l'égalité était loin d'être réalisée. Cela, alors que beaucoup pensaient que ce n'était plus un problème, que femmes et hommes étaient libres de faire les choix qu'ils voulaient, réduisant tout à des questions individuelles. Or, ils ont compris que si quelqu'un comme Trump pouvait être élu, ce n'était pas un problème individuel, mais un problème structurel. Les médias sociaux ont aussi beaucoup aidé à collectiver des problèmes soi-disant individuels. On l'avait déjà constaté avec le tollé qu'avait provoqué l'émission d'Arena « Frauen an den Herd? » (« Femmes aux fourneaux? ») et le #SchweizerAufschrei sur les réseaux sociaux en Suisse alémanique.

■ Quelles ont été les revendications spécifiquement syndicales de ce 8 mars?

La sécurité sociale et économique pour toutes les femmes, ce qui passe par des retraites décentes et la reconnaissance, dans les assurances sociales, du travail fé-

minin non rémunéré. La question des salaires décentes et justes pour les femmes reste une revendication importante, avec un salaire minimum fixé à 4 000 francs, une revalorisation des salaires et des moyens légaux pour les contrôler, des moyens qui soient assortis de sanctions. Et enfin, toute la question du travail de soins et d'accompagnement, ledit « care »: il doit être correctement rémunéré et se faire dans de bonnes conditions. Les pouvoirs publics doivent aussi améliorer les prestations de manière à les rendre abordables pour toutes et tous. Dans le monde professionnel, la conciliation entre travail rémunéré et famille doit être garantie.

■ L'inégalité salariale est un serpent de mer syndical: comment faire enfin avancer ce dossier?

Le Conseil fédéral va rendre avant l'été son message au sujet de la révision de la loi sur l'égalité. Les Chambres commenceront leur travail cet automne probablement. Nous avons besoin d'une large alliance pour réussir à améliorer l'application de l'égalité. Le système actuel est beaucoup trop lourd pour les femmes qui déposent une plainte pour inégalité salariale. Sans une plus grande

transparence des salaires, ces plaintes sont très difficiles. L'obligation prévue de contrôler les salaires représente tout de même un pas en avant, même si nous continuons à exiger des sanctions pour les entreprises qui ne la respecteraient pas. On a notamment vu que la moitié des employeurs qui ont analysé leur structure salariale ont ensuite adapté les salaires des femmes. Il ne s'agit pas de travailler contre les employeurs, mais plutôt avec eux, pour qu'ils prennent conscience des inégalités.

■ Selon une étude universitaire romande, les inégalités apparaissent à la naissance du premier enfant: les couples retombent alors dans une répartition traditionnelle des rôles. Comment se fait-il que les jeunes ne se rendent pas compte des inégalités plus tôt?

Sur le plan légal, on a quasiment atteint l'égalité. On n'est plus à l'époque où les femmes n'avaient pas le droit de vote. Par contre, un modèle néolibéral imprègne les structures et les conditions-cadres: la répartition traditionnelle des rôles reste privilégiée. Un jeune couple pensera choisir la meilleure solution financière sur le moment, mais ce n'est pas un

choix librement consenti. Et ce n'est pas non plus une décision prise en connaissance de cause: bien peu se rendent compte, par exemple, des répercussions du temps partiel sur la retraite ou sur une carrière. Ce n'est que plus tard, après une éventuelle séparation, que ces inégalités deviennent évidentes.

■ Les médias semblaient se désintéresser de la question des inégalités entre femmes et hommes. Faut-il que des centaines de milliers de femmes descendent dans la rue aux Etats-Unis pour que le mouvement reparte en Suisse aussi?

Il est clair que cela n'a pas fait de mal! En Suisse, le seuil de tolérance n'était peut-être pas encore dépassé. Et celles et ceux qui se débattent dans la précarité, entre jobs mal rémunérés, enfants et ménage n'ont souvent pas le temps de s'engager. J'espère qu'avec « We can't keep quiet », nous allons faire comprendre au grand public qu'il y a encore du chemin pour aboutir à l'égalité. Et que ce n'est pas une lutte entre hommes et femmes, mais que tout le monde en profite.

Anne Rubin, USS

## MARCHE DES FEMMES À ZÜRICH



Lucie Waser, déléguée à l'égalité des chances SEV, explique ce qu'est Pussyhat: « Ce mouvement mondial s'engage pour



une société ouverte et tolérante, dans le respect des valeurs démocratiques, des droits des femmes – des droits humains. Les droits des femmes, c'est l'affaire de tous! Quand ce sont les droits humains qui sont bafoués, cela nous touche tous et toutes. Ce ne sont pas des femmes qui luttent contre des hommes. C'est le combat des femmes et des hommes contre le système patriarcal et les idées réactionnaires de droite qui véhiculent racisme, marginalisation et discriminations sociales. Le mouvement du 8 mars

se poursuivra le 18 mars avec la marche des femmes à Zurich. Notre volonté est de donner un signal fort. Nous ne tolérons aucune forme de fascisme. Bien au contraire. Nous vivons en communauté et dans la solidarité.

Nous ne pouvons plus rester murées dans le silence. Nous refusons de nous rendre complices. **We can't keep quiet.**

Rendez-vous à 13h30 sur l'Helvetiaplatz à Zurich. Infos sur: [www.cantkeepquiet.ch](http://www.cantkeepquiet.ch)

Rencontres « RailFit » en Suisse romande

## La mobilisation en marche

**Lausanne, Sion, Saint-Maurice, Genève et Yverdon: cinq rencontres pour partager inquiétudes et détermination aux CFF dans le cadre des séances de résistance à RailFit 20/30.**

Des gens de tous les horizons professionnels se sont rencontrés à Genève, Lausanne, Yverdon et en Valais. Le bilan est unanime: il y a une grande insatisfaction et un manque de confiance et de soutien croissant de la part de l'employeur. Tous les membres présents ont dénoncé cette évolution.

Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical, est très satisfait de ces rencontres et souhaite par ailleurs répondre aux demandes des participants en se déplaçant encore davantage sur

le terrain, un peu partout en Suisse romande. En Valais, où le SEV n'est habituellement pas très présent, l'accueil a été très chaleureux. «Tous étaient très contents de voir le SEV chez eux. Ils se sentent un peu oubliés», commente Jean-Pierre Etique, présent à Saint-Maurice et Sion à fin février.

Valérie Solano était à Genève à mi-février. Une dizaine de personnes, des agents de train et du personnel de la Vente, étaient venues au rendez-vous. Les collègues genevois ont par ailleurs demandé que le SEV soit transparent sur les projets qui se mettent en place liés à RailFit. Des visites sur le terrain vont également être planifiées un peu partout en Suisse romande, à la Vente, car c'est un souhait partagé par de nombreux membres. Bruno Ryf, président TS Romandie,

explique ce qu'il a ressenti lors de ces rencontres: «A Yverdon, ce sont des personnes de différents secteurs qui étaient présentes. On a créé des contacts. C'est également de la préparation pour les négociations de la prochaine CCT pour, par exemple, anticiper les questions du sondage à venir.»

Ces séances engendrent donc beaucoup de solidarité entre les différents corps de métiers et font que beaucoup «ne se sentent plus seuls», face à des chefs qui se désolidarisent totalement de leurs collègues et qui leur disent d'aller voir ailleurs lorsqu'ils émettent des craintes ou des doutes face à de nouvelles organisations. Ces rencontres entre collègues sont primordiales dans le cadre de la mobilisation future pour la CCT CFF ainsi que pour les dossiers RailFit. *Hes*

Léman Express

## Régions frontalières: si loin, si proche

**Le futur Léman Express suscite encore de très nombreuses interrogations, des deux côtés de la frontière. Les cheminots des deux pays ne sont pas confrontés exactement aux mêmes soucis mais ce qui est certain, c'est que tous se demandent quelles seront les conditions de travail des futurs employés de Lémanis SA.**

Côté suisse, les principales inquiétudes résident dans le dumping salarial. La récente décision de l'OFT sur le cas Crossrail n'est pas là pour rassurer. C'est en effet une porte ouverte à une filiale low cost qui exploiterait le futur RER en

s'alignant sur les salaires français au motif que ses employés œuvreraient principalement en France. Comme cette décision est attaquée en justice par le SEV, rien n'est encore définitif. A suivre donc.

### Opportunité pour les Romands

Le personnel roulant de la région romande estime néanmoins que le Léman Express est une belle opportunité et espère pouvoir faire bénéficier ce réseau de son savoir-faire.

Côté français, on s'interroge beaucoup sur la société Lémanis, créée pour assurer la promotion du Léman Express mais en passe, apparemment, de devenir une entreprise ferroviaire à part entière. La mise à disposition des agents CFF et SNCF pourrait être effective jusqu'en 2023, date garantie

par les CFF aux cheminots suisses. Au-delà, la volonté d'ouvrir le transport ferroviaire à la concurrence via des appels d'offre est certaine. Reste que tout ce qui concerne les effectifs, les conditions de travail, le salaire, la protection sociale, la retraite et le statut sont des données encore totalement floues. Les conditions de travail suisses et françaises diffèrent sur de nombreux points: nombre de jours de repos, travail effectif journalier, lieu de prise de service, nombre de jours de travail d'affilée maximum, etc. Comment l'entreprise qui emploiera les futurs salariés de ce RER pourra-t-elle jongler avec ces différentes exigences, parfois légales? On est encore dans l'inconnu à ce niveau-là.

*SEV, CGT, Sud Rail/Hes*

Fragmentation du trafic grandes lignes?

## Une aberration

**La mise au concours par l'OFT de lignes de trafic longue distance isolées n'apporte aucun avantage mais génère par contre des coûts, et personne n'en tire profit. «Il n'y a aucune raison de renoncer au système actuel d'une seule concession pour l'ensemble du trafic grandes lignes», déclare Giorgio Tuti, président du SEV. «La concurrence entre les lignes ne sert à rien si ce n'est à envenimer les choses.»**

Le SEV déplore que le renouvellement de la concession du trafic grandes lignes, placé sous l'égide de l'Office fédéral des transports, n'ait pas débouché sur un accord entre les CFF, le BLS et la SOB. Un accord entre ces trois entreprises aurait permis d'éviter de prendre le risque d'une fragmenta-

l'ensemble aujourd'hui. «Nous avons toujours dit que les mises au concours sont utiles là où la qualité de l'offre laisse à désirer ou s'il y a des problèmes de sécurité. Si ce n'est pas le cas, il s'agit alors d'une pure idéologie qui coûte cher mais n'apporte rien à la clientèle du rail», critique Giorgio Tuti. Le SEV ne voit pas comment cette concurrence pourrait améliorer la qualité du service ferroviaire actuel. Mais une chose est sûre, la charge administrative serait énorme et elle requiert des ressources financières et en personnel qui seraient plus utiles ailleurs.

### La menace plane sur les lignes peu rentables

Un découpage du trafic longue distance pour pouvoir mettre les lignes au concours permettrait à d'autres entreprises, par exemple des prestataires étrangers, de répondre aux appels d'offres. Et surtout, ceci pourrait aiguïser l'intérêt pour les lignes sur des parcours in-



*Aire de jeu: la concurrence entre les joueurs est-elle vraiment à l'avantage des voyageurs? Rien n'est moins sûr.*

tion du système. «Les directions auraient eu toutes les cartes en mains pour trouver une solution acceptable. Par l'absence d'un tel accord, elles exposent la clientèle et le personnel à un risque considérable», explique Giorgio Tuti.

### Travailler ensemble a porté ses fruits jusqu'ici

Pour le SEV, il n'y a aucun besoin de mettre au concours séparément les lignes du trafic longue distance. Ce dernier fonctionne à merveille dans

téressants du point de vue économique. Les tronçons non rentables resteraient en mains publiques car personne ne s'y intéresserait. Et ils verraient leurs coûts augmenter puisque les lignes les plus rentables ne seraient plus là pour équilibrer la balance. On peut imaginer le résultat: on voudra réduire l'offre sur les tronçons non rentables. Et si des lignes sont supprimées, c'est la qualité et l'attrait de tout le système de chemins de fer qui en pâtiront.

*SEV*



# swissair

## SWISSAIR 145

**Un précieux souvenir du dernier vol Swissair**

Avec le vol SR145 São Paulo - Zürich sur le cadran

Mouvement horloger à quartz précis

Fonction chronographe

En très bel acier inoxydable

Verre de saphir inrayable

Étanche jusqu'à 5 bar

Chaque montre est numérotée individuellement au dos

Bracelet sport en métal

Edition spéciale limitée pour le monde entier

Article à licence officielle



Diamètre: 4 cm

**Edition spéciale à tirage limité pour le monde entier!**

### Édition spéciale à l'occasion du dernier vol de ligne Swissair

Il y a presque 15 ans, le lundi de Pâques, 1er avril 2002, atterrissait à Zürich le dernier vol de ligne Swissair: le SR 145 de São Paulo. Avec la montre limitée pour le monde entier „SWISSAIR 145“, nous rendons hommage au dernier vol de retour au pays. Cette montre séduit par son esthétique, son mouvement à quartz précis avec fonction chronographe et sa valeur sentimentale durable. Elle a été fabriquée dans un très bel acier inoxydable et sur le cadran s'affiche, une fois encore, le dernier vol

de São Paulo à Zürich. Profitez de cette occasion unique pour réserver tout de suite un exemplaire de l'édition spéciale „SWISSAIR 145“. Toutefois, veuillez noter que les réservations seront traitées strictement selon l'ordre d'arrivée des commandes.

**Prix du produit: Fr. 279.90**  
**ou 3 mensualités de Fr. 93.30**  
**(+ Fr. 11.90 Expédition et Service)**



Les numéros ont été gravés individuellement au dos



Coffret de présentation de belle qualité et certificat d'authenticité inclus



Gravure de la date sur le côté du boîtier

**Garantie de reprise de 120 jours**

**BON DE COMMANDE EXCLUSIF**  
Répondez avant le 17 avril 2017

56995

**Oui**, je commande la montre "Swissair 145"

Je désire  une facture totale  mensualités  
 Par Visa ou Mastercard

\_\_\_\_\_

Expire: \_\_\_\_\_ (MMAA)

Nom/Prénom À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

E-mail

Signature

Téléphone

**www.bradford.ch**  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commander en ligne:  
n° de référence: **56995**

The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar  
Tél. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

THE BRADFORD EXCHANGE

A retourner à: **The Bradford Exchange, Ltd.**  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

## Sections

### Samedi 11 mars ■ AS Securitrans

Restaurant  
zur Mühle Assemblée de printemps  
Viège  
10h15

### Mercredi 15 mars ■ VPT MOB

Château d'Ex, Buffet de la Gare Assemblée générale  
19h45

### Samedi 18 mars ■ Travaux Arc jurassien

Buffet de la Gare Assemblée  
Corcelles-Peseux  
15h45

### Vendredi 24 mars ■ TS Romandie

Restaurant Assemblée annuelle  
Le Tempo  
Quai de la Thièle 3  
Yverdon-les-Bains  
18h

### Mercredi 5 avril ■ ZPV Fribourg

Salle de conférence de la gare Assemblée annuelle  
Pl. de la Gare 1  
Entrée des mécaniciens au 2<sup>e</sup> étage  
15h30

### ■ PV Biel/Bienne

## Une visite chez le membre du SEV le plus âgé

### Le 17 février 2017, Jean Burkhalter a pu fêter son 105<sup>ème</sup> anniversaire

Jean Burkhalter est membre de la section PV Biel/Bienne. Toutes nos félicitations.

Ruedi Flückiger (président) et Heinz Lüthi (caissier) de la PV Biel/Bienne ont rendu visite à Jean Burkhalter au home « Mon Repos » à la Neuveville pour honorer son grand âge.

Malgré ses 105 ans, Jean Burkhalter est heureux d'avoir encore une bonne santé et de pouvoir raconter les anciennes méthodes de travail des mécaniciens. Les locomotives à vapeur sont pour lui de vieux souvenirs. Nous lui

Tous les membres sont cordialement invités. L'ordre du jour (dont un nouveau règlement de gestion et des élections pour le comité de section) peut être consulté dans les locaux du personnel.

Nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale. A cette occasion, nous aurons le plaisir d'accueillir Gorgio Tuti, président du SEV. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Merci de t'annoncer d'ici le 8 mars auprès du secrétaire: daniel.hauri66@bluewin.ch ou au 079 429 21 62. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons, cher membre, nos salutations les meilleures. **Le comité**

Tous nos membres sont cordialement invités. Notre président central, Claude Meier, sera parmi nous. Au terme de l'assemblée, le repas et le verre de l'amitié seront offerts par notre section. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux et sur le site de la sous-fédération: www.sev-ts.ch (Romandie, invitation à l'assemblée 2017). Inscription jusqu'au 16 mars auprès de Valérie Chuard, tél. 079 332 49 70 (dès 17h) ou par e-mail à val.chuard@hispeed.ch. Nous nous réjouissons de votre présence en nombre.

**Au nom du comité, Bruno Ryf, président TS Romandie**

Nous aurons le plaisir d'accueillir comme invité spécial le président central, Andreas Menet. Le traditionnel repas suivra (inscription requise auprès de Daniel Mollard, tél. privé 079 433 95 30 ou par e-mail: damollard@bluewin.ch).

**Le secrétaire: François Poretti**



Jean Burkhalter, 105 ans.

souhaitons encore une bonne santé et un agréable séjour à l'EMS « Mon Repos ».

**Jean-Claude Amiet, section PV Biel/Bienne**

## Commissions

### Samedi 1<sup>er</sup> avril ■ Jeunesse

Delémont  
Heure à définir Foxtrail

Partons ensemble à la poursuite du renard et faisons un voyage dans le temps. Les indices des moines irlandais du Moyen Age nous aideront certainement. Ou bien le trésor aurait-il un lien avec les dinosaures? Si nous réussissons à découvrir le secret conservé par la police locale et à utiliser correctement le téléphone d'un mécanicien de locomotive, nous parviendrons peut-être à nos fins. La chasse au renard se poursuivra dans le train qui traverse les merveilleux paysages du Jura.

## Pensionnés

### Jedi 16 mars ■ PV Biel/Bienne

Restaurant  
Bahnhof Brügg, Assemblée des membres  
Bus n°7 ou train  
14h

Ordre du jour selon les statuts. Notre nouveau président central PV, Roland Schager, se présentera et nous donnera les informations importantes du SEV et spécialement sur les affaires de la PV. Ensuite, la discussion sera ouverte. Nous nous réjouissons de pouvoir vous accueillir nombreux. **Le comité**

### Samedi 25 mars ■ Chorale des cheminots de Fribourg

Auberge du Lion d'Or  
Farvagny  
11h30  
Repas-concert à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire

Vous êtes cordialement invités à participer à cette fête et nous vous attendons avec grand plaisir. Un succulent menu sera servi au prix de 45 francs, première boisson et café compris. Sous l'expertise direction de M. Guy Lattion, nous interpréterons des chants populaires de nos plus brillants compositeurs. Vous qui aimez la musique et le chant, venez soutenir ces chanteurs qui agrémentent les assemblées syndicales et apportent un peu de chaleur et de joie aux personnes dans des homes ou des hôpitaux. Merci de votre aide.

**Le secrétaire: Maurice Kolly**

Nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 15 mars prochain auprès de notre caissier Jean Gobet, tél. 079 294 43 57, ou de notre président Camille Meyer, tél. 026 475 15 78

## Décès

**Baud François**, retraité, Barga BE; décédé dans sa 69<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Lugon-Moulin Hélène**, veuve de Francis, Martigny; décédée dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Cannizzaro Rosario**, retraité, Territet; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. VPT VMCV.

**Primatesta Marius**, retraité, Conches; décédé dans sa 97<sup>e</sup> année. VPT TPG Retraité(e)s.

**Chamot Michel**, chef de district retraité, Lausanne; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Soguel Marguerite**, veuve de René, Lausanne; décédée dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Crot Bertha**, veuve de François, Cheiry; décédée dans sa 83<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Sunier André**, monteur de voies, Fleurier; décédé dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**De Mestral Dominique**, conducteur, Chessel; décédé dans sa 59<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Vuagniaux Gladys**, veuve de Georges, Yvonand; décédée dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Equy Roger**, chef de halle, Lausanne; décédé dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Huguenin John**, chef de manœuvre, Neuchâtel; décédé dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Vuilleumier Pierre-André**, chef d'équipe, Les Reussilles; décédé dans sa 61<sup>e</sup> année. VPT Jura.

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10404 ex. (total 42010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016.

Editeur: SEV, www.sev-online.ch Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

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 23 mars 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 16 mars à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 13 mars à 10 h.

■ ZPV

## Merci au personnel des trains

**La première action de remerciement de la ZPV en cette année 2017 a eu lieu à Olten.**

La section Argovie-Soleure a mis à la main à la pâte et l'action a obtenu un beau succès. La ZPV a pu ainsi offrir café et gâteaux à ses membres. Cela a été l'occasion, comme toujours

pour ce genre de rencontres, de recruter de nouveaux membres et d'échanger sur différentes thématiques avec le personnel des trains. On y a parlé aussi bien de choses difficiles et pénibles que d'anecdotes rigolotes. Nous nous réjouissons maintenant des actions à venir et espérons voir les « habitués » mais aussi de nouveaux visages.

ZPV



■ Jeunesse SEV

## Premier tournoi de jass à Zurich



**Les Jeunes SEV ont organisé leur premier tournoi de jass.**

Ce tournoi a eu lieu au Holzschopf à Zurich. Seize per-

sonnes, tant des jeunes que des retraités, y ont pris part. Un repas a conclu l'après-midi, ce qui a été l'occasion de fêter la victoire du grand gagnant du jass, mais aussi d'échanger sur toutes sortes de thèmes. Un

beau succès pour cette première édition. Le 9 décembre 2017, ce sera « d Jugend gege Alli », soit les jeunes contre tous.

Xenja Widmer

Abonne-toi dès maintenant à la newsletter de contact.sev: [sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter)



■ TS Commission centrale

## Werner Schwarzer présidera un des groupes consultatifs de l'ETF

**Compte-rendu de la séance du 17 février de la commission centrale TS.**

La Commission de gestion (CG) a examiné en détail le déroulement des affaires 2016 ainsi que la caisse de la sous-fédération TS. Sur la base des procès-verbaux, la CG considère que l'année 2016 a été très intense pour la commission centrale et le comité central. La complexité des affaires et des projets demande toujours plus de ressources et de savoir-faire. Pour cette raison, la CG loue le bon déroulement des affaires et fait mention des divers succès obtenus par la sous-fédération pour le bien de ses membres et du per-



Werner Schwarzer, à gauche, est le nouveau président du groupe consultatif du personnel de la maintenance.

sonnel. Après examen de la caisse, on peut dire que la sous-fédération a des bases bien saines, grâce à une administration des finances économe. Le budget à venir fait également bonne impression. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss pour son travail soigné et nous recommandé de continuer avec le même élan

aussi pendant cette année et de traiter les affaires avec la même persévérance.

**Fédération européenne des transports (ETF)**

Le secteur rail de l'ETF regroupe 83 syndicats de cheminots de 37 pays européens qui représentent 850 000 collaborateurs et collaborateurs de ce domaine. Il y a trois groupes consultatifs dans la section des chemins de fer: les mécaniciens de locomotives, le personnel des trains et le personnel de maintenance. Le groupe consultatif du personnel de maintenance se rencontre chaque année à la mi-février à Bruxelles afin de définir la stratégie. La commission de direction est dirigée par le président du groupe

consultatif et se compose de huit membres.

**Passage de témoin**

Alois Fritzenwallner (VIDA) a félicité son successeur Werner Schwarzer (SEV-TS) en tant que nouveau président du groupe consultatif du personnel de la maintenance.

Lors de la séance du groupe consultatif, qui a eu lieu le 15 février, mis à part les élections, une décision a été prise concernant la proposition de la commission de direction sur « l'introduction d'un laissez-passer européen uniforme » pour le personnel de la maintenance.

La prochaine séance de la commission centrale aura lieu le 12 avril 2017.

Service de presse SEV-TS

Section VPT MBC

# Un tout jeune président aux MBC

**Andrew Ringoir a 21 ans et préside, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la section VPT MBC. Ce passionné de chemins de fer a déjà un petit parcours politique derrière lui.**

Andrew Ringoir est employé MBC depuis 2015. Après un apprentissage d'employé de commerce en transports publics à login, il a fait une pause de 8 mois puis a commencé à travailler, suite à une offre spontanée aux MBC, comme chef circulation des trains à Bière puis à la régulation du trafic à Morges.

Ce jeune homme d'origine britannique et suisse, dont la langue maternelle est l'anglais, souhaitait rester à Morges, ville où il a grandi. Il s'est engagé au sein du Parlement des Jeunes, dont il a assumé la présidence durant deux ans, ce qui fait que diriger des séances de comité ou des assemblées de section ne lui fait pas peur. Il s'est également présenté comme candidat au Conseil communal pour le Parti des Verts. Souhaitant se consacrer totalement à ses nouvelles responsabilités syndicales, il a quitté le Parlement des Jeunes et fait une pause en politique, peut-être pour mieux rebondir plus tard, qui sait.

## Un terrain très éparpillé, demandant beaucoup de temps

Aller défendre des personnes plus âgées et plus expérimentées que lui ne l'inquiète pas. Il sait qu'il peut compter sur son comité et ses collègues pour l'épauler dans sa tâche. Ce qui lui tient particulièrement à cœur, c'est d'être très présent sur le terrain, au contact des collègues, à leur écoute. Il va libérer beaucoup de temps pour se consacrer à ce travail de terrain. Sa grande disponibilité, n'ayant pas d'obligations familiales, est un immense avantage selon lui. Au niveau de ses objectifs pour la section, il aimerait surtout con-



Andrew Ringoir au bord du lac Léman, à Morges.

server les acquis et obtenir une certaine amélioration pour tous. Il souhaite également une discussion ouverte entre les différentes parties, entre patronat et syndicat. Il sait par contre qu'il a tendance, c'est en partie la jeunesse qui veut ça, à vouloir aller vite. «J'ai envie d'avancer rapidement, c'est aussi dans mon caractère. Les autres me conseillent, me raisonnent. Ils ont l'expérience et moi j'apporte du dynamisme, des idées et beaucoup de disponibilité», explique-t-il.

Les négociations avec la direction sont également un aspect important de sa fonction, il le sait et se réjouit de se prêter au «jeu». Ce côté stratégique des négociations l'intéresse.

## Passionné de train

Dans la famille d'Andrew, personne ne travaille dans les chemins de fer mais il se dit que, tout bébé, il montrait déjà un intérêt démesuré pour les trains, lors de ses balades sur les trajets du BAM avec son grand-père. C'est donc tout naturellement qu'il s'est tourné vers un apprentissage dans ce domaine. Sensible à la cause écologique, il n'a pas de permis et se déplace exclusivement en transports publics. Son dada? Faire des voyages en train, en Suisse et à l'étranger. Il aime également la marche et les reconstitutions médiévales, entendez par là des reconstitutions de scènes du Moyen Age, lors de fêtes dédiées à

cette époque, comme les Médiévales de Saint-Ursanne par exemple. Il souhaite même créer une association dans sa région puisque aucune n'existe à ce jour.

Souhaitant s'impliquer peut-être davantage dans le syndicat, il va participer à quelques activités de la Commission des Jeunes. Ayant bien remarqué que les jeunes sont assez peu actifs de ce côté-ci de la Sarine, il souhaiterait soutenir la commission dans son développement en Romandie. Très bonne idée.

Henriette Schaffter

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

Le MOB (Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques. Afin de renforcer l'équipe opérationnelle de l'infrastructure, nous recherchons une personne désirant s'investir dans les activités de la gestion des lignes ferroviaires et nous sommes à la recherche d'un(e)

## Assistant(e) Technique

(Domaine ferroviaire)

prêt(e) à assumer des responsabilités et à s'impliquer pleinement dans le renouvellement et l'entretien des installations ferroviaires.

### Vos responsabilités:

- Planifier et piloter les Opérations du Domaine Infrastructure.
- Assurer le rôle de responsable d'exécution.
- Assister le Responsable des Opérations.
- Piloter des budgets opérationnels.
- Coordonner les Projets et les Opérations.
- Planifier les travaux d'entretien (superstructure infrastructure, etc.).

### Votre profil:

- Une expérience d'au moins 5 ans dans la technique ferroviaire (voie ferrée).
- De l'expérience en tant que chef de projet est un avantage.
- Personnalité responsable, flexible, autonome et rigoureuse.
- Détenteur d'un permis de conduire.
- Langue maternelle française ou allemande avec une bonne maîtrise de l'autre langue.

Le lieu de service se trouve à Montreux et la date d'entrée en service est à convenir. Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Olivier Nicolet, responsable Infrastructure-Opérations. Téléphone : 021 989 81 24.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre notre entreprise? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à MOB, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1. Postulation en ligne : <http://www.mob.ch/fr/job> ou par e-mail : [postulations@mob.ch](mailto:postulations@mob.ch)



Des émotions sur toute la ligne!

MOB / COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS SA  
Rue de la Gare 22 – 1820 Montreux – [www.mob.ch](http://www.mob.ch)

## Comité MBC

Le comité se compose de 5 personnes:

- Andrew Ringoir, président;
- Yvan Berthold, vice-président Rail;
- Carlos Chamusca, vice-président Route;
- Bertrand Golaz, secrétaire;
- Michelle Menth-Gut, caissière.

Angle droit

# Suppression de poste suite à une réorganisation

Jugement du Tribunal administratif fédéral du 9.11.2016 / A-3985/2016.

**Pour une fois, il ne s'agit pas d'un cas du SEV mais d'une affaire qui a suscité notre intérêt: le Tribunal administratif fédéral (TAF) a déclaré qu'une simple annonce de suppression de postes à cause d'une réorganisation ne peut pas être contestée par voie judiciaire.**

En mai 2016, les CFF ont annoncé à une collaboratrice que son poste allait être touché par une prochaine réorganisation et qu'il allait être supprimé au 1<sup>er</sup> janvier 2017. La collaboratrice entrait dès lors au 1<sup>er</sup> juin 2016 dans une phase de prévention de six mois. Durant cette période, elle

avait la possibilité de se réorienter professionnellement avec le soutien du service CFF compétent en la matière. Si la collaboratrice ne trouvait pas de nouveau poste pendant la phase de prévention, elle entrerait début 2017 au centre du marché du travail des CFF.

La collaboratrice a déposé un recours auprès du TAF contre l'annonce de la suppression de son poste. Mais le Tribunal n'est pas entré en matière. Il a motivé sa décision de la manière suivante: il ne peut pas prendre en considération une contestation par voie judiciaire de l'annonce de suppression de poste car aucune disposition ne modifie le statut juridique de la collaboratrice. Par leur annonce, les CFF ont simplement obéi

à leur devoir d'information qui les oblige à signaler six mois à l'avance au personnel concerné toutes les suppressions de postes prévues et toutes autres mesures figurant dans la CCT. Dans le cas présent, les rapports de travail ne sont pas résiliés ni modifiés, et il n'est pas question pour l'instant d'une réduction de salaire. Du point de vue du TAF, l'annonce de suppression de poste représente simplement un premier pas vers une réorientation professionnelle suite à une réorganisation et ne touche pas au statut juridique de l'employée. La collaboratrice doit attendre une éventuelle décision de licenciement (qui pourra, elle, faire l'objet d'une contestation) mettant un terme à la réorientation

professionnelle.

A ce moment-là, elle pourra amener ses arguments contre la réorganisation et les répercussions sur ses rapports de travail.

## Commentaire du SEV

Bien entendu, une annonce de suppression de poste représente un grand choc au niveau personnel. Mais sur le plan juridique, une telle annonce n'a pas la même portée qu'un licenciement. Le TAF a dès lors motivé de manière adéquate sa non-entrée en matière. On peut par contre se demander si cette annonce ne représente pas un premier pas nécessaire de la procédure de réorganisation. Il en découle certaines nouvelles obligations pour la personne concernée: selon la CCT, elle a en effet un devoir de partici-

pation au niveau de la réorientation professionnelle. Elle doit déjà y prendre part activement pendant la phase de prévention. Si elle ne le fait pas, si, par exemple, elle refuse un engagement temporaire jugé supportable, ceci peut lui valoir sa lettre de congé. Et finalement on ne peut pas exclure – comme le précise bien justement le TAF – qu'au fil du temps des circonstances soient créées qui ne peuvent plus être si facilement annulées, peut-être parce que le poste qui a été occupé jusqu'à présent est supprimé, ou qu'il est attribué différemment.

*L'équipe de la protection juridique*

Helvetia

# Rente ou capital

*Dans trois ans, j'atteins l'âge AVS et partirai à la retraite. Je me pose la question suivante: devrais-je toucher le capital ou une rente?*

La planification de la retraite est liée à la situation personnelle et change donc d'une personne à l'autre. Alors que d'aucuns souhaitent rester actifs au-delà de l'âge de la retraite, d'autres préfèrent une retraite anticipée, partielle ou totale. La forme de la prestation de vieillesse y est également liée. Ce choix est non moins important, ne serait-ce que parce qu'il est irréversible.

Une variante est la transformation de l'avoir disponible en une rente à vie issue de la caisse de pension. Tout comme le salaire, la rente permet de s'assurer un revenu régulier. Elle est à 100% soumise à l'impôt sur le revenu et est gérée par la caisse de pension. En outre, le partenaire touche au décès de l'assuré une rente de survi-

vant à vie réduite de 40%, pour autant que certaines conditions soient remplies. De même, les enfants communs encore en formation (âge maximal 25 ans) perçoivent eux aussi une rente. A défaut, le versement se fera par une allocation unique. En cas de décès, le capital vieillesse non utilisé reste dans la caisse de pension.

La deuxième possibilité est de toucher votre avoir de vieillesse sous forme de capital. Lors du versement, ce capital fait l'objet d'une imposition unique à un taux réduit, puis il est considéré comme patrimoine privé. En tant que tel, il peut être investi, utilisé ou légué. Il peut également servir à rembourser des dettes ou des hypothèques. La gestion du capital se trouve cependant entre les mains des bénéficiaires. Ces derniers doivent néanmoins tenir compte de deux aspects supplémentaires: d'une part, de différentes possibilités de placement offrent des chances de rendement plus

élevé. Mais, d'autre part, des cours de la bourse en baisse peuvent avoir un effet négatif sur le capital.

Il est également possible de combiner ces deux formes. Vous pouvez par exemple utiliser une partie des prestations de vieillesse en tant que capital et l'autre sous forme de rente. Cependant, dans le cas d'un versement sous forme de capital, il faut tenir compte de plusieurs dispositions. De nombreuses caisses de pension exigent par exemple qu'un tel projet soit annoncé jusque trois ans à l'avance. De plus, les rachats effectués peu avant la retraite ne peuvent plus être versés sous forme de capital, mais uniquement comme rente. Dans tous les cas, la décision « capital ou rente » devrait être prise à l'aide du conseil d'un expert, planifiée et prise à temps, le législateur prévoyant actuellement une limitation du versement du capital.

*Votre équipe-conseil d'Helvetia*

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

## Fôret protectrice: 84 arbres dans les Grisons

Helvetia plante un arbre dans une forêt protectrice pour chaque membre SEV qui lui demande un conseil en matière d'assurance, via le site internet [helvetia.ch/sev](http://helvetia.ch/sev) ou via la carte réponse du SEV. Le SEV reçoit d'ailleurs un chèque symbolique dans ce sens. L'administrateur des finances, Aroldo Cambi, a reçu un « chèque » pour 2017: 84 arbres seront plantés cette année dans les Grisons, en lien avec les demandes de conseils des membres SEV durant l'année 2016. Un arbre coûte 10 francs et a une fonction protectrice pour la population, les chemins, etc. Ci-dessous un exemple dans la vallée de l'Albula.

*Fi/Hes*



Elections au Conseil de fondation de la CP CFF: candidats des partenaires sociaux de la CCT

## Ils doivent faire partie du Conseil de Fondation de la CP CFF!

**Nous ne savons pas encore si l'élection des six représentants du personnel se fera tacitement. Mais si ça ne devait pas être le cas et que des élections libres avaient lieu, alors nous vous recommandons de voter pour la liste complète des «Partenaires sociaux de la CCT» des CFF.**

Il s'agit de procéder au renouvellement périodique ordinaire de la représentation du personnel au Conseil de fondation. Pour cela, une première votation a eu lieu l'automne dernier. Mais parce qu'une des listes de candidats a utilisé pour sa campagne le système interne de mails des CFF, ce qui est formellement interdit par le règlement électoral, le Conseil de fondation a annulé le résultat du vote après que le SEV a déposé plainte et a ordonné que l'on procède à nouveau au vote. **Les quatre partenaires sociaux des CFF pour la CCT – le SEV, le VSLF, l'ACTP et Transfair – posent à nouveau leur candidature avec la même liste que l'automne dernier.** On peut imaginer



Aroldo Cambi (SEV), 49, adm. des finances SEV, sortant



Franziska Schneider (SEV), 45, secr. syndicale, nouvelle



Andreas Menet (SEV), 52, chef de train national, sortant



Markus Rügsegger (SEV), 52, chef d'équipe Cargo Int., sortant



Daniel Ruf (VSLF), 49 ans, mécanicien de loc. cat. B, sortant



René Knubel (ACTP), 53 ans, manager des installations de production ferroviaire, nouveau

qu'il y aura à nouveau d'autres candidatures, ce qui donnera lieu à des élections libres à la mi-mars. **Pour les raisons suivantes, il est important de choisir la liste des partenaires sociaux de la CCT:**

■ Les quatre syndicats représentent bien plus que la moitié de tous les assurés actifs de la CP. En conséquence, leurs candidats sont tenus de s'engager pour le bien de tous et non pas pour dé-

fendre les intérêts de particuliers.

■ Ces candidats fournissent un travail compétent car ils reçoivent un soutien de spécialistes et une formation de la part de leurs syndicats, qui suivent avec attention leur travail et les intègrent dans les affaires en cours.

■ Ces candidats sont difficilement influençables par l'employeur car ils sont soutenus par leurs syndicats.

■ Si un seul représentant du per-

sonnel vote dans le même sens que les six représentants de l'employeur, c'est la partie de l'employeur qui l'emporte avec la majorité des voix. C'est pourquoi il est important de voter pour la **liste complète** des partenaires sociaux.

### Processus de vote

En cas d'élections libres, tous les assurés actifs de la CP CFF

auront le droit de vote, il s'agit donc du personnel des CFF SA, de CFF Cargo SA, de CFF Cargo International SA, de CFF Historic, de Login, de la CP CFF, de RailAway SA, de RegionAlps SA, de Swiss Travel System SA, de Terminal Combiné Chavornay SA et de TILO SA. Toutes ces personnes seront parfaitement représentées par la liste des partenaires sociaux de la CCT. Il faut voter exclusivement via le **logiciel de vote électronique qui se trouve sur le site internet [www.pksbb.ch](http://www.pksbb.ch)**. Les ayants droit recevront les données d'accès par e-mail ou par la Poste directement de la CP CFF. En choisissant les candidats, on choisit automatiquement les membres suppléants qui leur sont personnellement attribués. **Les membres suppléants des partenaires sociaux de la CCT** sont les mêmes que l'automne passé: Sia Lim, administratrice adjointe des finances SEV; Peter Kappeler, président central AS; Hans-Peter Eggenberger, chef opérationnel de manœuvre Cargo et président central RPV; Marjan David Klatt, mécanicien de loc., SEV-LPV; Stephan Gut, mécanicien de loc., VSLF; Markus Spühler, président ACTP. Fi

### 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](http://contact.sev) n° 02:

il s'agissait de la bielle de la célèbre Ce 6/8 dite le Crocodile.

Le sort a désigné Daniel Zufferey, domicilié à Vernayaz, membre PV Valais.

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 15 mars 2017.