

AG à vie!

Le personnel des CFF et les retraité-e-s passent à la caisse. Les «grands» chefs s'y servent.

Page 5



Aux tl, le personnel passe à l'action

Le personnel de la maintenance des tl a vu rouge. En guise de protestation contre les dégradations voulues par la direction, il n'a rejoint les ateliers qu'à 8 h 30.

Page 3



Succès

Les agents de trains sont aussi concernés par les suicides.

Page 16

Bus longue distance

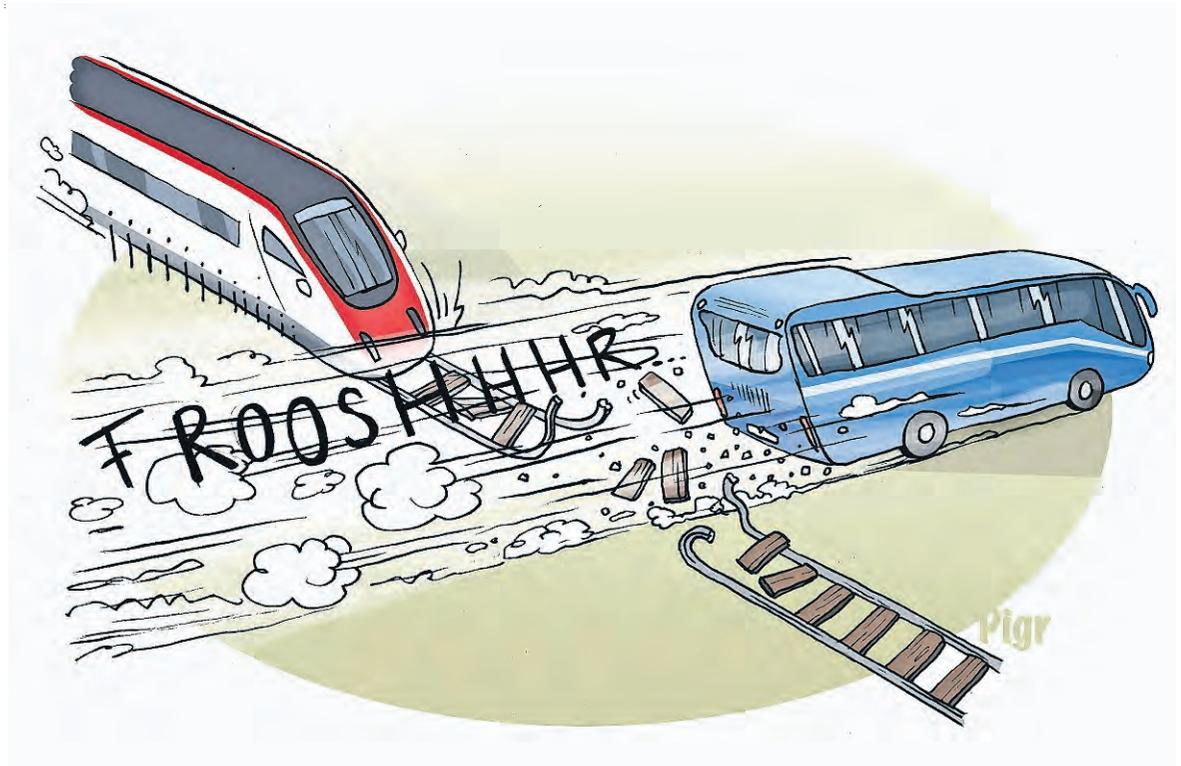
L'OFT coupe la priorité au rail

L'Office fédéral des transports (OFT) joue avec le feu en laissant Domo Reisen tester des lignes que l'entreprise convoite sur des tronçons extrêmement rentables.

Pour le SEV, les tests autorisés par l'OFT ne sont guère une surprise. Depuis la publication de sa Vision 2030 en 2014, l'orientation choisie par l'OFT est sans équivoque. Davantage de concurrence, toujours plus de concurrence.

La qualité du système ferroviaire suisse et les conditions de travail ne peuvent que souffrir d'une quelconque ouverture du marché aux bus longue distance ou d'une fragmentation du trafic grandes lignes.

L'OFT assure que ces tests de Domo Reisen ne préjugent pas de sa décision finale. On prend les paris?



Article et édito en pages 2 et 3

Tout roule pour le Congrès du SEV des 23 et 24 mai

Placé sous le signe de la numérisation

■ On pourrait croire à une plaisanterie lorsqu'on pense à la nécessité, pour le monde des transports, de bouger. Mais il s'agit bien d'une réalité. Numérisation, libéralisation et flexibilisation nécessitent aussi des réponses syndicales. Celles-ci visent à obtenir des modifications dans l'organisation et les processus de travail afin de répondre aux exigences du personnel.

Le SEV suit depuis longtemps et attentivement cette évolution. Tous les deux ans, le Congrès a l'occasion de vérifier le chemin parcouru et de donner la direction à suivre. Les réflexions vont bien au-delà de simples formalités statutaires.

Les délégué-e-s au Congrès ont déjà reçu tous les documents pour se préparer au mieux aux débats qui auront



lieu les 23 et 24 mai. Dans ce numéro de *contact.sev*, nous vous soumettons les nouvelles propositions discutées la semaine prochaine mais aussi l'interview de la présidence du Congrès.

Interview en pages 6 et 7
Propositions au Congrès en pages 8 à 10

EN VITESSE

Centre romand d'entretien des bogies

Le SEV exige que la création d'un centre romand d'entretien des bogies ferroviaires ne se fasse pas au détriment du personnel concerné. En particulier, il souhaite être associé à la démarche de transfert du personnel dans la nouvelle entreprise créée à l'horizon 2019. Pour le SEV, il n'est pas question que le transfert engendre des diminutions de prestations salariales et sociales. En tant que partenaire social des entreprises de transports publics engagées dans ce processus, le SEV demande la négociation d'une convention collective d'entreprise. En attendant cette nouvelle CCT, c'est la CCT cadre vaudoise qui fait foi. «Durant la première année après le transfert, le personnel doit conserver ses conditions d'engagement antérieures, quelle que soit l'entreprise de laquelle il vient. Les conditions de travail varient en effet d'une entreprise à l'autre», souligne Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV. Le SEV est le principal partenaire social des huit entreprises de transport public concernées. Ce partenariat social doit donc servir de socle à ce projet. «Nous avons huit conventions collectives différentes avec ces entreprises implantées dans les cantons de Vaud et Fribourg. Ce sont huit CCT de grande qualité. Nous allons donc demander l'ouverture de négociations pour une nouvelle CCT applicable à ce centre romand d'entretien des bogies ferroviaires», conclut Christian Fankhauser.

Elections à la CoPe CFF Voyageurs

Dès le 22 mai, il y aura des élections pour la CoPe Voyageurs. Votez pour les candidats SEV: Marie-Josée Juillet à Genève pour P-VS. Davide Soldà est lui candidat aux ateliers de Bellinzona (P-OP).

Bus longue distance

L'OFT joue avec le feu – le SEV s'enflamme

Dès la mi-juin, l'entreprise d'autocars Domo Reisen va effectuer des tests sur les lignes Saint-Gall-Genève, Coire-Sion et Bâle-Lugano. Des tests avec l'accord de l'OFT, qui assure qu'ils ne préjugent en rien de la décision finale.

Un article sur *Blick.ch* le 3 mai dernier. Pas de communication officielle de l'Office fédéral des transports (OFT) sur l'autorisation octroyée à Domo Reisen qui veut effectuer des tests sur trois parcours dès la mi-juin: Saint-Gall-Genève, Coire-Sion et Bâle-Lugano. Le SEV a réagi le lendemain par le biais d'un communiqué de presse tranché (voir notre édito) portant sur le jeu dangereux de l'OFT dans ce dossier. L'OFT laisse planer la possibilité d'accorder une concession à Domo Reisen qui a fait une demande pour exploiter des

lignes de bus, avec pour objectif de concurrencer le rail sur des axes qui ne sont pas parmi les moins rentables.

Feux et lumières sur l'OFT

Outre le SEV, l'ATE a aussi décidé de réagir à l'annonce de ces tests, mettant en avant l'absurdité de cette orientation, notamment sur le plan environnemental. Sous le feu des critiques, l'OFT a cherché à minimiser la portée de ces essais par Domo Reisen. «Formellement, nous n'avons pas octroyé d'autorisation pour de tels essais. Nous n'avions pas à le faire, du moment que l'entreprise possède une licence de transport en Suisse. Elle nous a informés de son intention d'effectuer des tests dans le cadre de sa demande de concession», a précisé une porte-parole. «Le fait d'approuver ces essais ne préjuge en rien de notre décision quant à l'octroi ou non de la concession.» L'OFT a imposé une



Domo Reisen va effectuer des tests au mois de juin. Un aller-retour par ligne convoitée. Les passagers devront être embarqués gratuitement.

seule condition à Domo Reisen: les essais avec passagers seront limités à un aller-retour par ligne, et ces derniers devront être embarqués gratuitement.

Politiquement, les masques tombent

Un autre acteur de ce dossier jubile. Bien connu en Suisse romande, le conseiller national Philippe Nantermod (PLR valaisan) est un des grands défenseurs de la libéralisation du trafic voyageurs en autocar. Auteur d'une motion allant dans ce sens acceptée récemment par le National qui doit encore passer aux Etats, il se réjouit des tests de Domo Reisen: «C'est un pas dans la bonne direction.» Plus intéressant, alors qu'il prétend que le bus et le train ne s'adressent pas forcément aux mêmes publics – les jeunes et les touristes préférant le bus moins cher quitte à y passer davantage de temps – il estime que la libé-

ralisation va «renforcer les transports publics et inciter les CFF à dynamiser leur politique tarifaire». Autrement dit, alors que les deux secteurs ne visent pas les mêmes publics – il n'y aurait donc pas de concurrence – cette même concurrence doit permettre de faire baisser les prix des CFF...

La stratégie ultralibérale défendue par Philippe Nantermod semble être en phase avec les velléités de l'OFT. Les conséquences d'une telle politique sur les transports publics sont en dehors du débat. Seule compte la défense d'une vision démagogique.

Vivian Bologna

Plus d'articles sur ce thème sur notre site internet www.sev-online.ch/fr/domo ou sev-online.ch/fr/fernbuse

Comité SEV

Ultime séance avant le Congrès

Le comité s'est réuni le 5 mai. Il s'agissait de la dernière séance dirigée par Andreas Menet. Ce fut aussi l'occasion de revenir sur les élections à la Caisse de pensions CFF.

«On voit les résultats lorsqu'on fait quelque chose. Il n'y a plus rien d'automatique. Lancer un appel à voter aux membres par le biais d'un article dans *contact.sev* ne suffit pas.» Le président du SEV, Giorgio Tuti, est donc revenu avec ces mots sur les élections à la Caisse de pensions des CFF où les partenaires sociaux ont conservé

leurs six sièges (dont quatre pour le SEV, voir *contact.sev* n°7). L'implication dans la première votation avait été critiquée. C'est donc à juste titre que Giorgio Tuti a profité de la séance du comité pour remercier tout le monde de son engagement lors des élections de ce printemps, dont le verdict est tombé à la mi-avril. Le délai de recours était fixé au 1^{er} mai et personne n'en a fait usage. Président d'AS, Peter Käppler a toutefois rappelé qu'après l'élection on est déjà avant l'élection. Histoire d'insister sur la nécessité de mieux préparer ce genre de scrutins tant sur le plan de l'implication que du choix des candidats.

Après le 1^{er} mai, le président de la VPT Gilbert D'Alessandro s'est dit enthousiasmé par le 1^{er} mai fribourgeois qui a vu quelque 80 collègues rejoindre la place Python pour la manifestation mise sur pied par les sections tpf et ZPV avec la présence aussi du président de TS Claude Meier et de son prédécesseur Werner Schwarzer. Et Gilbert D'Alessandro de souhaiter que l'an prochain il n'y ait pas trois sous-fédérations impliquées, mais encore davantage! «Et j'invite d'ores et déjà notre président Giorgio Tuti à nous y rejoindre.» Cette séance du comité était aussi la dernière avant le Congrès des 23 et 24 mai: l'occa-

sion donc de prendre le pouls des sous-fédérations, des actions et résolutions en préparation. On peut l'assurer: ce Congrès sera passionnant! Pour Andreas Menet et Pascal Fiscalini, il s'agissait aussi d'un moment particulier. Le premier quittera sa fonction de président du comité après le Congrès (voir interview en page 6): «Je vous remercie tous de l'excellente collaboration et me réjouis de siéger au comité en tant que membre.» Quant à Pascal Fiscalini, il va rejoindre l'appareil professionnel du SEV en tant que secrétaire syndical au Tessin. Tous deux ont été chaleureusement remerciés.

vbo

CCT tl

Ateliers vides aux tl: la direction est au clair

Les collègues de la maintenance des tl ont envoyé un message clair à la direction le 8 mai en débutant le travail à 8 h 30. Et pas avant.

Un atelier presque vide. L'activité est au minimum avant de cesser complètement en ce lundi matin 8 mai. Les collègues de la maintenance des tl ont décidé d'envoyer un signal clair à la direction en ne débutant leur travail qu'à 8 h 30 – comme l'autorise la CCT puisque l'horaire variable est de mise de 6 h 30 à

8 h 30 – pour protester contre la flexibilisation de leurs horaires souhaitée par la direction, une flexibilisation qui serait à sens unique, en faveur de la direction... Les quelques personnes qui n'avaient pas eu vent de l'action et débuté le travail avant 8 h 30 ont rejoint le mouvement. C'est dire si l'action fut un succès.

Et les collègues protestaient aussi contre le projet d'enclassement qui prévoit une dévalorisation salariale de leurs métiers. Nous l'écrivions dans notre dernier journal: après un début de négociation de la CCT dans un esprit constructif, les premières

difficultés sont apparues avec les dégradations pour le personnel de la maintenance. Le président de la section tl, Carmelo Scuderi, revient sur cette action qui a été suivie de manière incroyable par le personnel concerné: «Il s'agit d'une action bien construite puisque le personnel s'était donné rendez-vous à un endroit précis à 7 h pour une assemblée avant de se rendre au travail ensemble pour 8 h 30. L'assemblée a réaffirmé le caractère inacceptable des projets de la direction.» D'autres actions plus dures auront lieu si la direction persiste et signe.

vbo

ÉDITO

En autorisant les tests de Domo Reisen pour l'exploitation de lignes de bus longue distance en Suisse, l'Office fédéral des transports poursuit l'application de sa Vision 2030 publiée en 2014. Dans ce sens, il n'y a malheureusement aucune surprise.

L'OFT joue avec le feu. L'offre ferroviaire exceptionnelle de la Suisse est le pilier central de sa politique des transports. Le peuple suisse a montré son attachement à la politique actuelle à plusieurs reprises, la dernière fois en février 2014 avec un très large

«C'est de l'idéologie pure: seule la concurrence a du bon. Les conditions de travail comptent pour du beurre dans cette libéralisation.»

Barbara Spalinger

oui à FAIF. La concurrence directe par des bus longue distance attaque frontalement cette politique. Ce sont les tronçons les plus rentables pour le rail qui sont convoités par les bus longue distance. Ceux qui le sont moins pour le rail, le sont aussi pour le bus. Cette concurrence affaiblit donc le rail qui subventionne les lignes moins rentables avec celles qui sont bénéficiaires. Elle est aussi un non-sens sur le plan environnemental.

Contrairement à ce que certains affirment, cette mise en concurrence n'a pas pour objectif de décharger le trafic routier avec une augmentation du transport par bus. On le voit dans l'argumentaire du conseiller national PLR Philippe Nantermod qui en a fait son principal cheval de bataille. Ce projet de société vise à affaiblir les CFF. C'est de l'idéologie pure: seule la concurrence a du bon. Les conditions de travail comptent pour du beurre dans cette libéralisation.

Il est intéressant de jeter un œil à la position du Conseil fédéral. Dans sa réponse à une interpellation du président de l'USS Paul Rechsteiner portant sur les concessions dans le trafic grandes lignes, le propriétaire des CFF renvoie aux bases légales. Et laisse entrevoir un rapport sur les bus longue distance pour la fin de l'année. Un rapport que nous attendons depuis fin 2016. On se demande donc gentiment qui a le «lead» dans ce dossier.

Le devoir du SEV est clair: si les essais de l'entreprise Domo Reisen devaient aboutir à l'octroi d'une concession définitive, le SEV exigera la négociation d'une convention collective de travail conforme aux usages de la branche. Et dans ce contexte, les conditions de branche se calquent sur les CFF...



Le président du SEV Giorgio Tuti revient sur l'intégration des membres PUSH au SEV

Le fruit du travail syndical

Comme déjà annoncé, les quelque 500 membres actuels de l'association du personnel PUSH rejoindront le SEV dès le 1^{er} juillet 2017. Ils bénéficieront ainsi du suivi et de l'encadrement très professionnel du SEV. Quant à notre syndicat, il se renforce dans le secteur de l'aviation, en particulier pour le personnel au sol.

Si PUSH a vu dans le SEV une structure intéressante et l'a choisi comme maison syndicale, il doit bien y avoir une raison. Une raison de poids: le sérieux et la solidité du travail syndical. «Il faut savoir que PUSH a procédé à plusieurs évaluations avant de choisir le SEV, explique Giorgio Tuti, président du SEV. PUSH étant uniquement composée de membres militants, elle voulait des



Giorgio Tuti peut récolter les fruits du travail syndical sérieux fait par le SEV.

garanties sur la solidité et le sérieux de la structure syndicale à qui confier le destin de ses membres. Que PUSH ait choisi le SEV nous fait non seulement très plaisir, mais démontre que notre stratégie est la bonne.» Pouvoir récolter les doux fruits d'un travail constant et professionnel doit évidemment être souligné.

«Le SEV se concentre depuis toujours sur les secteurs qui sont de son ressort, sur lesquels il focalise ses efforts, poursuit Giorgio Tuti. Qu'est-ce que cela veut dire? Il faut tout d'abord s'occuper des membres et défendre leurs intérêts. Mais cela implique aussi de se concentrer sur le travail syndical dans les divers secteurs

des transports publics, à l'instar de l'aviation où nous organisons le personnel au sol.» Dans le communiqué commun PUSH-SEV, le président de PUSH Werner Köppel a insisté sur la chance que représentait l'intégration de ses membres dans la section SEV-GATA: «Leurs intérêts seront défendus de façon professionnelle

et les membres bénéficieront d'une large palette de prestations.»

Avec le renforcement du secteur aérien, c'est tout le SEV qui se renforce. «La solidité de notre syndicat et de notre travail nous permet de tirer profit de notre positionnement et de notre philosophie. Dans un contexte marqué par les changements, représenter un lieu sûr pour d'autres réalités syndicales est intéressant pour nous», considère Giorgio Tuti. En se renforçant, le SEV augmente son pouvoir dans les négociations contractuelles. Il ne faut pas oublier qu'avec l'intégration de 500 nouveaux membres PUSH (qui cessera d'exister à la date du 30 juin 2017), c'est toute l'USS qui se renforce. Pour rappel, les membres de PUSH ont accepté à 99% des votants d'intégrer le SEV, tandis que le comité du SEV d'abord, puis la section SEV-GATA ont aussi donné leur feu vert.

Françoise Gehring/vbo

CarPostal Ouest

La mobilisation a payé

La mobilisation des conductrices et conducteurs sous l'impulsion du SEV avec le soutien de syndicom a porté ses fruits. Le dialogue social a été renoué et des améliorations concrètes ont été obtenues.

«Il s'agit d'une victoire d'étape à saluer, mais la vigilance reste de mise», commente Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV qui a négocié avec les responsables de CarPostal Région Ouest aux côtés de syndicom et de la CoPe. Voici les points principaux améliorés suite à la pétition regroupant 70 signa-



Christian Fankhauser et Jean-François Donzé (syndicom) avaient remis une pétition avec 70 signatures aux dirigeants de CarPostal.

tures déposée le 13 février à Yverdon. «Pour les tours de service, la CoPe sera associée au processus afin de limiter les tours à huit jours suivis d'au

moins deux jours libres, explique Christian Fankhauser. Un autre objectif consiste à avoir des tours de service de douze heures avec un maximum de

trois entrées de service et minimum sept heures trente de travail rémunéré.» Enfin, l'idée est d'augmenter la moyenne théorique de travail.

Le personnel de conduite a aussi obtenu la suppression des services de piquet, illégaux selon la loi sur la durée du travail (LDT). Ils sont remplacés par des temps de réserve à effectuer au garage. «Nous sommes également intervenus pour dénoncer la proposition de protocole d'accord très générique au sujet des dérogations à la LDT. Il s'agit d'une erreur de la direction et des protocoles particuliers seront établis et soumis au préalable à syndicom», complète Christian Fankhauser.

Signalons encore qu'un état des lieux des WC disponibles dans les différents terminus va être réalisé. Des mesures sont déjà initiées et CarPostal s'engage avec les membres de la CoPe à vérifier la mise en place concrète des installations sanitaires.

Autre point négocié: le balisage des places de stationnement des Services industriels. Des mesures sont à l'étude pour un nouveau balisage au sol. Christian Fankhauser rappelle que le SEV et syndicom restent à disposition du personnel de conduite qui a démontré sa détermination dans ce dossier. vbo

Railfit 20/30: les hauts cadres des CFF ne montrent pas le bon exemple

Fais ce que je dis, pas ce que je fais

Supprimer les Rail Checks aux pensionné-e-s «ordinaires» mais profiter durant le reste de sa vie d'un AG 1^{re} classe... Mais de qui se moque-t-on?

La «Basler Zeitung» a publié le 29 avril dernier un article dénonçant que les cadres supérieurs des CFF profitaient, après leur retraite, d'un abonnement général 1^{re} classe gratuit jusqu'à la fin de leurs jours. Ceci alors que les pensionné-e-s ordinaires doivent renoncer, depuis cette année, au Rail Check de 100 francs, sous prétexte de leur contribution à Railfit 20/30.

Injuste et insensible

«Les petits sont saignés à blanc alors que les gros conservent leurs avantages: n'est-ce pas consternant?» demandait alors le journal bâlois dans son interview de deux membres de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national et du Conseil des Etats. Ceux-ci ont été scandalisés: «Un tel comportement envers les employés n'est pas juste... Les responsabilités sont prises en compte dans le salaire élevé octroyé aux membres de direction des grands groupes. La direction des CFF agit là de manière insensible, d'autant plus que leurs salaires exorbitants font déjà l'objet de suffisamment de critiques...»

Le journal bâlois a calculé que pour les 75 anciens collaborateurs des CFF qui ont actuellement droit à un abonnement général 1^{re} classe gratuit d'un montant annuel de CHF 6300, le potentiel d'économies se monte à 472 000 fr. par année.

Mauvais exemples

Le SEV a aussi été interrogé dans le cadre de cet article: «Je trouve ce comportement des cadres supérieurs déplorable, a déclaré le vice-président Manuel Avallone, mais malheureusement cela va avec le reste car s'agissant de montrer l'exemple, nous avons une piètre opinion de la direction du groupe.»

Manuel Avallone en rajoute volontiers une couche: «Les cadres ont le devoir de montrer l'exemple, surtout en ces temps difficiles avec Railfit 20/30. La direction ne rate pas une seule occasion d'expliquer au personnel qu'il faut économiser partout. Même sur les Rail Checks des pensionné-e-s. C'est vraiment un comble qu'ils continuent



de voyager gratuitement, aux frais de l'entreprise, jusqu'à la fin de leurs jours. Déjà qu'avec leur rente, ils pourraient se payer sans problème un AG 1^{re} classe!»

Les membres du Conseil d'administration ne peuvent pas conserver toute leur vie l'AG 1^{re} classe mais seulement durant 4 ans après la fin de leur mandat. Ce qui est déjà pas mal. «Ceci aussi n'est pas usuel, et certainement tout sauf exemplaire en ces temps où il faut économiser», considère Manuel Avallone.

Leurs propres Rail Checks ne sont pas supprimés

Manuel Avallone trouve que c'est «complètement déplacé» que les mêmes cadres supérieurs qui ont supprimé les Rail Checks aux pensionné-e-s reçoivent en janvier de chaque année leur propre Rail Check. Ceci est prévu par l'annexe au règlement des CFF sur les «Facilités de voyage pour le personnel (FVP)». «Les cadres supérieurs auraient bien moins besoin de ces 100 francs que les pensionné-e-s qui ont parfois de modestes rentes...»

«Si la situation est tellement dramatique qu'on doit supprimer 1440 postes ainsi que les Rail Checks des pensionné-e-s, alors on pourrait attendre des cadres supérieurs qu'ils donnent aussi un signe de bonne volonté», poursuit Manuel Avallone. «Ils pourraient par exemple renoncer à l'AG gratuit pour leur conjoint/e ou partenaire. Ou bien à leurs primes liées aux prestations et au rendement – les bonus, comme on les appelle dans le langage

du peuple – considérant que leur domaine a été rentable entre autres grâce aux mesures d'économie réalisées sur

le dos du personnel.» Le SEV a demandé plusieurs fois déjà de tels renoncements. «Mais chaque fois on nous répond que ce sont des peanuts. Dans l'ensemble, le potentiel d'économie résidant dans les privilèges accordés aux cadres est certainement faible comparé à l'économie de 1,2 milliard de francs que les CFF doivent réaliser d'ici 2020 au niveau de leurs dépenses annuelles. Mais c'est ici une affaire de principe et de position. Les cadres ne peuvent pas se contenter de dire: «Fais ce que je dis, pas ce que je fais!»»

Le SEV déposera une demande à la prochaine occasion auprès du Conseil d'administration des CFF. Car c'est le CA qui est responsable en matière de prestations complémentaires des cadres supérieurs.

Markus Fischer/mv



Située à Clarens où collaborent 160 personnes, VMCV SA (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve), est le leader de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise.

Afin de renforcer notre effectif, nous désirons engager un

Spécialiste Gestion du Trafic (H/F à 100%) au sein de l'Unité Production

Sous la responsabilité du Chef de l'Unité Production, vous assurez la gestion du trafic :

- Assurer la régulation des lignes bus afin de conserver une exploitation fluide et ponctuelle
- Surveiller le trafic et anticiper les perturbations par des actes de régulation adaptés
- Assister les conducteurs dans le but d'assurer la continuité de l'exploitation
- Mettre en œuvre les processus de gestion d'événements destinés à maintenir ou rétablir la continuité du service ; organiser et diffuser l'information auprès de la clientèle et des acteurs internes ou externes concernés
- Garantir le suivi qualité de l'exploitation

Votre profil

Vous êtes au bénéfice d'un CFC d'employé de commerce en transports publics (ECTP) ou d'une formation jugée équivalente et pouvez faire valoir **une expérience avérée de plusieurs années dans le domaine de l'exploitation d'une entreprise de transports publics par route (régulateur du trafic ou planificateur)**. Vous savez faire preuve de proactivité dans les situations complexes et savez rester calme dans des situations difficiles.

De nature autonome et coopérative vous êtes orienté solutions, et faites preuve d'aisance dans les relations humaines. Vous êtes une personne de confiance, sachant être discrète, ponctuelle et fiable.

Vous maîtrisez les outils informatiques usuels ; la connaissance de logiciels spécifiques au domaine Exploitation TP serait un atout (SAE). Vous considérez les horaires irréguliers comme une opportunité d'organiser différemment votre temps libre. Vous êtes au bénéfice de la nationalité suisse ou d'un permis de travail valable en Suisse.

Nous vous offrons

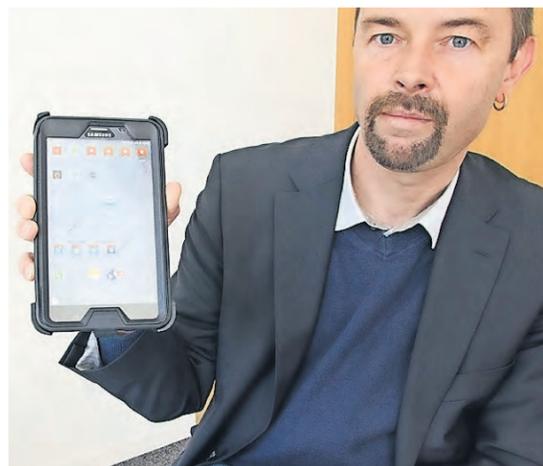
- Un environnement de travail varié, de nouveaux défis à relever au sein d'une équipe dynamique et motivée ;
- Des conditions de travail et sociales modernes et attractives ;
- Taux d'activité : 100%
- Lieu de travail : Clarens (Montreux)
- Date d'entrée : A convenir

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

Nous attendons votre offre de service accompagnée des documents usuels jusqu'au 29 mai 2017, adressée à : VMCV SA Transports Publics, ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de **M. Cédric Putallaz, Responsable Unité Production au +41 21 989 18 27.**

Congrès des 23 et 24 mai: la présidence se réjouit que ce soit dynamique avec plein d'émotions



Danilo Tonina avec sa tablette des CFF: dans la manœuvre, énormément de choses passent par les applications.

Numérisation en pleine expansion

Le Congrès doit adopter pour la première fois un texte d'orientation sur la numérisation. Andreas Menet et Danilo Tonina expliquent dans cette interview dans quelle mesure le phénomène touche les agents de train et le personnel de la manœuvre. Ils se projettent en outre sur les deux journées qui font l'objet d'une préparation intense depuis des mois avec le secrétariat central.

■ **Andreas, tu présides le Congrès pour la troisième fois. Quels sont cette fois les thèmes principaux?**

Andreas Menet: Une action avec un grand impact visuel est de nouveau prévue, comme la dernière fois avec les pèlerines contre la politique de libéralisation de l'Office fédéral des transports (OFT). Un autre point fort sera certainement les élections et le discours de Giorgio Tuti. Mais également les actions des sous-fédérations et d'autres interventions et instants particuliers pourront être source d'émotions. Ces choses ne sont pas planifiées à l'avance.

■ **Pour toi Danilo, c'est le troisième Congrès en tant que vice-président. De quoi te réjouis-tu en particulier? Mis à part une bonne bière après la clôture du Congrès, selon ce que tu disais il y a deux ans...**

Danilo Tonina: Je me réjouis toujours de la bière mais également de mon élection en tant que président du comité SEV, et aussi du banquet le soir du premier jour car c'est l'occasion de soigner la collégialité.

■ **Que faut-il pour un congrès bien réussi?**

AM: Un Congrès doit être vivant et dynamique, grâce à

des actions, de bonnes interventions, des projections de films, etc.

DT: Un Congrès est réussi lorsqu'il a de bons échos dans la presse et qu'il fait parler de lui pendant longtemps: par exemple l'action avec les pèlerines n'est pas encore oubliée. On doit aussi ressentir l'esprit de camaraderie et avoir un écho positif de la part des délégué-e-s.

■ **Est-ce qu'il y a quelque chose qui vous inquiète?**

AM: Ce Congrès de deux jours m'inquiète beaucoup moins que le précédent lors duquel nous devions tout compresser en une journée. Je m'en réjouis beaucoup. La proposition du comité de ne faire à l'avenir plus qu'un Congrès d'une journée m'inquiète par contre un peu. Ceci ne laisserait que peu de temps pour le déroulement d'actions en plus des affaires courantes, et il serait plus difficile de soigner la collégialité. Cela rendrait le congrès moins varié, moins attrayant, et je trouve cela dommage.

DT: Lors des derniers Congrès, les demandes de modification et contre-propositions présentées oralement lors du traitement des propositions nous ont causé passablement de soucis. Cela a amené des malentendus, des problèmes de traduction et de l'agitation.

A la table de la présidence nous avons du mal à comprendre ce que certains voulaient dire et les délégué-e-s ne comprenaient plus ce qu'ils devaient voter. C'est pourquoi nous avons décidé de ne prendre en compte cette année que les demandes de modification et les contre-propositions écrites.

«A l'avenir, il sera possible de faire un contrôle automatisé des billets. Ceci déplace notre activité principale vers un encadrement de la clientèle.»

Andreas Menet, chef de train CFF

Ceci permettra de projeter à l'écran les propositions et contre-propositions.

■ **Concernant quels thèmes vous attendez-vous à des divergences d'opinions et à des débats animés?**

DT: La proposition pour un Congrès d'une seule journée à l'avenir va certainement donner lieu à des discussions. Et également la proposition de la PV Winterthur-Schaffhausen qui demande que le SEV intervienne auprès du Tribunal administratif fédéral contre l'imposition des FVP en invoquant une inégalité de traitement, soi-disant parce que des réductions similaires ne seraient pas imposées chez d'autres employeurs. Le comité SEV pense que cela n'est pas correct et considère qu'une telle plainte est sans

espoir.

■ **Parmi les textes d'orientation avec lesquels le Congrès fixe les objectifs du SEV pour les deux prochaines années, l'un d'eux porte le nom de «Numérisation de la mobilité». Est-ce que la numérisation concerne aussi vos catégories professionnelles des agents de train et de la manœuvre?**

AM: La numérisation modifie bien sûr les tâches assignées aux agents de train. A l'avenir il sera possible de faire un contrôle automatisé des billets avec le Swisspass et le système Be-In-Be-Out. Ceci déplace notre activité principale vers un encadrement de la clientèle. Le nouveau projet de développement de notre profil professionnel s'appelle d'ailleurs «Accompagnement de la clientèle 2020» et ne nous décrit plus en tant que personnel d'accompagnement des trains, mais en tant qu'accompagnateurs de la clientèle.

■ **Est-ce que cela touche directement le personnel des trains?**

AM: Oui. Si les voyageurs peuvent tout trouver sur leur natel, ils n'ont plus besoin de demander des renseignements. Et si les gens voyagent moins en train grâce aux solutions de carsharing et de véicules sans chauffeur, il y aura moins de trains. S'y ajoute la concurrence des bus longue distance...

DT: Chez nous à la manœuvre, la numérisation est aussi en pleine expansion. Par exemple, nous recevons maintenant tous les règlements, directives et infos sur nos tablettes et iPads, ce que l'on appelle les appareils MIT.

■ **Est-ce que cette nouvelle description te dérange?**

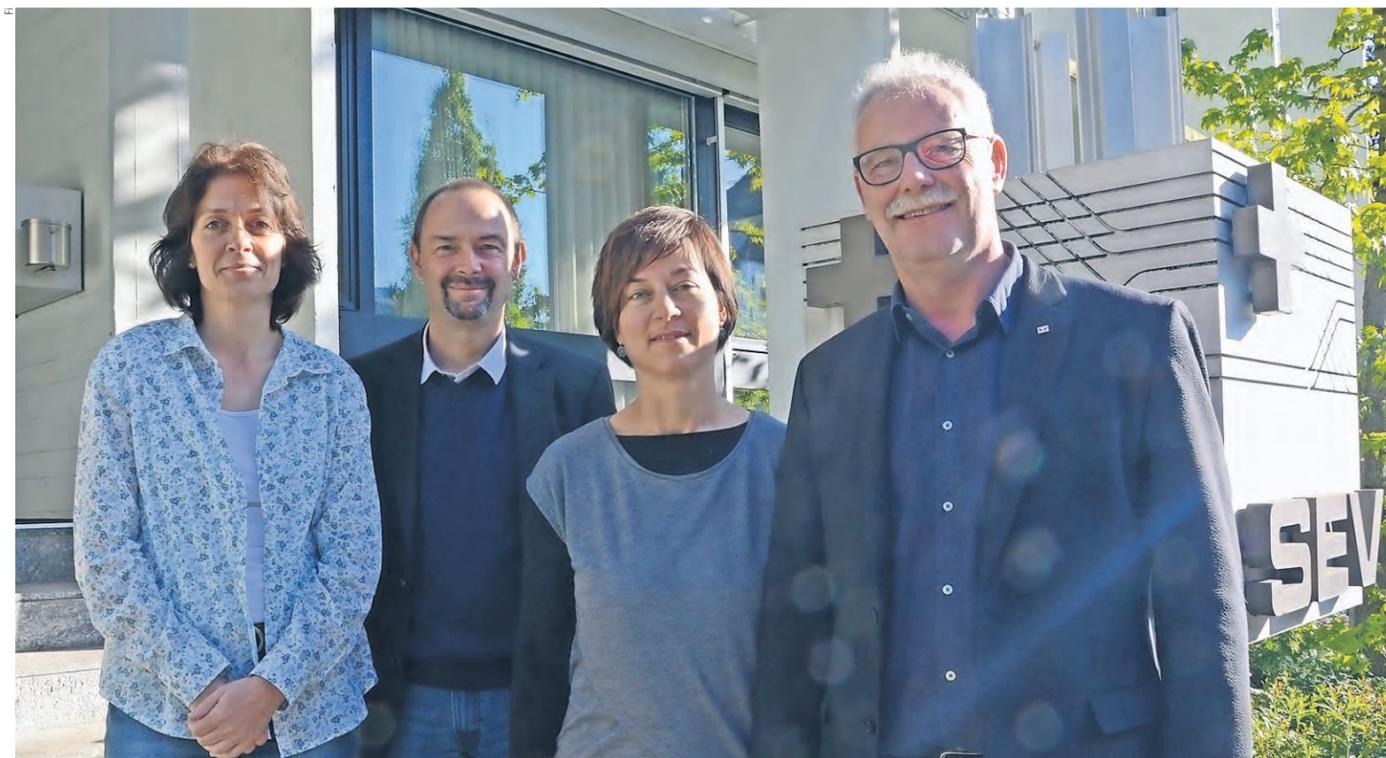
AM: Oui, car elle n'en dit pas

beaucoup sur nos tâches et elle est moins attrayante sur le marché du travail. Ikea, Coop, tous les commerces ont des accompagnateurs et accompagnatrices de clientèle. Il se peut à l'avenir que nous ne travaillerons plus seulement dans les trains mais aussi sur les quais pour guider les voyageurs, comme lors de l'interruption du trafic à Lucerne. La numérisation change aussi la mobilité de manière générale. Les trains, les bus, les taxis, etc. sont tous reliés par des applis.

■ **Est-ce que cela touche directement le personnel des trains?**

AM: Oui. Si les voyageurs peuvent tout trouver sur leur natel, ils n'ont plus besoin de demander des renseignements. Et si les gens voyagent moins en train grâce aux solutions de carsharing et de véicules sans chauffeur, il y aura moins de trains. S'y ajoute la concurrence des bus longue distance...

DT: Chez nous à la manœuvre, la numérisation est aussi en pleine expansion. Par exemple, nous recevons maintenant tous les règlements, directives et infos sur nos tablettes et iPads, ce que l'on appelle les appareils MIT. Pour le personnel âgé qui est habitué aux versions papier et aux cours de formation conti-



Sonja Heinichen, administratrice du Congrès; Danilo Tonina, vice-président du Congrès; Christina Jäggi, secrétaire de l'organisation; Andreas Menet, président du Congrès.

■ **Y aura-t-il bientôt des atterrissages automatiques?**

DT: L'attelage et le dételage automatique des groupes de wagons qui restent ensemble fait déjà l'objet d'un projet en cours aux CFF. Mais cela prendra encore quelques années pour en arriver à un atterrissage automatique dans le trafic par wagons complets. Parce que nous faisons des manœuvres sur des wagons transfrontaliers et les compagnies étrangères doivent donc aussi participer aux changements.

■ **Quels sont les principaux soucis de vos catégories professionnelles respectives actuellement?**

AM: Un des gros problèmes d'actualité est l'ouverture du réseau, et surtout l'octroi des nouvelles concessions du trafic grandes lignes. Si des lignes passent des CFF au BLS ou au SOB, plusieurs dépôts de personnel des trains devront changer d'entreprise et ceci donnera beaucoup de questions à régler. Un autre souci est que, selon la manière de définir les prestations, sur certaines lignes l'accompagnement pourrait être supprimé.

■ **Y aura-t-il bientôt des atterrissages automatiques?**

DT: L'attelage et le dételage automatique des groupes de wagons qui restent ensemble fait déjà l'objet d'un projet en cours aux CFF. Mais cela prendra encore quelques années pour en arriver à un atterrissage automatique dans le trafic par wagons complets. Parce que nous faisons des manœuvres sur des wagons transfrontaliers et les compagnies étrangères doivent donc aussi participer aux changements.

■ **Quels sont les principaux soucis de vos catégories professionnelles respectives actuellement?**

AM: Un des gros problèmes d'actualité est l'ouverture du réseau, et surtout l'octroi des nouvelles concessions du trafic grandes lignes. Si des lignes passent des CFF au BLS ou au SOB, plusieurs dépôts de personnel des trains devront changer d'entreprise et ceci donnera beaucoup de questions à régler. Un autre souci est que, selon la manière de définir les prestations, sur certaines lignes l'accompagnement pourrait être supprimé.

l'ouverture du réseau est aujourd'hui déjà bien avancée, et il faudra craindre les répercussions si des mandats sont donnés à d'autres entreprises.

AM: La concurrence voulue par l'OFT peut amener de l'agitation au sein du SEV mais nous ne devons pas nous monter les uns contre

«Auparavant, les supérieurs informaient le personnel des nouveautés en précisant les choses importantes. Aujourd'hui, nous devons aller chercher nous-mêmes les informations.»

Danilo Tonina, spécialiste RCP chez CFF Cargo

les autres.

■ **Quels sont les autres défis pour le personnel des transports durant les deux prochaines années?**

DT: L'explosion de la libéralisation, cette idéologie qui prône le libre marché en tant que solution pour tout, met nos conditions de travail en danger et également le service public.

AM: C'est pourquoi le SEV doit absolument maintenir son taux d'organisation, afin de pouvoir continuer à conclure de bonnes conventions collectives de travail – aux CFF mais aussi et surtout dans les autres compagnies de chemin

de fer.

■ **Pour toi Andreas, après ce congrès ce sera le moment de prendre congé de la présidence du comité et du congrès. Est-ce que tu trouves que la limite de six ans pour un mandat est une bonne chose?**

AM: Oui, du sang neuf dans la

obtenir une plus grande cohésion, même si les sous-fédérations ont parfois tendance à se préoccuper seulement de leurs propres problèmes. Les membres du comité pourraient parfois s'exprimer de manière plus concise et aborder plus de thèmes stratégiques.

■ **Qu'est-ce qui te motive, Danilo, à poser ta candidature en tant que président du comité?**

DT: Je suis d'accord avec ce qu'a dit Andreas. Après plusieurs années en tant que vice-président, je me sens prêt à assumer cette responsabilité. Cela m'apportera beaucoup sur le plan personnel, je me réjouis beaucoup de ce défi.

Markus Fischer/mv

Les 23 et 24 mai nous rendrons compte des décisions du Congrès sur notre site www.sev-online.ch et sur notre page Facebook «SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals».

Congrès 2017: quinze nouvelles propositions ont été déposées

Au menu, les FVP, les tours de service et le congé paternité

Déterminer l'orientation du SEV, c'est possible par le biais des propositions au Congrès. Commissions, sections, sous-fédérations ou comité peuvent en formuler, et le Congrès tranche.

Comité

Le comité SEV recommande au Congrès SEV de tenir dès 2019 un congrès d'une journée tous les deux ans. Le comité SEV considère que la modification de la durée du Congrès SEV offrirait un potentiel d'économie de 50 000 à 70 000 francs par année. Les congrès d'un seul jour en 2011 et 2015 ont montré que les affaires statutaires pouvaient être traitées entièrement en une journée.

Comité central et commission centrale VPT

Création d'une centrale nationale pour les agressions et les délits dans les entreprises de transport. Trop d'entreprises et de cantons, mais également certaines instances judiciaires ne respectent pas l'article 59 de la loi sur le transport des voyageurs. Le SEV intervient auprès des offices cantonaux et fédéraux pour faire respecter cet article. Le SEV demande aux instances compétentes qu'elles aient recours à des mesures d'ordre supérieur, comme la

création d'une centrale ou d'un office national pour les actes de violence dans les transports publics. Le but est d'établir des statistiques de ces actes de violence et de les analyser, afin de pouvoir conseiller les collaboratrices et collaborateurs ainsi que les usagers et permettre aux entreprises d'échanger des «best practices».

Il existe encore des entreprises dans les transports publics qui sont peu ou mal équipées pour faire face à ces agressions. Même si le SEV a créé la charte contre la violence dans les transports publics il y a quelques années, toutes les entreprises ne se sentent pas obligées de faire le nécessaire.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition pour examen.

Comité central et commission centrale VPT

Ancrage dans les conventions collectives de travail de la Charte contre la violence dans les transports publics.

La Charte contre la violence dans les transports publics doit être thématisée dans toutes les négociations CCT et, partout où cela est possible, être intégrée dans les CCT.

Nous sommes pleinement conscients qu'il n'est pas possible d'éliminer totalement la violence, malgré les mesures mises en place. Mais ce thème ne doit pas être oublié.

Par cette proposition, nous voulons donner un signal clair aux entreprises qui ont signé la Charte. Celle-ci doit être intégrée dans toutes les futures négociations sur les CCT.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

Comité central de la sous-fédération BAU

Simplification du paiement des cotisations à l'USS et aux unions syndicales cantonales et locales.

Etant donné que les sous-

fédérations doivent faire face à des différences de cotisations à payer diverses unions syndicales cantonales et locales, il existe le danger que les sous-fédérations et les sections ne soient pas traitées sur un pied d'égalité. Cette proposition vise à uniformiser les cotisations et à traiter les sections et les sous-fédérations de façon équitable.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition pour examen. Beaucoup de questions complexes sont encore sans réponse et doivent faire l'objet d'une clarification.

Section PV Winterthur-Schaffhausen

Imposition de l'abonnement général FVP.

La section PV Winterthur-Schaffhausen demande que le SEV s'engage afin d'obtenir

une marche arrière en ce qui concerne l'imposition de l'AG FVP et d'attirer l'attention des autorités fiscales sur le fait que ceci va à l'encontre de la Constitution fédérale. En cas de nécessité, il faudra déposer une plainte devant le Tribunal administratif fédéral contre cette injustice.

Pour la déclaration d'impôts 2016, les pensionné-e-s ont reçu avec l'AG FVP un certificat de salaire avec le montant à déclarer. La volonté de l'administration fiscale de prendre en compte une part en tant que revenu imposable a déclenché une grande indignation parmi les pensionné-e-s.

L'article 8.1 de la Constitution fédérale stipule que «tous les êtres humains sont égaux devant la loi». Cette imposition contredit cet article car beaucoup d'autres employé-e-s

peuvent profiter des prestations et produits de leur employeur au prix de revient ou avec des rabais sans payer d'impôt. Cette pratique donne lieu à une loi à deux vitesses, ce qui contredit clairement l'article 8.1 de la Constitution. Le comité SEV recommande de refuser la proposition.

Il n'est pas juste de dire que le personnel d'autres entreprises n'est pas obligé de déclarer les facilités de voyage. Il n'est donc pas possible de parler ici d'inégalité de traitement. Une motion au Conseil national demande que les utilisatrices et utilisateurs de véhicules professionnels pour les trajets pendulaires bénéficient d'un privilège fiscal. Si cette motion était acceptée, le SEV examinerait tous les moyens pour que retraité-e-s et actifs et actives soient traité-e-s sur un pied d'égalité dans cette affaire.

Section LPV Mittelland

Rotation annuelle pour le personnel travaillant par tours de service.

La rotation annuelle pour le personnel travaillant par tours de service dans les transports publics doit s'effectuer sur une base d'au moins 118 jours de congé.

Il ne saurait être question que le personnel travaillant par tours de service soit pénalisé par rapport aux employé-e-s disposant d'un horaire de travail régulier qui profitent, en sus des week-ends normaux et des jours fériés légaux, de divers ponts durant l'année qui peuvent représenter jusqu'à cinq jours. Une rotation annuelle avec davantage de jours de congé aurait certainement une incidence positive sur l'indice de satisfaction du personnel.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition afin de la transmettre aux diverses conférences CCT.

La loi sur la durée du travail (LDT) ne prévoit pas de droit minimal aux jours libres.



La démocratie syndicale dans toute sa splendeur!

Section LPV Mittelland

Vacances pour tous du samedi au dimanche inclus. Nous demandons pour tout le personnel des transports publics, indépendamment de l'activité professionnelle, que les vacances commencent le samedi et se terminent avec le dimanche inclus. Avec la réglementation actuelle le comme dans la CCT CFF et CFF Cargo qui dit «en principe du samedi au samedi», le personnel qui travaille dans les tours ou avec des horaires irréguliers n'est pas traité de la même manière que le personnel avec des horaires réguliers. Le temps de repos est le même pour chacun. Donc une semaine de vacances doit avoir la même longueur pour tout le monde.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition et de la transmettre aux diverses

conférences CCT.

L'objet constitue une revendication légitime qui a été discutée dans le cadre de la révision LDT. Etant donné qu'il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur une nouvelle réglementation, le SEV doit à présent répondre à cette demande par le biais de négociations dans les diverses entreprises.

Section LPV Basel

Réintroduction du compte de temps pour le service de nuit 2.

Lors des négociations CCT de toutes les entreprises, le SEV s'engage pour la réintroduction du compte de temps pour le service de nuit 2. Cette revendication devrait être intégrée à toutes les négociations CCT.

Avec la réintroduction des comptes de temps ND2, nous

espérons obtenir une meilleure planification des tours de service qui tienne compte de la protection de la santé. En particulier, le compte de temps doit être utilisé afin de répartir plus de jours libres.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition pour reprendre cette revendication dans les diverses négociations CCT.

Dans l'ordonnance à la LDT, art. 6, al. 2 bis, il est stipulé que l'entreprise doit convenir avec le personnel et ses représentants de la manière dont les suppléments de temps issus du travail de nuit doivent être compensés.

Commission des femmes SEV

La protection de la santé mérite une plus grande attention.

Le SEV exhorte les employeurs à mieux se soucier des besoins

fondamentaux de leurs employé-e-s, et ceci en dépit de l'accroissement de la flexibilité et des changements constants dans les activités de travail. Les employé-e-s ne toléreront plus des lieux de travail sans toilettes, sans salle de repos ou sans dépôt pour le matériel.

De plus en plus fréquemment, les employé-e-s doivent rapidement changer de lieu de travail, parfois dans le courant de la même journée. De ce fait, ils n'ont pas la possibilité d'adapter leurs horaires aux conditions météorologiques. L'augmentation de la numérisation exige des employé-e-s une flexibilité croissante, une grande capacité d'adaptation et une disponibilité de tous les instants dans l'exercice quotidien de leur profession. Les processus et les structures habituels disparaissent pro-

gressivement. Pour que le personnel puisse garantir un travail de qualité malgré ces contraintes supplémentaires, il faut que, de leur côté, les employeurs prennent certaines mesures d'accompagnement structurelles qui s'imposent, et ceci quel que soit l'endroit où le personnel doit travailler. La santé et le bien-être des employé-e-s doivent être la première des priorités. Le comité SEV recommande d'accepter la proposition. La demande est justifiée et selon l'entreprise, elle doit faire l'objet d'une discussion avec la commission du personnel concernée.

Comité central LPV

Décomptes de temps avec les nouveaux programmes de planification.



La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger est prête à répondre lors des prises de parole relatives aux propositions.

SUR LE WEB

Nous avons ici résumé l'essentiel des nouvelles propositions soumises au Congrès les 23 et 24 mai, ainsi que les motivations des organes qui les ont déposées. Pour celles et ceux qui veulent approfondir leurs connaissances, ils trouveront sur notre site internet les propositions au Congrès en extenso. www.sev-online.ch

Suite de la page 9

Les minutes commencées dans les tours sont toujours arrondies dans les décomptes du temps de travail. Un article correspondant devrait figurer dans les conventions collectives de travail.

On a constamment recours à de nouveaux programmes pour la planification des tours. Jusqu'à présent, les tours étaient calculés à la seconde et arrondis à la minute supérieure. Dans les décomptes mensuels (JTT), les heures, minutes et secondes sont additionnées et comptabilisées. Dans le futur seront de plus en plus utilisées les minutes industrielles, c'est-à-dire converties en centièmes et arrondies sur le plan comptable, avec des répercussions sur les décomptes de temps et d'indemnités.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition. Il est urgent que ce point soit réglé dans les diverses CCT, car avec les nouveaux programmes, on va économiser sur le dos du personnel.

Comité central et commission centrale VPT

■ Annulation de la décision du congrès sur le règlement de sortie pour les membres retraité-e-s

La sous-fédération VPT demande que soit annulée la décision du congrès 2015 sur la modification de l'article 6.1 des statuts (proposition K15.019):

6.1 La démission ne peut avoir lieu que pour la fin d'une année civile, en observant un délai de résiliation de six mois (art. 70 CCS). La démission doit être notifiée par

lettre recommandée au secrétariat central SEV, sauf pour les membres de la sous-fédération PV et les membres retraités de la sous-fédération VPT (en italique, nouveau), qui doivent adresser leur démission à la section compétente. En sont exceptées les sections VPT BLS Pensionniete, VPT TPG Retraité-e-s.

Les expériences qui ont été faites durant l'année 2016 et au début de 2017 ne sont pas satisfaisantes car cela a entraîné une surcharge de travail administratif pour les responsables des sections. Tous les membres n'ont pas reçu de confirmation de résiliation écrite, ou la confirmation a été tardive. Cela a entraîné des réactions négatives des membres concernés. Les mutations de sortie n'ont pas été annoncées ou alors tardivement. Cela a occasionné un surplus de travail. Nous cherchons une solution commune pour les cas spéciaux.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

Section AS Berne

■ Remise de FIP aux personnes vivant en concubinage

La section AS Berne propose d'appliquer la réglementation pour les «concubins avec enfant», qui est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017, également aux «concubins sans enfant». Les autres conditions subsistent, telles que vivre sous le même toit et être en possession d'un abonnement général (AG).

Une attestation doit être fournie comme justificatif de ménage commun depuis au moins cinq ans. (La réglementation concernant le justifi-



Intenses discussions durant le congrès.

catif pour cinq ans est analogue à celle de la Caisse de pension CFF pour les concubins).

Les concubins étant en mesure de fournir un justificatif de ménage commun sur une longue période peuvent bénéficier de la carte de réduction internationale pour le personnel des chemins de fer.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition. Le SEV soutient le contenu de la proposition, vu que c'est le moment de faire apparaître ce point dû au changement social dans les règlements. Le SEV n'a jamais été un partenaire de négociation et n'a aucune influence directe sur les négociations.

Section AS Mitte

■ Modification du processus lors d'une démission du SEV; article 6.1 des statuts du SEV

Modification du processus lors d'une démission du SEV; article 6.1 des statuts SEV:

La démission ne peut avoir lieu que pour la fin d'un mois (au lieu de la fin de l'année civile), en observant un délai de résiliation de trois mois (au lieu de six, art. 70 CCS). La démission doit être notifiée par lettre recommandée au secrétariat central SEV, sauf pour les membres de la sous-fédération PV qui doivent adresser leur démission à la section compétente.

La réglementation actuelle des démissions avec six mois de délai pour la fin d'une an-

née civile n'est plus adaptée. Beaucoup de monde, en particulier les jeunes employé-e-s, ont des contrats d'engagement avec un délai de résiliation de trois mois.

Le comité SEV recommande de refuser la proposition. Le SEV reconnaît cependant la problématique, il prend note de cette question et examinera les alternatives.

Section AS Mitte

■ Modification du processus lors d'une démission du SEV; article 6.3 des statuts SEV. Nous demandons que l'article 6 des statuts SEV soit modifié comme suit:

6.3 Si un membre quitte le champ d'organisation du SEV (article 2), la démission peut avoir lieu, après un délai de résiliation de trois mois, à la date de départ du domaine des transports publics

Le délai de résiliation commence au plus tôt à la fin du mois où le membre quitte le champ d'organisation. [en italique: à biffer]

En cas de changement de poste avec transfert dans un autre syndicat de l'USS, la mutation intervient au début du mois suivant.

La réglementation actuelle des démissions n'est plus adaptée. Beaucoup de membres, avant tout les jeunes, ne comprennent pas qu'ils doivent rester membres pendant encore trois mois après avoir quitté les transports publics. Le comité SEV recommande de refuser la proposition. Le

SEV reconnaît cependant la problématique, il prend note de cette question et examinera les alternatives

Section LPV Ticino

■ Introduction d'un congé de paternité dans toutes les entreprises suisses de transports publics

Le SEV intervient aux endroits opportuns afin d'introduire un congé de paternité dans toutes les entreprises suisses de transports publics.

L'objectif étant d'obtenir un congé payé de dix jours, quinze jours s'il s'agit de jumeaux. De plus, il faut garantir au nouveau papa la possibilité de jouir, si nécessaire, d'un congé supplémentaire non payé d'une durée maximale de trente jours durant la première année à compter de la naissance.

C'est le moment ou jamais d'adapter ce genre de congé aux temps modernes et à la pratique en cours dans tant de pays européens.

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition afin de la transmettre aux instances en charge de la CCT.



Oui, non ou abstention.

Ouestrail

Le 2^e tube du Lötschberg devient indispensable

Dix ans à peine après son ouverture, le trafic dans le tunnel de base est saturé. Les arguments pour compléter le deuxième tube se font pressants.

Victime de son succès. Dans le tunnel de base du Lötschberg inauguré en juin 2007, le trafic a déjà atteint ses limites. Il faut dire qu'un seul tube – sur les deux prévus au départ – est en exploitation. Sur une distance de 34,6 km, seuls deux tiers du deuxième tube sont percés, dont uniquement un tiers est équipé.

Lors de l'assemblée générale d'Ouestrail le 5 mai à Viège, Bernard Guillelmon, directeur de BLS, et le président du Conseil d'Etat valaisan Jacques Melly – également coprésident du Comité du Lötschberg – ont plaidé pour finir de percer et ouvrir ce deuxième tube. Bernard Guillelmon a cité des arguments technico-commerciaux. « Actuellement, les sillons sont tous occupés. Un seul tube en exploitation rend impossible l'amélioration de l'offre, alors qu'il y a de la demande pour le trafic marchandises. Et la cadence à la demi-heure pour le trafic voyageurs ne sera possible qu'avec la mise en service complète de ce deuxième tube. »



Bernard Guillelmon, directeur de BLS: « Un seul tube en exploitation rend impossible l'amélioration de l'offre. »

De son côté, Jacques Melly a présenté le complexe dossier du financement. Le coût pour finir de percer le deuxième tube et l'équiper est estimé à 1,34 milliard. Où aller chercher cette somme? Chez PRODES (le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire), qui prévoit de distribuer 12 milliards à l'horizon 2030–2035. « Mais les demandes pour bénéficier de la manne de PRODES sont nombreuses; ces demandes s'élèvent à 55 milliards de francs, alors que la Confédération ne pourra dégager que 12 milliards », a expliqué en substance Jacques Melly.

« Pour décrocher 1,34 milliard, nous devons présenter un dossier convaincant à l'OFT. Les arguments, nous les avons: finaliser ce deuxième tube permettra de passer à la cadence de trente minutes pour le trafic voyageurs et offrira un gain de temps et des sillons supplémentaires pour le fret », a conclu le magistrat valaisan. Le Conseil fédéral lancera la procédure consultative des projets PRODES retenus d'ici la fin de l'année. Les Chambres fédérales en débattent en 2019, et en cas de référendum, le peuple se prononcera sans doute en 2020.

Alberto Cherubini

INTERVIEW

Pourquoi n'a-t-on pas terminé ce 2^e tube ?

En 1995, lors de la bataille politique autour des NLFA, Michel Béguelin présidait la commission des transports du Conseil national. Il se souvient.

■ Pourquoi en être resté à un seul tube ?

Les conseillers fédéraux Adolf Ogi et Otto Stich se sont durement confrontés au sujet des NLFA. Stich était contre le tunnel de base du Lötschberg, Ogi pour. Le Conseil fédéral a

coupé la poire en deux et décidé de ne terminer qu'un seul tube, pour raisons financières. Quand cette décision a été prise, moi, comme cheminot, j'étais furibond. C'était une hérésie ferroviaire de construire un nouveau tunnel européen à voie unique sur 21 km!

■ Au début des années 2000, la situation financière s'est améliorée. Pourquoi ne pas avoir

terminé ce 2^e tube ?

En août 2002, le directeur de BLS nous téléphonait pour nous dire qu'il fallait profiter du tunnelier qui, avec quatre mois d'avance, se trouvait dans ce deuxième tube inachevé et qu'on pouvait finir de le percer pour 90 millions de francs. Mais le Conseil fédéral de l'époque n'a pas voulu demander le crédit supplémentaire. Maintenant, cela va coûter évidemment beaucoup, beaucoup plus cher. **AC**

«PARLER PEUT SAUVER DES VIES»

Trois témoignages pour parler de suicide

A l'aide de clips vidéo, la campagne «Parler peut sauver des vies» montre pourquoi il est si important de parler de ses idées de suicide. Trois personnes y évoquent leur expérience personnelle et donnent ainsi du courage et de l'espé-

rance. «Parler peut sauver des vies» est une campagne conjointe des CFF et du canton de Zurich. Elle bénéficie du soutien de La Main Tendue et d'autres partenaires, dont le SEV. Découvrez ces témoignages sur notre site internet

<http://sev-online.ch/fr/aktuell/kontakt.sev/2017/drei-wahre-geschichten-zeigen-warum-reden-leben-retten-kann/>

La campagne nationale de prévention «Parler peut sauver des vies» a été lancée en septembre 2016 par les CFF et le service de prévention et de promotion de la santé du canton de Zurich, sur mandat de la

direction de la santé publique.

Depuis septembre 2016, La Main Tendue (téléphone 143), partenaire de la campagne, réceptionne de plus en plus d'appels de personnes ayant choisi de s'exprimer après avoir vu le message «Parler peut sauver des vies». Ce numéro d'appel d'urgence suisse propose un dialogue d'aide et de

soutien. Son organisation se réjouit du signal fort que les CFF et le canton de Zurich ont envoyé au grand public et qu'ils renouvellent à présent. Chaque jour, le numéro de téléphone 143 reçoit et traite plus de 400 appels, et les pensées suicidaires.

comm

Paul Rochat, le dernier chef de gare de Villeneuve

«Les CFF se bureaucratisent un peu trop»

Malgré une pétition qui a rassemblé plus de 1400 signatures, le guichet de la gare de Villeneuve a fermé ses portes et son chef de gare a pris sa retraite.

Le chef de gare de Villeneuve ne s'attendait pas à ce que son dernier jour de travail devienne un événement public et médiatique. Le 5 avril, les habitants de Villeneuve reçoivent dans leur boîte aux lettres un prospectus des CFF. Presque tout le monde croit que c'est de la publicité. Mais quelques citoyennes perspicaces ont attentivement lu le texte. Elles ont compris que les CFF annonçaient la fermeture du guichet de leur gare au soir du vendredi 21 avril. Un mouvement citoyen spontané lance une pétition pour demander aux CFF de maintenir le guichet ouvert. Cette



Des fleurs pour le dernier jour de travail de Paul Rochat.

pétition, qui a récolté plus de 1400 signatures en deux petites semaines, a été remise précisément le 21 avril à deux responsables CFF. Les pétitionnaires avaient convoqué les médias. Ils ont dénoncé cette suppression d'un service public cher à la population. Une plaque a même été posée contre le mur de la gare avec l'inscription «Place des guichetiers: 156 ans de présence appréciée». Mais les CFF campent sur leur position. La gare de

Villeneuve ne sera plus desservie par du personnel CFF.

Les pétitionnaires, accompagnés par une septantaine de personnes, ont profité de cette manifestation pour dire toute l'estime qu'ils avaient pour leur désormais ex-chef de gare et pour lui souhaiter une bonne retraite. «M. Rochat nous aidait à passer d'un quai à l'autre avec nos poussettes et nos bagages», a témoigné une jeune mère. Un collier de fleurs lui a été posé au-

tour du cou. «Je ne m'attendais vraiment pas à une telle marque de reconnaissance de la part de mes clientes et clients», commente Paul Rochat. «A Villeneuve j'ai toujours essayé de réparer les bidons. Dans mon travail, les clients passaient en premier, c'est du reste le cas pour la plupart de mes collègues cheminots. Malheureusement les CFF se bureaucratisent un peu trop...»

Un chef de gare de haut vol

Paul Rochat est né le 11 septembre 1954 à Croy dans le district du Jura-Nord vaudois, commune où il a grandi. Fils de «petit paysan», il entre aux CFF à l'âge de 15 ans sur le conseil de son père qui lui disait: «Si t'es pris aux CFF, tu auras à manger toute ta vie.» Son apprentissage de commis de gare terminé, il a travaillé à Glattfelden (ZH) pour y apprendre l'allemand. Ensuite, il a été

chef de gare au Pont (VD) durant une dizaine d'années. «Entre deux ventes de titres de transport, en hiver j'allais fraiser la neige sur les voies, parfois avec des températures de -32 degrés.» Après avoir travaillé dans plusieurs gares vaudoises, il devient chef de gare de Villeneuve, son dernier poste, en 2009. Paul Rochat a aussi dispensé des cours de comptabilité à quelque 500 apprentis CFF.

Domicilié à Lavey-les-Bains où il vit avec sa compagne, il est père d'une fille et d'un fils, issus de son premier mariage, et grand-père de deux petites-filles. Passionné d'aviation, il a passé sa licence de pilote à l'âge de 48 ans. «J'ai volé durant quelques années aux commandes d'un Cessna 150, réalisant ainsi mon rêve d'enfant.» Bonne retraite Paul, fidèle membre SEV et très regretté dernier chef de gare de Villeneuve. **Alberto Cherubini**

De grands sommets pour un petit budget.

L'argent Reka pour des vacances en Suisse plus avantageuses.

Procurez-vous de l'argent Reka à prix réduit et utilisez-le pour payer les prestations et services de nombreux hôtels, des transports publics et de nombreuses remontées mécaniques dans toute la Suisse. Il existe plus de 9'000 points d'acceptation de l'argent Reka. **reka.ch**

Reka, pour encore plus.

reka

7%
de rabais!

Argent Reka : au SEV avec rabais

Les membres SEV peuvent obtenir chaque année jusqu'à **CHF 600.- d'argent Reka avec un rabais de 7 %.**

Femmes

Jeudi 8 juin ■ **Commission des femmes**

18h

Hall de la gare de
Lausanne

Selon la météo, nous irons manger sur une terrasse ou au restaurant. Venez avec un maximum de bonne humeur. Par la même occasion, je vous annonce la sortie d'été du samedi 12 août 2017, toute la journée. Pour tous renseignements, contactez-moi au 079 484 27 31. **Esther Geiser**

Sections

Vendredi 19 mai ■ **GES TL**

16h à 22h

Grande ouverture
de la cave

Nous vous attendons nombreux lors de notre grande ouverture de la cave. La maison Cordo- nier vous offrira une dégustation et vous fera découvrir ses vins en action. Une raclette à gogo vous sera servie pour 15 fr. N'oubliez pas de vous inscrire auprès de notre président Ueli Eggen au 079 773 47 64.

Danièle Ruchonnet

Jeunesse

Dimanche 4 juin ■ **Trains miniatures pour toutes les générations**

dès 10h

Club de modé-
lisme ferroviaire
Blatten

C'est le petit train le plus haut d'Europe à une altitude de 878 mètres! Il se situe au nord d'Einsiedeln, au lieu-dit « Blatten » et il est exploité par le club de modélisme ferroviaire. Sur un parcours en plein air circulent des compositions sur des voies de 5 pouces (127 mm) et de 7¼ pouces (184 mm) de large tractées par des locomotives électriques à carburant ou même à vapeur. C'est une activité un peu spéciale qui se déroulera dans la convivialité et se terminera par une grillade.

Pensionnés

Mardi 23 mai ■ **Amicale des pensionnés de Bienne romande et du Jura bernois**

Départ à 11h52
de Bienne

Sortie à Prêles avec repas. Renseignements auprès de Marie-Thérèse Godel, 032 384 43 81.

Jeudi 8 juin ■ **PV Jura**

Rendez-vous à
8h30

Marche dans la région
bâloise.

Départ à 8h43. Balade dans un beau vignoble, apéro et marche pour Binningen environ 1 h 30. Repas au « Centre équestre »; retour via Bâle. AG ou demander au guichet un demi Laufon AR et une carte CJ TNW (Bâle). Les non-marcheurs sont cordialement invités. Sepp organise un transport jusqu'au restaurant. Inscriptions jusqu'au lundi 4 juin: Lucien (tél. 03 422 57 73) ou Emile (tél. 032 422 87 89). **Lulu et Sepp**

Mardi 13 juin ■ **Association des retraités TL, Métro et Ville de Lausanne**

Départ du Vélo-
drome à 8h ou de
Croisettes à
8h15

Sortie « poisson »

Direction Champagne avec une visite de la fabrique de flûtes Cornu. Nous nous rendrons ensuite à Praz-Vully au restaurant Bel Air avec filets de perche au menu. Retour à Lausanne vers 17h. Prix de la course: 95 francs (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 6 juin, renseignements: Roland Bergmann, tél. 021 624 64 14 ou 079 688 57 16 ou Franco Cerise, tél. 021 652 83 07 ou 079 342 69 78. **Rosset Yvan**

Mardi 20 juin ■ **PV Fribourg**

Départ de Fri-
bourg à 8h30
en car des
Grands-Places

Sortie annuelle

Notre sortie annuelle nous conduira en car à La Chapelle d'Abondance (France). Prix: 65 francs par personne incluant le voyage en car, un menu gastronomique, le vin et les cafés (participation de la caisse comprise). Le montant sera encaissé dans le car à l'aller. Retour à Fribourg à 18h15. Prendre votre carte d'identité. Inscriptions jusqu'au 15 juin: Jacques Zulauff, tél. 076 316 37 07 ou jzulauff@hotmail.com ou Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch.

■ **PV Fribourg**

Temps mitigé pour la visite de la Météo de Payerne

Nous avons rendez-vous le 2 mai pour notre sortie de printemps qui, cette année, nous a permis de nous rendre à la station météorologique de Payerne. Cette dernière distille toutes les informations nécessaires pour des prévisions de qualité et de haute technologie. Après une prise de contact devant une tasse de café près de la gare, nous nous sommes rendus sur les hauts de la ville pour une visite qui s'est déroulée en trois parties. Nous avons d'abord été réunis dans une salle de conférence pour la présentation de cette entreprise et de son utilité avec

réponses aux nombreuses questions posées. Ensuite, salle de commande et présentation du ballon-sonde envoyé deux fois par jour jusqu'à 32 000 mètres d'altitude pour enregistrer de nombreuses données en temps réel tout au long de son ascension. Enfin, visite des installations au sol à l'extérieur où, comble d'ironie, la pluie bien que menaçante et en retard sur les prévisions n'a pas perturbé notre visite. Enfin, c'est autour d'un repas traditionnel mais de qualité que nous avons prolongé ces moments en toute convivialité.

Eric Pont

Décès

Aeberhard Friedrich, mécanicien manœuvre, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 98^e année. PV Biel-Bienne.

Baumann Willy, secrétaire, Lengnau BE; décédé dans sa 85^e année. PV Biel-Bienne.

Druey Claire-Lise, veuve de Robert, Torgon; décédée dans sa 81^e année. PV Vaud.

Dubey Elisabeth, veuve de Pierre-André, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 87^e année. PV Vaud.

Focetola Salvatore, mécanicien, Ville-neuve VD; décédé dans sa 53^e année. VPT MOB.

Garessus Germain, chef de groupe, Porrentruy; décédé dans sa 91^e année. -

PV Jura.

Gogniat Jean-Jacques, secrétaire d'exploitation, Martigny; décédé dans sa 76^e année. PV Valais.

Montavon Gérard, monteur spécialiste, Delémont; décédé dans sa 87^e année. PV Jura.

Thomas Mireille, veuve de Roger, Vouvry; décédée dans sa 84^e année. PV Valais.

Vottero Irène, veuve de Marcel, Biel/Bienne; décédée dans sa 89^e année. PV Biel-Bienne.

Zenkhusen Christian, mécanicien, Naters; décédé dans sa 45^e année. VPT RegionAlps.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 404 ex. (total 42 010 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, 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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch.

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 1^{er} juin 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 25 mai à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 23 mai à 10h.

■ Sous-fédération RPV

Encadrement du personnel sous la loupe

La commission centrale (Co-Centr) s'est réunie à Buchs lors de sa séance ordinaire. Le président central (PC) a informé sur les thèmes d'actualité. La newsletter sur les taux réservés à l'encadrement du personnel à CFF Cargo a fait l'objet d'une discussion. Il est défini combien de pour-cent seront accordés à un chef RCP à l'avenir. Il y aura un modèle 100% encadrement, un modèle avec 70% d'encadrement et 30% d'engagement opérationnel et un modèle 50% encadrement et 50% engagement opérationnel. Un essai pilote va débiter mi-mai à la gare de triage de Bâle dans le cadre du projet Caros. Les tours de service du mois de mai d'un groupe choisi et représentatif de mécaniciens de locomotives seront reproduits dans Caros et les résultats seront comparés à ceux obtenus dans Piper concernant les dispositions CCT-LDT-BAR

et le calcul des comptes. Le tableau synoptique concernant la décision 33 sera traité à la conférence CCT, la RPV a fait part de sa prise de position à la dernière séance du comité central. Pour le poste vacant dans la CoCentr, une personne intéressée s'est annoncée, elle sera invitée afin de prendre connaissance des affaires en cours à la RPV. Cette manière de pratiquer a été annoncée à la conférence des présidents. Le caissier central a reçu tous les bilans des sections, les caissiers des sections ont été remerciés pour leur travail. L'effectif des membres à fin avril est de 1278. Les préparatifs pour l'AD et l'anniversaire des 120 ans de la sous-fédération sont terminés. La RPV félicite les candidats des partenaires sociaux de la CCT pour leur élection au Conseil de fondation de la CP CFF.

Le service de presse RPV

■ Rapport de la 4^e séance du comité central AS

Touche pas à mes congés formation!

Nous avons déjà reçu confirmation que les «cours de préparation à l'examen périodique pour CCT» organisés par AS-SEV étaient reconnus en tant que congé-formation. Malheureusement, une région a du mal à l'accepter. Toutefois, le SEV et la sous-fédération AS s'en tiennent à la reconnaissance stipulée dans la CCT. Faisons les choses bien – nos membres utilisent notre offre, réussissent leurs examens et nous remerciant pour l'aide reçue, alors continuons ainsi!

On peut se réjouir des résultats des élections au Conseil de fondation de la CP CFF, tous les candidats de la liste des syndicats ont été élus. Toutes nos félicitations! D'autres élections vont avoir lieu, à la CoPe Infrastructure et à la CoPe P. Les candidats AS se réjouissent de chaque voix obtenue d'un membre de notre sous-fédération.

En ce qui concerne l'application des nouveaux rôles «Effort@gestion du trafic», les syndicats ont

reçu des précisions des CFF. Il s'agit en fait de rétrograder les CCT s'ils ne veulent ou ne peuvent pas assurer des rôles plus «élevés». Est-ce que ces extraits de procès-verbaux doivent être rappelés lors de la prochaine discussion? Respectivement, est-ce que les syndicats devront demander de conclure un accord? Le «principe de la bonne foi» doit de nos jours faire l'objet d'une confirmation écrite afin de donner toutes les garanties utiles.

Dans le trafic voyageurs, les «objectifs d'enregistrement» au guichet ne sont plus pris en compte dans l'évaluation du personnel. Dans certaines régions ceci a été tout de suite appliqué, alors que dans d'autres, comme au Tessin, l'information a été lacunaire. Le film enregistré au guichet avec le natel a aussi donné lieu à pas mal de discussions. Ceci devrait être réalisé sur une base de volontariat et la protection des données doit être assurée. Le PC Peter Käppler a préparé une SEV-info

au nom d'AS. La police des transports doit partir de la gare principale de Zurich, elle est transférée à Altstetten. CFF Immobilier veut pouvoir utiliser ces locaux afin de pouvoir encaisser des loyers plus élevés. Le comité central ne comprend pas cette démarche et affiche clairement sa position: dans les grandes gares, la police des transports doit être présente et disposer d'une bonne infrastructure sur place.

Chez Facility Management, des robots doivent être acquis pour le nettoyage des grandes surfaces, voici encore un exemple de numérisation qui coûtera des places de travail. Les centres de santé remplacent les boutiques et les bureaux dans les gares, Immobilier «se met au goût du jour» et génère ainsi encore des recettes. La sous-fédération AS aimerait être incluse dans le renouvellement de la communication SEV, Peter Käppler en informera le comité SEV.

Alex Bringolf

«Locorama» – Le monde ferroviaire à Romanshorn

Derrière la clôture, une aventure ferroviaire nostalgique

Il n'y a pas de panneau au Locorama qui annonce «Défense de toucher». On peut mettre ses mains et grimper partout, et tout essayer... C'est une aventure ferroviaire d'un genre particulier.

L'aventure commence déjà à la gare de Romanshorn: Roland Parigger, membre du comité de l'association Locorama et Bernhard Berger, vice-président, viennent me chercher. Mais au lieu d'arriver en voiture, ils sont aux commandes du tracteur sur rails «Goofy». Ce dernier m'amène au cœur même du Locorama, dans la vieille remise qui se situe à quelques centaines de mètres de la gare.

Je descends du tracteur pour entrer dans un monde à part. Derrière la clôture circulent les trains CFF, mais ici on trouve

de vieilles locomotives retirées du réseau, une locomotive à vapeur en parfait état de marche tractant ses wagons, une draine et une vieille passerelle à signaux.

Vue plongeante

Roland Parigger, spécialiste aux CFF et membre SEV, me montre son poste d'observation préféré. Il nous fait monter

par un étroit escalier sur la passerelle à signaux – dans toute la Suisse, c'est la dernière du genre qui fonctionne encore. «C'est ici que je préfère être», avoue Roland Parigger en jetant un vaste regard sur toute la surface du Locorama. «J'aime cette vue plongeante!» Il me montre depuis là-haut les voies étroites du train miniature et la vieille pla-

que tournante que nous testerons plus tard avec une draine.

Bernhard Berger me guide à travers la remise des locs qui abrite plusieurs anciens véhicules et locomotives, comme par exemple un magnifique modèle de locomotive à vapeur de type Ec 3/5 du chemin de fer historique Mittel-Thurgau. Roland Parigger me fait essayer le poste d'enclenchement «Gurtellen» prévu pour la formation. Il est relié à un train miniature et je peux vérifier tout de suite quels aiguillages et quels signaux j'ai modifiés. Et voilà que le train circule sur la bonne voie!

Précieux travail bénévole

Après la visite, il y a une bonne odeur de grillade qui nous met en appétit. «Saucisse et pain, voici ce qu'on mange au Locorama!», rigole le chef du grill Roland Parigger, tandis que nous nous asseyons à une

table dehors. Pendant que nous mangeons, Bernhard Berger explique comment le Locorama est organisé. «Nous sommes ouverts tous les dimanches de mai à octobre. L'année dernière nous avons eu environ 3800 visiteurs. Il faut pouvoir les encadrer et prendre soin des divers objets.» L'association exploite le Locorama avec l'aide de bénévoles qui servent à la buvette, font les visites guidées ou contribuent à la maintenance grâce à leurs connaissances spécifiques. Le Locorama recherche constamment des personnes intéressées à apporter leur soutien, afin de faire vivre ce joli petit monde d'aventures.

Karin Taglang

Plus d'informations:
www.locorama.ch
office@locorama.ch



Roland Parigger (au premier plan) et Bernhard Berger en action à la plaque tournante.

Angle droit

En arrêt-maladie depuis des mois, ai-je le droit de sortir ?

Cette question est légitime. Voici quelques réponses.

En cas d'arrêt-maladie, est-il autorisé de sortir de chez soi? C'est plutôt oui, mais attention, toutes les activités ne sont pas autorisées. Mieux vaut donc être bien renseigné par son médecin traitant.

Max est désespéré. Depuis trois mois qu'il est en burn out, il reste assis à la maison. Il ne sort que pour la thérapie. Au début, ça allait encore, mais à présent, il a l'impression d'étouffer. Berta ne va pas beaucoup mieux. Depuis son accident il y a deux mois, elle connaît tout le programme télé par cœur, elle peut même savoir quelles questions vont poser les pré-

sentateurs avant même qu'ils n'aient ouvert la bouche. La physiothérapie fait du bien mais ne représente pas un grand divertissement. Tous deux sont depuis longtemps en incapacité de travail pour des raisons différentes. Est-ce qu'ils sont autorisés à sortir de chez eux?

La place d'un malade est dans son lit!

En cas de grippe, la question ne se pose même pas. Tout le monde est bien content de pouvoir rester au lit. Mais en cas de maladie de longue durée ou d'incapacité de travail prolongée suite à un accident, la situation est tout autre. En principe, la personne touchée doit tout entreprendre pour améliorer

son état de santé et renoncer à ce qui pourrait l'aggraver, ce qui signifie que toutes les prescriptions médicales doivent être suivies (la prise de médicaments, une thérapie, éventuellement subir une opération). Les activités qui risquent de nuire à la santé doivent être évitées (surcharge d'activités, lever du poids, rester debout trop longtemps, etc.). Mais si la personne touchée n'est pas à l'hôpital, alors elle dispose de plein de temps libre à côté des thérapies et des visites chez le médecin. Ce temps libre doit être patiemment enduré, mais dans la mesure où cela est autorisé par le médecin, il peut être aussi dédié à certaines activités.

Il faut aller faire ses

commissions

Max et Berta doivent bien se nourrir. Ils se trouvent dès lors obligés de faire leurs courses. Max doit bien veiller à ne pas se laisser submerger par ses émotions lorsqu'il est au magasin. Berta ne peut pas porter plus de poids que la limite maximum imposée par le médecin. Or, après leurs courses, ils ne doivent pas obligatoirement rentrer tout de suite à la maison. Ils peuvent tout à fait prendre un café. Les promenades au soleil offrent certains bienfaits thérapeutiques

et peuvent aussi être faites sans problème. Il en va de même pour les rencontres en famille ou entre amis. Les activités ménagères normales durant la journée ne sont pas problématiques pour tous les deux si elles ne représentent pas une charge trop grande.

Et la disco avec le plâtre?

Pour ce qui est des activités se déroulant en soirée, les choses se compliquent. Un souper chez des amis ou dans la famille est autorisé. Pour les réunions de sociétés, cela dépend de la situation. Mais une soirée disco avec le plâtre n'est pas une bonne idée. En revanche, le plâtre peut faire bon ménage avec le cinéma si le film ne passe pas trop tard. Selon le diagnostic et les éléments auxquels il faut faire attention, certaines choses peuvent être permises, d'autres pas. Il en va de même pour conduire. Avec certains médicaments, il est déconseillé de prendre le volant, même si l'état corporel le permettrait. Avec un plâtre au pied droit, il est impossible de conduire une voiture, mais s'il est au pied gauche, on peut imaginer conduire une automatique. En cas d'accident cependant, la police ne verrait pas cela d'un bon œil.

Peut-on partir en vacances lorsqu'on se trouve en arrêt-maladie prolongé?

Même si des salarié-e-s sont malades depuis longtemps, le droit aux vacances subsiste; cependant, le nombre de jours est réduit. Des vacances peuvent tout à fait être prises mais il est important qu'elles n'entravent pas la thérapie. Bien souvent, elles ont elles-mêmes un effet thérapeutique. Cela fait du bien de changer de paysage! Donc, si le médecin traitant n'a rien contre un départ en vacances, il

doit faire un certificat pour donner l'autorisation et ensuite, plus rien ne s'oppose à faire un voyage. Pour autant que la personne concernée soit liée par un contrat de travail, les vacances ne sont pas un problème puisqu'en règle générale, le salaire est versé, ou alors une indemnité pour perte de gain. Mais si les rapports de travail sont résiliés, il faut clarifier avec l'assurance perte de gain si, durant cette période, une indemnité est versée.

Sortir de chez soi fait du bien

En conclusion, Berta et Max ont le droit de sortir de leurs quatre murs sans que cela puisse leur être reproché ou que d'autres puissent réagir bizarrement. Depuis qu'ils profitent de prendre l'air, ils se portent beaucoup mieux. Max rencontre régulièrement son frère. Ils ont commencé à jouer au tennis ensemble. Ces quelques activités ainsi que la thérapie lui ont donné la force de recommencer à travailler à un taux réduit. Berta aussi a pu quitter son plâtre et va chaque jour marcher dans la nature avec ses amies. Elle aussi peut reprendre doucement le travail. Une incapacité de travail ne signifie pas qu'il faille rester tout le temps au lit. Afin de retrouver la santé, les traitements médicaux doivent être complétés par un environnement motivant, des sorties en plein air et des contacts avec les proches.

L'équipe de la protection juridique



Au service de la mobilité de leur région, les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire avec des lignes complémentaires.

Nous souhaitons engager :

un Responsable d'équipe voie ferrée (F/H) à 100%

de suite ou à convenir

La mission du poste consiste à garantir la disponibilité permanente de la voie conformément aux normes de sécurité, ainsi qu'à diriger, coordonner, gérer et surveiller les activités et les chantiers du service de la voie.

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

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

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

Délai de postulation : 25 mai 2017

Collaboration exemplaire entre la CoPe et le SEV

Succès pour les agents de train

Un accident de personne est très lourd à porter pour le personnel touché. L'entreprise se doit de soutenir ses gens.

Malgré tout ce qui est entrepris dans ce sens, il n'est pas possible d'éliminer totalement les accidents de personne dans les voies de chemin de fer. Alors que les passagers circulant dans un train concerné par un tel drame sont bien souvent épargnés par les détails de l'accident et qu'ils ne subissent «que» les retards et les suppressions dans l'horaire, un tel accident impliquant la vie d'une personne est très dur à supporter pour le personnel roulant. Cela paraît évident. Et ce n'est pas seulement le personnel des locs qui est touché par les répercussions psychologiques mais aussi les agents de train, qui doivent procéder aux premières démarches pour déterminer les causes de l'accident et pour cela, ils doivent voir le corps de la victime. Rien d'étonnant que les collègues impliqués dans un tel processus puissent ensuite manquer



Le côté réjouissant du job, tandis que les accidents de personnes sont durs à gérer.

le travail durant quelques jours. Cependant, en ce qui concerne les répercussions de ces jours de maladie, depuis quelques années il existait une inégalité de traitement. Pour le personnel des locs, s'il manque jusqu'à trois jours de travail pour cause de maladie suite à un accident de personne, ces jours d'absence ne sont pas pris en compte dans la réduction des jours libres et des jours de compensation (selon

article 77 CCT CFF); de même pour le calcul des vacances. Ceci a fait l'objet d'une décision lors d'une séance de coordination CCT en août 2013. Toutefois les agents de train qui, comme déjà dit, sont touchés dans une même mesure par les accidents de personne, n'ont pas pu profiter de cette réglementation jusqu'ici. La sous-fédération ZPV a voulu supprimer cette inégalité et l'assemblée des délégué-e-s a fait une pro-

position dans ce sens à la CoPe VM. Cependant, l'application prévue a été stoppée l'année dernière par les «instances supérieures». Thomas Walther, président de la CoPe, s'en rappelle bien: cette problématique concernait la CCT, et ni la CoPe ni VM n'étaient responsables en la matière.

Le SEV a trouvé une issue

Thomas Walther s'est adressé à Jürg Hurni, le secrétaire syndi-

cal SEV responsable du dossier. Ce dernier a adressé un courrier à la direction des ressources humaines du groupe. Le fait de s'adresser directement au sommet de la hiérarchie a eu le succès escompté: lors de la séance de coordination CCT d'août dernier, la proposition présentée par Jürg Hurni a été acceptée. Il y a quelques semaines, la réglementation a reçu l'aval de la direction VM et a été introduite avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2017. «Pour pouvoir s'entendre il faut que tout le monde y mette du sien».

Pour Jürg Hurni comme pour Thomas Walther, la collaboration fut exemplaire: «Divers services étaient impliqués. Lorsqu'un service ne pouvait plus avancer il transmettait le dossier au prochain service concerné. Il faut que tout le monde y mette du sien, et alors l'interaction entre les diverses possibilités et les différentes approches est optimale», conclut Thomas Walther, et d'ajouter: «Il faut se soutenir mutuellement afin de voir les alternatives et de pouvoir utiliser les synergies.» *pan, mv*

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



Le concours de **contact.sev**

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

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

Solution du concours paru dans contact.sev n° 07:

L'arrêt du Parc Saint-Jacques à Bâle.

Le sort a désigné Jeannette Wilpert, Kölliken, PV Argovie

Elle gagne un couteau «Outdoor»

Conditions de participation

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 24 mai 2017.