

## Retraité-e-s

Des nouveautés à la PV Genève et PV Ticino a fêté ses 100 ans.

Page 14



## CCT tl: le ciel est plus clair

La CCT tl est désormais sur de bonnes voies: la direction et le SEV ont esquissé des améliorations. Mais rien n'est encore joué!

Page 14



## Sondage CFF!

Le SEV consulte ses membres pour améliorer la CCT CFF/CFF Cargo. Page 16

## Congrès 2017

# Le SEV ne laisse pas tomber les transports publics



**Le Congrès 2017 du SEV s'est déroulé les 23 et 24 mai à Berne avec pour fil rouge la critique à la politique fédérale en matière de transports publics. Mais pas seulement.**

Le Congrès a envoyé un message clair à l'OFT et à la ministre Doris Leuthard durant le Congrès: la politique concurrentielle dans le monde des transports publics est inacceptable. Les Congressistes ont pu entendre les dégâts de la libéralisation en Suède avec

le journaliste Mikael Nyberg. Le président du SEV Giorgio Tuti a dressé un portrait peu flatteur de la concurrence dans l'UE. Les Congressistes ont «sauvé» les transports publics lors d'une action symbolique (photo). Durant ce Congrès, le SEV a également

réaffirmé son soutien à Prévoyance vieillesse 2020. Enfin, signalons la réélection de la direction du SEV et les changements au comité. Bonne lecture!

Discours du président SEV

# Giorgio Tuti: «CFF, BLS, SOB, mettez-vous d'accord»

**En ouverture du Congrès, Giorgio Tuti a appelé les CFF, la SOB et le BLS à s'asseoir autour de la table pour éviter une fragmentation du trafic grandes lignes. Il aussi fustigé la politique européenne et celle de l'OFT et incité à dire oui à PV 2020.**

«Dans l'aviation, 50 % des contrats de travail sont des contrats à durée déterminée. Il y a des situations incroyables. Des pilotes doivent verser de l'argent à la compagnie d'aviation qui les a engagés parce qu'ils veulent atteindre leur quota d'heures de vol pour obtenir ou conserver leur licence de pilote professionnel. Payer pour travailler, un pur scandale!» En ouverture du congrès, le président Giorgio Tuti a livré un sévère réquisitoire contre la politique européenne de libéralisation des transports. Il y a certes l'aviation où les abus sont manifestes, mais le secteur routier n'est pas en reste. «Si en Suisse le salaire moyen d'un chauffeur poids lourd est de 4700 fr., en Europe il est de 1500 euros et en Bulgarie de 215 euros. Des montants qui se

passent de commentaires. Mais il y a pire. Il y a des chauffeurs qui sont payés au kilomètre. T'es pris dans un bouchon, t'es pas payé. C'est de l'esclavage!» Le président du SEV n'a pas inventé ces situations extrêmes de déréglementation des conditions de travail. Elles sont extraites d'une analyse effectuée par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dont Giorgio Tuti préside la branche rail depuis ce printemps. L'ETF a analysé les conséquences de la politique européenne de libéralisation des transports. En Europe, le rail a aussi droit à sa part. «En Allemagne, il existe des dizaines et des dizaines d'agences de travail qui engagent du personnel pour les opérateurs ferroviaires privés. C'est un marché juteux. Mais il pose la question de la formation. Au sein des chemins de fer, la formation est liée à la sécurité. En Europe, la formation d'un pilote de locomotive peut varier de 20 à 1000 heures... Cette carence de formation met en danger tout le rail.» Giorgio Tuti s'est empressé de préciser qu'il n'était pas anti-européen. Bien au contraire: «Je suis pour une Europe unie et sociale.»



Giorgio Tuti a fustigé la politique concurrentielle européenne.

## Combattre les bus low cost

Le président du SEV s'est ensuite attaqué aux bus low cost longue distance, «un secteur où les conventions collectives de travail ne sont pas respectées, où l'interdiction de cabotage est allègrement bafouée. Dans ce secteur, les conditions de travail sont totalement déréglementées, des chauffeurs travaillent jusqu'à quinze heures par jour. Par ailleurs, quel est le sens que

le peuple suisse vote d'importants montants pour financer et développer l'infrastructure ferroviaire (FAIF) si en parallèle on concurrence de manière déloyale le rail par des bus bon marché qui bafouent les règles les plus élémentaires de travail?»

## Un appel aux CFF, BLS et SOB

En Suisse, les concessions des lignes ferroviaires longue distance pour le trafic voyageurs sont en passe d'être renouvelées. Giorgio Tuti estime que les trois principaux opérateurs helvétiques – CFF, BLS et SOB – doivent pouvoir se mettre d'accord «et faire cesser l'OFT dans ce jeu dangereux de la concurrence à outrance, car en fin de compte ce sont les travailleurs qui en paieront le prix». Le président du SEV ne pouvait pas ne pas évoquer l'affaire Crossrail: «Souvenez-vous, nous avons fait recours au Tribunal administratif fédéral contre les salaires de 3600 fr. que Crossrail, avec l'accord de l'OFT, versait à ses mécaniciens. Et nous avons gagné! En Suisse nous voulons des salaires suisses! Malgré cette victoire, l'OFT, avec la complicité du

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, persiste dans sa volonté de libéraliser à outrance.»

## Vers la nouvelle CCT CFF

Giorgio Tuti a porté son regard sur le renouvellement des conventions collectives de travail. «La meilleure garantie pour sauvegarder nos conditions de travail, ce sont les CCT. L'année prochaine débiteront les négociations pour renouveler la CCT CFF. Nous devons commencer à nous mobiliser. Je suis certain qu'au cours de ces négociations nous pourrions compter sur la solidarité des employés des ETC et sur nos collègues pensionnés.»

## Oui à PV 2020

Giorgio Tuti a invité le Congrès à accepter Prévoyance vieillesse 2020 (voir en page 4): «C'est un véritable compromis qu'il faut regarder attentivement. La baisse du taux de conversion et la retraite à 65 ans pour les femmes ne nous plaisent pas. Mais il y a des améliorations. J'en arrive donc à la conclusion que ce projet peut et doit être soutenu.»

## «Ich habe fertig»

En conclusion, il remercie les responsables des sections SEV pour leur engagement, ainsi que les collaboratrices et collaborateurs du SEV pour leur travail. Il se souvient qu'un entraîneur de football italien porte les mêmes initiales que lui: Giovanni Trapattoni, plus habile à coacher une équipe de foot qu'à pratiquer la langue de Goethe. Ce dernier, lorsqu'il entraînait le Bayern Munich, avait mis fin à une conférence de presse par son célèbre «ich habe fertig». Et c'est par ce clin d'œil et avec ces mêmes mots et sous un tonnerre d'applaudissements que le président du SEV a mis fin à son discours. **Alberto Cherubini**

Action des congressistes

# Le SEV sauve les transports publics



Les 250 Congressistes du SEV ont récupérés les dés, symboles des transports publics. Ils les ont sauvés de la destruction orchestrée par l'Office fédéral des transports.

**Durant la 2<sup>e</sup> journée du Congrès, les 250 Congressistes ont envoyé un message clair à l'OFT et à la conseillère fédérale Doris Leuthard: «Nous ne laisserons pas tomber les transports publics.» Le SEV a ainsi fustigé la politique ultralibérale qui met en danger les TP suisses.**

Perchée sur une échelle, la conseillère fédérale Doris Leuthard observe avec passivité la scène. Elle s'en détourne. Elle laisse le champ libre à l'Office fédéral des transports qui applique actuellement une politique de destruction massive des transports publics. On en veut pour preuve le risque de fragmentation du trafic grandes lignes ou la concurrence du rail par les bus longue distance. Autant de dossiers d'une actualité brûlante (voir en page 2).

Le 2<sup>e</sup> jour du Congrès, le SEV a mis en scène le massacre

des transports publics voulu par la Vision 2030 de l'OFT. Symbolisés par des dés marqués par les 6 pictogrammes des branches dans lesquelles le SEV est actif, les TP ont été balancés dans le vide par un personnage à l'effigie de l'OFT aux intentions malveillantes – sous le regard de la fausse conseillère fédérale. Huées et sifflets des congressistes, mais aussi des «Honte, honte» ou «Dehors, dehors». La politique de l'OFT et du DETEC a reçu un signal clair!

## Les TP sauvés!

Les congressistes n'avaient pas l'intention d'assister à la scène sans réagir. L'action était placée sous le slogan «Nous ne laisserons pas tomber les transports publics». Les 250 délégué-e-s en habits de travail, en gilets de protection ou portant des drapeaux ont sauvés les dés de la destruction qui leur était promise en les réceptionnant sur une bache SEV. Ce sauvetage en bonne et due forme confirme la position du SEV qui n'entend

pas accepter que la Suisse joue les excellents élèves en matière de libéralisme. Même Matthias Rohrmann (page 5) l'a confirmé! Le SEV va continuer à s'opposer par tous les moyens à la concurrence et à ses conséquences pour le Service public, les conditions de travail et salariales du personnel.

Vivian Bologna

ÉDITO

Après un Congrès, il est fondamental d'en dresser le bilan à tête reposée. Une semaine après, que faut-il en retenir? D'abord la camaraderie et la solidarité. Je n'ai pas croisé une personne qui soit venue par devoir. Devoir au sens négatif. Par contre, j'ai vu des congressistes animés par le plaisir d'en être, disciplinés et conscients de leurs responsabilités. Le Congrès a d'ailleurs signifié clairement que sa responsabilité ne pouvait être limitée à une journée. Il souhaite pouvoir laisser du temps à l'expression des opinions, au débat.

«L'exemple de politique libérale catastrophique suédois devrait faire office d'électrochoc.»

Giorgio Tuti

Il me tient à cœur de souligner l'importance des orientations prises: du soutien à Prévoyance vieillesse 2020 en passant par le suivi de l'impact de la numérisation sur les places de travail, ainsi que la confirmation de nos politiques contractuelles et syndicales éprouvées. Elles ont d'ailleurs contribué à la décision des collègues de PUSH de rejoindre le SEV. Et le Congrès leur a réservé un accueil des plus chaleureux.

Les délégué-e-s ont aussi clairement pris position contre la politique de libéralisation actuelle. Avec son action «Nous ne laisserons pas tomber les transports publics», le Congrès a envoyé un message limpide à l'Office fédéral des transports d'une part, à sa ministre de tutelle d'autre part. Fil rouge négatif de ce Congrès? La politique des transports suisses. Dans ce domaine, la Suisse fait office d'excellent élève libéral en Europe, en mettant la concurrence sur un piédestal. L'exemple catastrophique suédois présenté par le journaliste Mikael Nyberg devrait pourtant faire office d'électrochoc. Le SEV va d'ailleurs envoyer des exemplaires de son livre à l'OFT et au DETEC, au cas où ils ne connaîtraient pas la situation du côté de Stockholm...

Bien sûr, après les Congrès naissent des interrogations: le timing est-il suffisant pour débattre? Les procédures de prises de paroles sont-elles perfectibles si l'on veut encore améliorer la démocratie syndicale? Quant à l'avenir du SEV, il s'est invité sur scène. Les jeunes ont lancé un appel aux sous-fédérations afin qu'elle réfléchissent à leur relève, les baby-boomers arrivant bientôt à la retraite.

Si les papiers d'orientation donnent la route à suivre, les interrogations permettent de lancer de nécessaires débats. Avec en point de mire le centenaire du SEV en 2019.

## VIDÉOS

Découvrez les vidéos de l'action sur notre page facebook

SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals

et sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## ÉLECTIONS

### La direction du SEV plébiscitée, changements au comité

Le président Giorgio Tuti, les vice-présidents Barbara Spalinger et Manuel Avallone, ainsi que l'administrateur des finances Aroldo Cambi ont été réélus sans coup férir pour 4 ans. «Après huit ans de présidence, avoir été élu par le congrès à l'unanimité est une marque de confiance qui me touche énormément. Vous pouvez compter sur mon engagement», a commenté Giorgio Tuti après sa brillante

élection. Tout en remerciant les délégué-e-s pour leur confiance, Barbara Spalinger a relevé que «la vice-présidence est un travail exigeant, mais j'ai beaucoup de plaisir à l'exercer». Manuel Avallone a déclaré être «très fier d'être vice-président du SEV et je compte sur votre soutien pour les prochaines négociations CCT CFF». Quant à Aroldo Cambi, il s'estime «très heureux de cette élection et

je remercie chaleureusement les délégué-e-s pour votre confiance». Pour la période administrative 2017–2020, le Congrès a élu Danilo Tonina, vice-président central RPV, à la présidence du comité SEV et Peter Käppler, président central AS, à la vice-présidence. Quant à Bruno Senn, il a été élu à la commission de gestion; René Läubli et Urs Frank ont été élus membres suppléants de la CdG. **AC**

Paul Rechsteiner, président de l'Union syndicale suisse

# Prendre le train en marche

**Paul Rechsteiner a commencé par le début, soit par l'histoire du SEV, marquée par le rail d'abord, puis par l'ensemble des transports publics. Après avoir souligné le poids syndical du SEV, le président de l'USS a lancé un appel en faveur de Prévoyance vieillesse 2020, emboîtant ainsi le pas à Giorgio Tuti.**

«Je suis heureux d'être parmi vous. Le SEV est un pilier du mouvement syndical suisse. Il est le deuxième syndicat de l'USS, la plus grande organisation syndicale faîtière en Suisse.» Paul Rechsteiner – qui a immédiatement félicité Giorgio Tuti pour sa brillante réélection comme président du SEV, a insisté sur l'excellente collaboration au sein de l'USS. Mais il a aussi spécialement mis en évidence l'importance du SEV dans l'histoire des chemins de fer et des transports publics suisses. «Ce n'est qu'à la fin des années '80, au siècle dernier, que l'on a commencé à investir dans le rail et ce fut un vrai combat. Grâce à l'ATE, l'Initiative des Alpes et au SEV, on voit aujourd'hui les résultats de cet engagement, a souligné Rechsteiner. Sur le plan international, nous sommes performants et la Suisse constitue un exemple. Mais sans le personnel des transports publics, sans vous, tout ça n'aurait pas été possible.»

Ces succès ne sont pas éternels. Et pour les conserver, il faut se battre, se mobiliser, a-t-il ajouté. «La concurrence voulue par l'OFT, a-t-il insisté, est absurde et le prix de ses conséquences sera très élevé. On veut sacrifier les conditions de travail du personnel sur l'autel de l'idéologie libérale. Nous devons l'éviter.» Les collaborations syndicales entre le SEV, syndicom et Unia dans le



Paul Rechsteiner a défendu Prévoyance vieillesse 2020.

## POLITIQUE SOCIALE: PV 2020 FAIT DÉBAT



C'était prévisible. Le texte d'orientation Politique sociale, approuvé dans sa forme originelle par le Congrès, a été au centre des débats, notamment en raison de Prévoyance

vieillesse 2020. Une réforme qui a suscité quelques aigreurs d'estomac. La section tpg, par le biais de son président Vincent Leggiero (photo Alexander Egger), est montée au front. Répondant à Paul Rechsteiner, il a déclaré: «Il n'y a rien de nouveau dans le fait que la droite n'aime pas l'AVS. Le problème est ailleurs. A commencer par la réelle volonté de lutter contre la hausse de l'âge de la retraite des femmes. Que dois-je penser aujourd'hui? Que ce ne furent que des mots? Que pendant des années les syndicats n'ont fait que dénoncer l'augmentation de l'âge de la retraite?» Vincent Leggiero n'arrive pas à comprendre. Il conclut avec cette question: «Ce sont les syndicats qui doivent renforcer les partis politiques ou les partis politiques qui doivent servir de soutien aux syndicats?» Selon Vincent Leggiero, il faut couper le cordon ombilical: «Aujourd'hui, plus que jamais, il est nécessaire d'affirmer notre indépendance syndicale. On peut le faire en laissant par exemple la liberté de vote sur PV 2020.» Giorgio Tuti lui a répondu immédiatement en soulignant qu'un syndicat comme le nôtre ne peut laisser la liberté de vote sur un dossier aussi important. Le président a aussi rappelé que toutes les procédures internes ont été respectées. «Vincent, tu as le droit d'exprimer ton scepticisme et ton opposition au projet. Mais de

mon côté, je dois rendre tout le monde attentif que modifier une décision prise démocratiquement serait un signal contradictoire.» Tuti a donc invité le plénum à suivre la position officielle du SEV. La grande majorité des congressistes l'a suivi.

Avant cette discussion sur PV 2020, Vincent Brodard a évoqué les points principaux du texte d'orientation, rappelant que les années à venir seront marquées par les discussions sur le financement et le développement de la sécurité sociale. «D'autres sujets toucheront aussi notre quotidien, à l'instar de la réforme sur les prestations complémentaires et l'évolution de l'assurance invalidité (AI). Celui ou celle qui souffre d'une maladie de longue durée et est limité-e dans l'exercice d'une activité lucrative, dépend des prestations de l'AI. Les réformes de l'AI et une jurisprudence restrictive ont limité de manière importante l'accès à des rentes AI. Quant aux prestations complémentaires (PC), Vincent Brodard a souligné que «les montants actuellement retenus pour les dépenses de loyer dans les prestations complémentaires ne suffisent absolument plus». Le Parlement discute enfin d'une hausse des montants maximums pris en compte pour le calcul du loyer. Cette intention est à saluer, afin que les PC garantissent à nouveau le minimum vital. Au vu de l'augmentation croissante du nombre de salariés de plus de 50 ans dans les entreprises de transports publics, les modèles de retraite anticipée qui ont été négociés avec les CFF doivent être introduits dans les ETC également, sous une forme adaptée.

frg/vbo

transport routier sont donc les bienvenues.

### Prévoyance vieillesse 2020

En tant que président de l'USS, Paul Rechsteiner ne pouvait pas ne pas lancer un appel en faveur de PV 2020: «C'est un projet important pour l'avenir des retraites. Je le sais, le débat fait rage. Nous devons toutefois regarder la réalité avec lucidité et nous rendre compte que la droite économique et le patronat sont les premiers à vouloir couler ce projet qui prévoit une amélioration des rentes et un renforcement de la sécurité sociale.»

Le conseiller aux Etats socialiste saint-gallois ne le cache pas: l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans est évidemment négatif, «mais ce serait une erreur d'ignorer toutes les améliorations. Après des années d'immobilisme, nous avons pu augmenter les rentes AVS des personnes seules et des couples. Ce sont des hausses significatives qui comptent au quotidien des retraité-e-s. Minimiser ce résultat serait une erreur. Souvenez-vous aussi que la droite combat ce projet parce qu'il prévoit un renforcement de l'AVS. Nous ne pouvons pas regarder passer les trains, mais les prendre aussi quand ils sont en marche. Surtout quand ils sont en marche.»

Paul Rechsteiner a donc invité les congressistes à approuver PV 2020 et à retrouver cette volonté de lutter, qui caractérise la sécurité sociale suisse, dès l'aube de l'AVS. Soit depuis que le conseiller fédéral socialiste Hans Peter Tschudi a eu la force et la détermination de la créer.

Françoise Gehring/vbo

Exposé du journaliste suédois Mikael Nyberg

# Suède: quand le rail se désagrège

**Le journaliste suédois Mikael Nyberg a décrit les conséquences dans son pays de la libéralisation du marché ferroviaire et de la séparation entre l'exploitation et l'infrastructure. La course au profit a engendré une baisse de la qualité de l'offre, du matériel roulant, des infrastructures, des services et de la sécurité.**

«L'expérience ferroviaire suédoise est peut-être perçue comme un modèle par l'UE, mais pour les Suédois c'est un vrai désastre», a expliqué Mikael Nyberg. « Nous sommes le premier pays d'Europe à être revenu au chaos qui caractérisait le marché au 19<sup>e</sup> siècle.» Dans l'histoire des chemins de fer, c'est d'abord le marché qui a prévalu. Mais à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, il est devenu évident qu'un réseau ferroviaire ne peut pas fonctionner correctement sans coordination et sans planification. C'est pourquoi des monopoles ont été créés: aux USA, toutes les composantes du système ont été intégrées verticalement dans des compagnies ferroviaires privées, et



A. Egger

en Europe plutôt étatisées. Les chemins de fer nationaux suédois (SJ), qui ont exploité les lignes à partir de la moitié du 19<sup>e</sup> siècle, ont accru leur part sur l'ensemble du trafic ferroviaire (40% en 1931 et 95% en 1960). Mais en 1988 le Parlement suédois externalisa les infrastructures à la société Banverket, qui fusionna en 2010 avec l'administration des ponts et chaussées pour former Trafikverket. Jusqu'à aujourd'hui les infrastructures appartiennent certes à l'Etat, mais leur entretien fait l'objet d'appels d'offres.

## Baisse des prestations

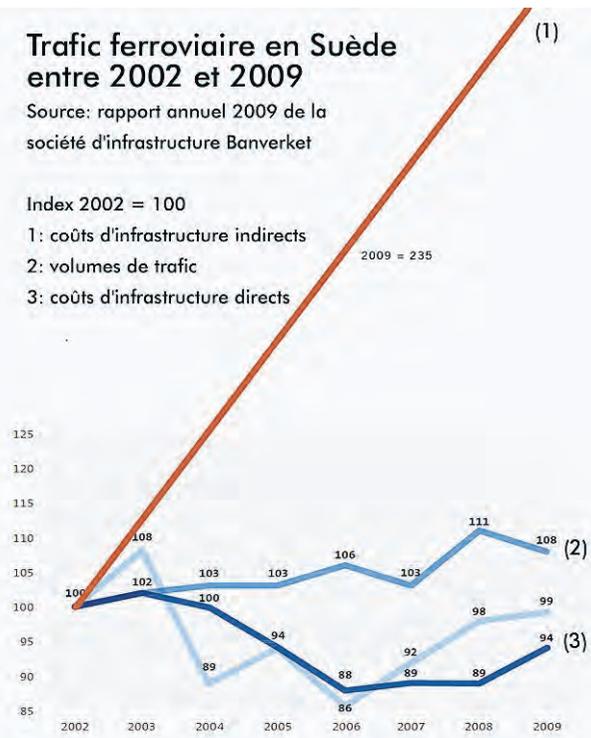
En 2001, les divisions Transport de voyageurs et Cargo des Chemins de fer suédois ont été transformées en entreprises indépendantes: SJ AB et Green Cargo AB. Et le marché ferroviaire a été entièrement libéralisé. Les gares et les terminaux ont été regroupés sous l'égide de la société Jernhusen AB, qui fait elle-même partie de la holding publique Swedcarrier AB. En 2001, on y a également incorporé les ateliers en tant qu'entreprises autonomes. La SJ AB assure certaines liaisons longue distance, mais elle peut mettre au concours les liaisons peu rentables. Le trafic local est financé et acheté par les provinces, qui confient généralement leurs lignes aux opérateurs les plus avantageux. Ceux-ci économisent partout où ils peuvent: dans l'offre, dans le

## Trafic ferroviaire en Suède entre 2002 et 2009

Source: rapport annuel 2009 de la société d'infrastructure Banverket

Index 2002 = 100

- 1: coûts d'infrastructure indirects
- 2: volumes de trafic
- 3: coûts d'infrastructure directs



Les coûts indirects d'infrastructure ont plus que doublé entre 2002 et 2009.

personnel et dans le matériel roulant. Et à leur tour les opérateurs confient à d'autres la maintenance et le nettoyage de leurs trains, avec pour conséquence des wagons crasseux, des toilettes fermées et des carences dans le matériel roulant qui vont jusqu'à des défauts sur les locomotives débouchant sur des suppressions de train. On économise partout. Ainsi, sur les 30 locomotives lourdes de déneigement achetées par les SJ dans les années 1960, il n'y en avait plus que 10 à disposition en 2011

pour faire face à un hiver particulièrement rigoureux. Du coup, les trains et les passagers sont restés en rade pendant des heures. Pour justifier cette réforme ferroviaire, les politiciens suédois ont avancé que la concurrence augmenterait l'efficacité et diminuerait la bureaucratie. Mais la multitude des opérateurs et des appels d'offres a un coût. Et Mikael Nyberg de citer un extrait du rapport annuel 2009 des services chargés de l'infrastructure: «Une part importante et croissante de la dépense globale en

matière de maintenance et de réinvestissements est constituée par les coûts indirects engendrés par l'administration, comme la gestion de la maintenance, les télécommunications, l'énergie et l'interaction avec les opérateurs.» Selon ce rapport, ces coûts administratifs indirects ont plus que doublé de 2002 à 2009, alors que l'augmentation du trafic ferroviaire n'a été que de 8% (cf. graphique). «Sur les voies, il y a de moins en moins d'ouvriers, qui font de leur mieux pour conserver les infrastructures en bon état», a poursuivi Mikael Nyberg. «Mais simultanément, il faut de plus en plus de personnel dans les bureaux pour rédiger les contrats, contrôler les factures et essayer de garder sous contrôle les nombreux opérateurs. En clair, la réforme a débouché sur davantage de bureaucratie.

Ce désastre ne résulte pas du mauvais comportement des individus. «En Suède, les employés des chemins de fer ont vraiment envie de bien faire leur travail, mais c'est le système qui les en empêche. Les compétences professionnelles sont dévalorisées, l'arnaque et le laisser-aller prennent le dessus, ce qui nuit à la sécurité des transports ferroviaires. Ces dernières années, nous avons eu plusieurs accidents et incidents graves imputables à notre nouveau modèle ferroviaire. N'adoptez surtout pas le modèle suédois!», a-t-il conclu.

Markus Fischer/M. Gasser

## «NE DÉTRUISEZ PAS NOS TP»

**Daniela Lehmann**, coordinatrice de la politique des transports au SEV, a présenté le papier d'orientation «Politique des transports»: bien que le système suisse des transports publics (TP) ait fait ses preuves et qu'il passe pour un modèle aux yeux du monde entier, l'Office fédéral des Transports (OFT) souhaite le chambouler en élargissant aux entreprises privées le droit d'accéder au marché et en ouvrant celui-ci à davantage de concurrence, selon le modèle de l'UE. En témoigne

la concurrence de façade, mise en scène par l'OFT, que se livrent CFF, BLS et SOB pour l'attribution des lignes à longue distance. Cette stratégie est lourde de menaces: concentration sur les trafics les plus rentables, déclin des lignes moins rentables, dumping sur le personnel, sans même parler des nombreuses questions sans réponses liées à l'éventuel transfert de matériel roulant et de personnel. De plus, l'OFT entend apparemment autoriser les autocars à concurrencer le

rail. Cette concurrence est déloyale, car ces cars se concentrent sur les lignes rentables, ne paient pas grand-chose pour les infrastructures et offrent des conditions de travail et d'embauche inférieures à celles du rail. Le SEV exigera ici de meilleures conditions et se battra contre la déshumanisation du rail et demandera une pleine exploitation de la redévance poids lourds afin que le rail puisse faire jeu égal avec la route dans le fret.

F/mg

## Dialogue social et résolutions

Matthias Rohmann, de la Communauté européenne du rail (CER, en allemand GEB), qui préside l'Institut du dialogue social de l'Union européenne dans le secteur ferroviaire, et Giorgio Tuti, nouveau président du secteur ferroviaire de l'ETF entendent renforcer leur collaboration. Le SEV est ainsi un partenaire social d'importance, et Giorgio Tuti un homme particulièrement bien placé pour renforcer le partenariat social à l'échelle

européenne. Le Congrès s'est également rangé derrière les résolutions du LPV et du VPT. La première exige de l'OFT davantage de contrôles surprises des temps de travail, des salaires et des aptitudes professionnelles. La seconde exige, dans le secteur de la navigation, la définition des conditions de travail usuelles dans cette branche, en collaboration avec le SEV.

F/mg

Barbara Spalinger présente la politique contractuelle du SEV

# «Solide et stratégique»

**La politique contractuelle du SEV, qui s'appuie principalement sur les conventions collectives de travail (le SEV en a signé 73 à ce jour), a été confirmée au Congrès, avec quelques nouveautés.**

«Si nous devons changer de stratégie tous les deux ans, cela signifierait qu'il y a eu des erreurs. Très honnêtement, je dois dire que notre politique contractuelle est solide et qu'elle vise des objectifs clairs en se basant sur une stratégie qui a fait ses preuves, a affirmé la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger. Parfois, on est confronté à de la contrariété, mais des deux côtés: nous n'avons pas obtenu tout ce que nous souhaitions, mais les employeurs non plus!» Comme imagé par Barbara Spalinger, le texte d'orientation – qui confirme globalement la stratégie du programme du SEV



Barbara Spalinger a notamment évoqué les nouveautés de la politique contractuelle.

– contient deux nouveautés: la première relative aux caisses de pension et la seconde qui concerne l'entame de négociations avec des entreprises dans lesquelles il n'y a pas encore de membres. Certains facteurs qui n'ont pas joué de rôle important jusqu'à maintenant dans les CCT, les influencent désormais

directement. A commencer par les caisses de pension dont l'érosion se fait ressentir dans le porte-monnaie de nos membres. Les augmentations de salaire que nous parvenons à négocier sont très souvent neutralisées par la hausse des cotisations à la caisse de pension, nécessaire au maintien du niveau des ren-

tes. Il s'agit donc d'ancrer dans les CCT le rôle et le droit de codiscussion des syndicats lorsque doivent être prises des mesures et clarifier les synergies avec les commissions de prévoyance. «Comme nous avons pu le constater de manière nette ces dernières années, les CCT jouent un rôle prépondérant

quand il s'agit de fixer les conditions de travail usuelles de la branche. Et cela concerne en premier lieu le niveau salarial. Pour éviter une érosion des conditions usuelles, a souligné Barbara Spalinger, il est possible qu'à l'avenir le SEV doive, dans certains cas, déroger au principe du mandat donné par les membres directement concernés, bien qu'il ait fait ses preuves. Le SEV négociera peut-être des CCT là où il n'a pas de mandat direct, qu'il y ait peu de membres, voire pas du tout.» Et la vice-présidente d'ajouter: «J'ai vu un contrat de Domo Reisen, dont on a parlé à maintes reprises lors du Congrès. Je peux vous assurer qu'il est vraiment indécent. C'est pourquoi il est important de débiter des négociations immédiatement, même sans mandat des membres.» Message reçu 5 sur 5 par le Congrès qui a approuvé le texte d'orientation, ainsi qu'une résolution de la sous-fédération AS.

Françoise Gehring/vbo

Le vice-président Manuel Avallone a présenté le texte d'orientation Politique syndicale

# «Continuons comme ça, tous ensemble»

**«Nous pouvons être fiers de ce que nous avons accompli.»**

**Les congressistes étaient en accord avec le message du vice-président Manuel Avallone. Ils ont réaffirmé leur attachement au syndicat qui doit être renforcé par le biais du recrutement.**

Manuel Avallone a souligné, dès le début de son discours, l'importance du SEV dans les transports publics, mais aussi dans le mouvement syndical suisse: «Nous voulons poursuivre notre politique syndi-

cale qui consiste à dialoguer, négocier mais aussi à lutter. Nous avons su utiliser notre poids tant dans le secteur des transports qu'au sein de l'USS. Et notre poids, nous le devons à la présence de nos membres, qui sont l'ossature de notre syndicat. Un syndicat n'est fort que s'il a beaucoup de membres. Le SEV veut continuer d'être un syndicat fort.»

Inévitablement, Manuel Avallone a lancé un appel à améliorer le recrutement: «Le principe, les membres recrutent les membres, doit être renforcé. Nous devons nous rendre compte que nous sommes confrontés à 1000 décès par année. Il est difficile de freiner la baisse des effectifs sans y

opposer une augmentation des nouvelles adhésions.» Une base syndicale forte, a rappelé Avallone, est capable de se mobiliser en un temps très court. «Nous en avons fait la démonstration avec la manifestation contre RailFit 20/30. Nous pensions parvenir à mobiliser 30 personnes devant le siège des CFF. Nous étions plus de 300! Un succès qui a fortement impressionné les CFF. Nous avons clairement démontré que le SEV sait répondre lorsqu'il est provoqué. Et c'est avec cette même énergie que nous voulons défendre les transports publics et le Service public.» Bien sûr, il faut être prêt à discuter, à évaluer si nos structures sont adaptées aux



Manuel Avallone a rappelé la force du SEV.

besoins futurs. Assurément, le SEV aura plus de poids grâce à la présidence de Giorgio Tuti à la branche rail de l'ETF. Le SEV peut aussi avoir plus de poids grâce aux migrants, aux femmes, aux jeunes, qui veulent jouer un rôle syndical plus important. Le Congrès a accepté

une reformulation du texte d'orientation allant dans ce sens. Un amendement proposé par Nani Moras au nom de la Commission de la Migration du SEV. Le SEV est désormais, plus que jamais, un partenaire social à prendre au sérieux.

Françoise Gehring/vbo

# Une banque a-t-elle besoin d'amis?

Mais tout à fait! Et c'est pour cela que nous sommes très heureux d'avoir le SEV à nos côtés et de continuer à offrir à ses membres des avantages exclusifs.



Bank  
Banque  
Banca

**CLER**

Le Congrès en images

# De PUSH au banquet en passant par le cadeau de PinkRail



Le sourire du président de PUSH Werner Köppel lors de l'intégration officielle au SEV.

Le Congrès, on vous le raconte aussi en images. Ici, nous avons fait un choix forcément subjectif, tant les moments importants étaient nombreux. Nos photographes Jörg Matter et Alexander Egger ont eu le regard affûté. De nombreux autres clichés sont sur notre site internet. [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).



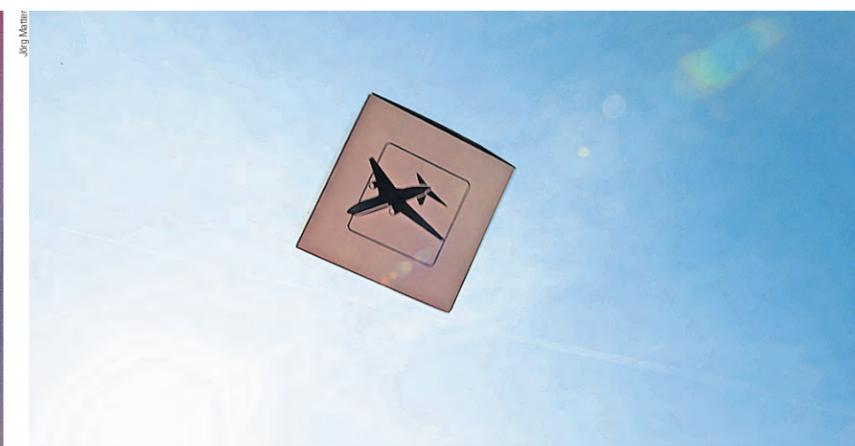
Jordi D'Alessandro et Sabrina Tessmer ont appelé les sous-fédérations à faire de la place et confiance aux jeunes.



Photos des élu-e-s (voir les fonctions en page 2). Barbara Spalinger, Giorgio Tuti, Danilo Tonina, Bruno Senn, René Läubli, Urs Frank, Aroldo Cambi, Manuel Avallone, Peter Käppler.



«Le sirop d'la rue» a envoûté le banquet avec ses reprises de Brel, Gainsbourg, Brassens et Piaf sur des tonalités manouches.



Pendant l'action des congressistes...



Le client-mystère de l'OFT est passé par le Congrès, durant la présentation du Rapport social 2017.



Max Krieg, de PinkRail, a félicité Giorgio Tuti pour son engagement en faveur du respect des LGBT sur la place de travail. Une surprise qui a touché le président du SEV.

Ce n'est qu'un au revoir...

# Actifs des années durant

**Chaque Congrès est l'occasion de prendre congé de syndicalistes qui, après de longues années d'activité à des postes supérieurs, passent la main.**

Cette année, c'est Andreas Menet qui se retire. En tant que président du Congrès, il a dirigé l'organe suprême du SEV. On peut dire de lui qu'il fut le plus haut fonctionnaire de milice du SEV. Andreas Menet est devenu président du Congrès en 2011, avec l'objectif de faire du SEV, alors simple association professionnelle, un syndicat. Ce pas important, préparé de longue date, c'est sous sa direction qu'il a été franchi, le SEV changeant également de qualificatif pour s'appeler désormais, comme chacun le sait, Syndicat du per-



Werner Schwarzer, Ricardo Loretan, Andreas Menet, Brigitte Geser, Christian Suter ont été remerciés chaleureusement.

sonnel des transports. Andreas Menet est entré au SEV en 1981. Après des années d'un travail acharné, cet agent de train s'est hissé au rang de président central de la sous-fédération du personnel des trains ZPV, poste qu'il continuera d'occuper après son départ du poste de prési-

dent du congrès. Il s'agissait également de prendre congé de trois présidents centraux de sous-fédérations. Depuis 1982, Werner Schwarzer a exercé diverses fonctions en faveur du personnel de maintenance. Il a notamment été durant 27 ans président central de

la sous-fédération des employés d'atelier, de celle des employés du matériel roulant, puis président de la sous-fédération du personnel du service technique. Christian Suter est actif aux CFF et au SEV depuis 1972. Il a exercé son activité au sein de la sous-fédération du personnel de

surveillance et, depuis 2000, au sein de la sous-fédération du personnel des travaux, dont il a partagé la coprésidence entre 2004 et 2009 et exercé la présidence depuis 2009. Quant à Ricardo Loretan, il est entré au SEV en 1968. Après avoir été président central VPV durant 15 ans, il a repris en 2009 la présidence de la sous-fédération des pensionnés. Durant de nombreuses années, Brigitte Geser a rendu au SEV des services aussi inestimables qu'appréciés, notamment en tant que membre de la commission de gestion. Elle est entrée au SEV en 1984 et a exercé son activité dans l'ancienne sous-fédération du personnel administratif. Giorgio Tuti a adressé aux membres sortants ses meilleurs vœux pour cette nouvelle étape de leur vie.

pan/mg

## Communication

# Testez le nouveau journal!

**Les nouvelles orientations de la communication SEV ont été présentées au Congrès. Une application est en gestation et le nouveau journal va être testé après l'été. Intéressé-e?**

Votre *contact.sev* fera peau neuve début 2018. Des esquisses ont été présentées au Congrès: on revient au grand format qui permet une meilleure mise en valeur du travail syndical d'un point de vue de l'image. Toujours journal militant, votre nouveau *contact.sev* paraîtra une vingtaine de fois par an sur un papier plus épais et donc plus agréable au toucher. Pour vous donner encore plus envie d'y entrer, il aura une «Une» qui claque, avec des photos grand format. Tandis qu'à l'intérieur, il y aura aussi de l'espace pour

le vide. Il sera donc plus aéré. Voilà pour le graphisme. Pour le contenu, nous voulons mettre encore davantage les membres et leurs activités professionnelles et syndicales au centre de notre journal: par du reportage, du portrait, de l'interview. L'idée est aussi de valoriser notre diversité en racontant des histoires qu'on ne pense pas forcément à raconter. Les femmes et les jeunes auront donc davantage d'espace. Nous voulons aussi renforcer le dialogue avec la direction qui répondra dans le journal à vos questions ou inquiétudes. L'espace lecteurs et les sections seront aussi renforcés.

### Inscris-toi au test

Place au test du produit: si vous êtes intéressé-e, envoyez un mail à [media@sev-online.ch](mailto:media@sev-online.ch) d'ici fin août. Vous recevrez alors fin septembre un



Voici un des projets de Une du futur journal, telle qu'elle pourrait être: des photos plus grandes et de l'espace blanc.

«numéro 0» du journal chez vous avec un questionnaire à remplir. Cela nous permettra

de l'améliorer. Le numérique va se développer: en renforçant la place

des photos et des vidéos sur notre site web dont les contenus doivent encore être adaptés. En poursuivant la progression de notre page Facebook SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals avec du contenu vidéos/images mais aussi en tant que vecteur d'actualités écrites.

Nous planchons aussi sur une application pour favoriser la rapidité de l'information vers les membres et entre les membres. Le but étant aussi de cibler au mieux les destinataires d'une communication et de pouvoir recevoir des notifications.

Tous ces produits seront testés avec les personnes intéressées. Le processus participatif que nous avons entamé avec la Journée de la communication du 2 juillet 2016 se poursuit.

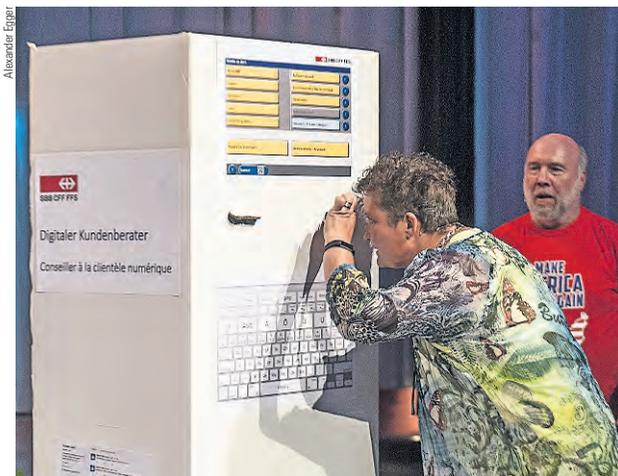
vbo

«Numérisation de la mobilité»: Peter Peyer soumet un nouveau texte d'orientation

# Des humains au lieu des PC

**La digitalisation ne doit pas conduire à une dés-humanisation des transports publics.**

Les textes d'orientation présentent les lignes directrices du SEV, à moyen et à long terme. Elles sont là pour définir les valeurs défendues par le syndicat et les objectifs ultimes qu'il entend poursuivre, au-delà des «affaires courantes». Lorsqu'un nouveau texte paraît, il revêt donc une importance particulière. Le SEV a adopté le texte d'orientation «Numérisation de la mobilité». Et s'il l'a fait, c'est que la direction du syndicat est persuadée que la numérisation va se poursuivre inéluctablement, également dans le domaine des transports publics, et que les employé-e-s, plutôt que de refuser cette évolution, de-



La sous-fédération AS a critiqué avec humour la digitalisation rampante aux CFF.

vraient au contraire participer activement à sa mise en place. En raison de la numérisation croissante, le transport de marchandises et le transport de personnes se transforment. Les

chaînes de mobilité à venir incluront désormais des services de transport partiellement ou entièrement automatisés. Pour être en mesure de garantir un travail décent et maintenir en

place le personnel des transports publics, les partenaires sociaux sont donc appelés à développer des alternatives au travail traditionnel. Les diverses conditions cadres en vigueur dans les différents secteurs professionnels requièrent des réglementations spécifiques: dans le travail en équipes, par exemple, il s'agit de définir clairement l'entrée et la fin du service, tandis que là où la frontière entre vie professionnelle et vie privée n'est pas très nette, il y aura surtout besoin de prendre de nouvelles mesures visant à la protection de la santé.

De nouveaux profils professionnels sont en train de naître, d'autres sont en pleine mutation, d'autres encore sont condamnés à disparaître. Les entreprises doivent donc permettre aux employé-e-s de suivre le

rythme de cette évolution et de s'y adapter par la formation continue. La numérisation ne doit pas être un instrument servant de manière abusive à prendre des mesures d'économie ou des mesures de démantèlement. Comme les salarié-e-s, par leur action, fournissent en permanence de grandes quantités de données, il s'agira d'accorder une attention accrue à la protection des données. La cohabitation constructive d'employé-e-s actifs dans des secteurs professionnels restés traditionnels, avec d'autres actifs dans de nouveaux secteurs, est l'occasion de renforcer le SEV dans son rôle de syndicat tourné vers l'avenir.

Le congrès a donc approuvé sans discussion la nouvelle prise de position «Numérisation de la mobilité».

pan/mg

Christian Fankhauser a présenté le texte d'orientation «Protection de la santé et sécurité au travail»

# Contre le stress et les accidents

**Les directives et les équipements de protection ne suffisent pas: il faut accorder une plus grande attention à la protection du personnel.**

Le monde du travail et ses exigences changent; le SEV en tient compte, notamment en remaniant et en actualisant tous les deux ans, en prévision du congrès, ses «lignes directrices», les fameux textes d'orientation. Au Congrès, d'autres corrections peuvent être décidées. C'est ce qui s'est passé cette année au sujet du document «Protection de la santé et sécurité au travail». Il s'agit d'un vaste chantier, dans lequel les employeurs conscients de leurs responsabilités font également déjà beaucoup. Il s'agit de

thèmes aussi différents que la protection du personnel contre la violence et les agressions, contre les maladies psychiques résultant d'une pression excessive sur le lieu de travail, due aux mesures de rationalisation, etc., la formation à la prévention des accidents ou encore l'application des directives sur le temps de travail, visant à prévenir le surmenage et l'inattention.

**Protection pour certaines catégories de salarié-e-s**

Au travail, les exigences s'accroissent, qu'elles soient d'ordre psychique ou physique. Il importe donc que les conditions de travail soient telles qu'elles permettent aux employé-e-s de travailler dans la dignité jusqu'à leur retraite. Le Congrès a accepté une proposition de Max Krieg qui souhaitait voir ancrée dans la prise de



Christian Fankhauser à la tribune.

position, outre la protection contre les propos et les gestes condescendants, méprisants et discriminatoires, également la défense de l'égalité de traitement et la protection des minorités, qu'elles soient réelles ou supposées.

Certains employés souhaitent que les sujets touchant à la sécurité au travail et à la protection de la santé soient traités exclusivement au sein des commissions du personnel. Le SEV, au contraire, vise une collaboration avec les commis-

sions du personnel existantes. Mais ses sections et branches mènent également leurs propres activités. Le SEV négocie les règlements appropriés dans la CCT, ou les adapte. Mais le SEV s'engage également, de manière indirecte, en faveur de l'amélioration de la prévention, notamment en siégeant dans divers organes comme la commission fédérale de la loi sur la durée du travail, le conseil d'administration de la Suva et diverses commissions internes de l'USS. A chaque lancement ou révision d'un projet de loi, le SEV procède à un lobbying ciblé et s'engage en faveur de réglementations favorables aux employés. Là où il y a des abus, le SEV n'hésitera pas à les dénoncer aux autorités compétentes si les autres moyens sont inopérants.

pan/mg

Les propositions au Congrès

## Non à l'imposition injuste des AG FVP

**Depuis 2016, les retraité-e-s des CFF doivent annoncer comme des revenus les rabais sur l'achat de leur AG FVP. Le Congrès demande que le SEV s'engage contre cette taxation injuste.**

Les délégué-e-s ont approuvé la proposition faite au congrès par la section PV Winterthur-Schaffhouse, qui demande au SEV de se mobiliser pour que l'imposition de l'abonnement général à prix réduit pour le personnel (AG FVP) soit supprimée. Cette taxation est injuste «car beaucoup d'autres salarié-e-s peuvent toucher de leur employeur des prestations et des produits au prix coûtant, ou des avantages du même ordre exonérés d'impôt», a argumenté la section. «Mais avec l'abonnement général à prix réduit pour le personnel des chemins de fer, les autorités fiscales peuvent taxer d'un seul coup et sans aucun problème des milliers d'utilisateurs, raison pour laquelle elles ne se

privent pas de le faire.» La proposition demande au SEV de porter l'affaire «s'il le faut jusqu'au Tribunal administratif fédéral». Le comité a objecté qu'à l'heure actuelle une plainte pour non-respect de l'égalité de traitement avait peu de chance d'aboutir. Juridiquement parlant, on ne peut en effet pas parler d'inégalité fiscale, dans la mesure où la loi prévoit aujourd'hui que tous les avantages consentis par un employeur excédant un rabais de 20% doivent être soumis à l'impôt. Le comité a pourtant fait remarquer que, le cas échéant, la motion Ettlén offre tout de même un moyen d'action. Elle a passé le cap des Etats, puis celui du National le 27 février (avec une modification de la commission économique). Elle souhaite que les utilisateurs de voitures de fonction puissent, dans le cadre de l'impôt fédéral direct, à nouveau déduire pour leurs déplacements jusqu'au lieu de travail, plus que la limite des 3 000 francs acceptée par le peuple lors de la votation du projet de FAIF. Ainsi, les personnes qui utilisent les trans-

ports publics ou se rendent au travail avec leur véhicule privé seraient discriminées. C'est cet élément qui a finalement incité les délégué-e-s à répondre favorablement à la proposition. Le comité du SEV a proposé au Congrès de ne plus mettre sur pied que des congrès d'un seul jour, par souci d'économies. La proposition a été rejetée par 185 voix contre 42, et 12 abstentions. Les opposants ont estimé qu'il ne resterait pas suffisamment de temps pour les discussions de fond et la camaraderie. A nouveau contre l'avis du comité, le Congrès a également accepté la proposition d'AS Mitte qui demande que le délai de résiliation soit plus court et plus flexible. Des propositions de modifications de statuts doivent être proposées pour le prochain Congrès. Le Congrès a aussi approuvé la proposition de la VPT réclamant la constitution d'un service national chargé de recueillir les annonces d'agression et de harcèlement dans les entreprises de transports publics.

Fi/mg

Les messages des invité-e-s

## «Tschortschi» a du boulot

**Conformément à une charmante coutume, le Congrès du SEV est le lieu où les syndicats se rendent visite les uns aux autres. Ces rencontres donnent lieu à des échanges de vues transfrontaliers, ce qui permet d'aborder les problèmes et les solutions des collègues d'autres pays.**

Les délégations d'autres syndicats aiment également le Congrès du SEV pour rafraîchir de vieilles amitiés. C'est une amitié de ce genre qui lie Karl-Heinz Zimmermann, patron de la branche rail au sein du syndicat allemand EVG, et Giorgio Tuti. L'Allemand ne connaît d'ailleurs que le prénom du président du SEV, qu'il estropie joyeusement en un «Tschortschi» peu orthodoxe. Cela n'entame en rien leur amitié. Zimmermann espère que Tuti parviendra à faire bouger les choses dans le secteur du rail au niveau européen. Il trouve «général» le combat mené par le SEV contre les autocars pratiquant le

dumping. Roland Fournery, secrétaire de la CGT, a dressé un portrait sans complaisance des conditions difficiles qui prévalent dans le service public français: délocalisations, pression sur les salaires, menaces, absence de sécurité au travail et de dialogue social. «A la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF), il y a du pain sur planche pour Giorgio Tuti!», a estimé Fournery. Janina Malinowska, de l'ETF, s'est réjouie de «l'occasion formidable qui lui était donnée de pouvoir s'adresser à l'assemblée». Quant à Antonio Corradi, de la Filt Cgil, il a évoqué le rôle difficile des syndicats, surtout lorsque la conjoncture serre un peu. «En Italie aussi nous subissons une pression sur les salaires», a-t-il expliqué, avant de livrer cette conclusion: «Il y a encore fort à faire!» Comme le temps avançait et que l'ordre du jour était chargé, Alphonse Classen, du FNCTFEL luxembourgeois, s'est contenté de saluer brièvement l'assemblée et de louer l'organisation exemplaire de ce congrès du SEV.

pan/mg

## Standing ovation pour l'accueil des membres PUSH

Comme on le sait, l'association du personnel d'aéroports PUSH rejoindra au 1<sup>er</sup> juillet la section SEV-GATA. A l'occasion du Congrès, sous un tonnerre d'applaudissements, le président du SEV Giorgio Tuti a souhaité une cordiale bienvenue à Werner Köppel, président du PUSH (troisième depuis la droite, chef d'équipe au contrôle du chargement des conteneurs auprès de Swissport, à Zurich), à Thomas Blum, vice-président du PUSH (tout à droite, chef d'équipe au département des rampes pour le chargement du fret auprès de Swissport, à Zurich) et à Henri-Pierre Mullner, responsable du PUSH pour la Suisse romande (deuxième de-



puis la gauche, anciennement service manager au Load Control de Swissport, aujourd'hui à la retraite). Giorgio Tuti leur a

remis un drapeau du SEV et quelques gilets de sécurité, avec ce commentaire: «Si jamais, nous en avons d'au-

tres...» Werner Köppel et Henri-Pierre Mullner espèrent que ce syndicat désormais commun, plus grand, avec un ap-

pareil professionnel dont ne disposait pas leur petit syndicat de milice, pourra mieux représenter et défendre les membres, leur offrir de meilleures prestations et mettre davantage de moyens pour acquérir de nouveaux membres. Philipp Hadorn (à gauche), président de SEV-GATA et secrétaire syndical du SEV, espère que l'arrivée de ces 500 nouveaux membres du domaine aérien apportera une impulsion bienvenue. Bert Füller (milieu), du comité de SEV-GATA, mécanicien sur avion auprès de Swiss, à Zurich.

Fi/mg

## Pensionnés

**Mardi 6 juin** ■ **PV Genève**

Départ à 9h  
Gare de Cornavin **Sortie à ST-Gingolph**

Nous avons repris le programme de la sortie 2007 qui avait eu du succès. Arrivée à Montreux à 10h10. Promenade facile jusqu'à l'embarcadere de Montreux, ascenseur pour ceux qui ont de la peine avec les escaliers. Départ du bateau CGN à 10h40. Le restaurant le Rivage a été entièrement restauré et nous attend pour l'apéritif et les filets de perche ou féra. Le bateau du retour est à 15h38 ou 17h41 H pour Vevey - Marché. Quelques minutes de marche et nous sommes à la gare de Vevey pour rentrer à Genève.

Inscrivez - vous en versant 50.- par personne jusqu'au 1 er juin avec le bulletin de versement. Titre de transport : carte journalière ou AG

**Votre comité**

**Jeudi 8 juin** ■ **PV Jura**

Rendez-vous à 8h30  
Delémont **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. 034225773) ou Emile (tél. 0324228789).

**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. 0216246414 ou 0796885716 ou Franco Cerise, tél. 0216528307 ou 0793426978.

**Rosset Yvan**

**Mardi 20 juin** ■ **PV Fribourg**

Départ de Fribourg à 8h30 en car des Grands-Places  
Arrêt à Bulle, départ 9h

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. 0763163707 ou jzulauff@hotmail.com ou Franz Rohner, tél. 0264932015, franzrohner@bluewin.ch.

**Mercredi 16 août** ■ **PV Bienne**

Départ de Bienne à 8h10  
De Lyss à 8h34

Inscription d'ici au 30 juin 2017. Il vous suffit de payer 100.- Fr. par personne sur le compte de chèques 25-10462-2, Verband pensionierte Eisenbahner, Sektion Biel, 2503 Biel/Bienne. Pour le moment, il y a encore des places disponibles. Ceux qui veulent participer, il faut maintenant s'inscrire. Merci de le faire le plus rapidement possible. Notre président est à votre disposition pour de plus amples renseignements Tel. 0333564143.

**Le comité**

## Décès

**Baridon Gisèle**, veuve de René, Valeyres-Ursins; décédée dans sa 87e année. PV Vaud.

**Batschelet Heidi**, veuve d'Ernst, Biel/Bienne; décédée dans sa 92e année. PV Biel-Bienne.

**Bitschin Delphin**, veuve de Johann, Naters; décédée dans sa 82e année. PV Valais.

**Faessler Marcelle**, veuve de Jean, Martigny; décédée dans sa 97e année. PV Valais.

**Jaton Jean-Marc**, ouvrier spécialisé, Valeyres-sous-Rances; décédé dans sa 59e année. TS Romandie.

**Ledermann Hans-Ruedi**, ouvrier spécialisé, Lengnau BE; décédé dans sa 68e année. PV Biel-Bienne.

**Martignier Maud**, veuve de Gilbert, Cossonay-Ville; décédée dans sa 97e année. PV Vaud.

**Michlig Josef**, chef de train retraité, Glis; décédé dans sa 93e année. PV Valais.

**Martignier Maud**, veuve de Gilbert, Cossonay-Ville; décédée dans sa 97e année. PV Vaud.

**Schule Roger**, Lausanne; décédé dans sa 94e année. PV Neuchâtel.

## 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 0794842731. **Esther Geiser**

## Jeunesse

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

dès 10h

Club de modélisme 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 7 ¼ 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.

## Sous-fédérations

**Jeudi 22 juin** ■ **AS**

9h15

**Branche trafic voyageurs**

La branche Trafic voyageurs se retrouve au se retrouve au Secrétariat central du SEV à Berne.

## LECTEURS

# Punir les pauvres pour sauver les riches

La Stratégie énergétique 2050 a été acceptée par le peuple suisse. Ce compromis entre la gauche et la droite du parlement fédéral va creuser, encore une fois, le fossé existant entre les riches et les pauvres parce que son financement s'appuie principalement sur la fiscalité indirecte qui ne tient pas compte de la capacité contributive des contribuables.

Avec ce projet, qui a aussi l'aval des directions syndicales, la classe ouvrière qui se loge principalement dans des HLM chauffés au mazout ou au gaz, va payer l'essentiel de l'augmentation de la taxe CO<sub>2</sub> sur les énergies fossiles. La classe moyenne supérieure, celle qui se précipite dans les aéroports lors des week-ends prolongés, bénéficiera encore de la défiscalisation du carburant des compagnies aériennes. Autre disparité choquante, l'usage consistant à offrir à l'élite politique et économique de notre pays un abonnement général CFF de 1<sup>re</sup> classe, un cadeau défiscalisé admis comme un privilège de fonction. Dans les entreprises, le patron et les cadres se déplacent dans de belles voitures, si possible de grosse cylindrée.

Ce genre d'excentricité, qui contribue à l'image de marque de l'entreprise, est considéré comme un avantage de classe, évidemment découplé de la fiscalité directe. Mais les petites mains qui tous les jours, pour leur travail, doivent se rendre dans des zones artisanales ou commerciales, mal desservies par les transports publics, devront s'acquitter, sans discernement, des taxes prévues par la nouvelle loi sur l'énergie.

Cette loi n'empêchera pas la société civile de devenir toujours plus vulnérable à la croissance prédominante de numérique, grande consommatrice d'énergie électrique. On a déjà pu le constater lors des émeutes sociales du nouveau millénaire. Lorsqu'il n'y a plus d'électricité, il devient impossible de retirer de l'argent liquide pour s'acheter une bouteille d'eau, pourtant indispensable à la survie. Dès lors il ne faut pas s'étonner qu'il y ait des scènes de pillage de plus en plus fréquentes dans les zones précarisées par les riches.

**Jean-Claude Cochard**,  
président de l'Union syndicale vaudoise

## TRANSPORTS PUBLICS LAUSANNOIS

## Renouvellement de la CCT: «Nous posons les fondements!»

«La séance de négociation du 17 mai a été généreuse: le système salarial est enfin à la hauteur de nos demandes, l'organisation du temps de travail devient plus transparente et le modèle proposé pour les bonifications est plus équilibré que le système actuel. Nous avons posé de solides piliers pour la nouvelle CCT ti», commente le secrétaire syndical du SEV Christian Fankhauser. La direction a entendu et compris les demandes du SEV concernant le système salarial! La mobilisation a payé. «Nous pouvons être satisfaits. Le nouveau modèle

salarial prend en compte des valeurs minima et maxima acceptables, une grande lisibilité, reconnaît l'ancienneté et valorise la fidélité. Les transitions dans le nouveau système doivent encore être examinées», poursuit Christian Fankhauser. Deuxième pilier de la CCT, le temps de travail. 40 heures pour toutes et tous. Pour le personnel en horaire variable, la direction a donné des garanties importantes: le système actuel avec plages adaptables le matin et le soir demeure. Pour le personnel en horaire souple, des amplitudes doivent être définies, le travail du soir et du samedi doivent

être valorisés. Troisième pilier de la CCT, les bonifications et indemnités. La direction propose une clarification du système avec des bonifications du soir, de nuit et de nuit extrême. L'avantage est la clarification et la transparence. Les indemnités de conduite de l'unité LEB sont maintenues. Des points importants restent à régler: l'articulation des vacances, l'affinement des bonifications. Les négociations se poursuivent le 13 juin. Venez nombreux le 6 juin à 19h30 à la Maison du Peuple de Lausanne pour donner votre avis.

vbo

## AG de la PV Genève

## Allons loin en marchant ensemble!



Le nouveau comité en mode selfie.

Le président Serge Anet ouvre l'assemblée devant 57 membres dont 1 retraité SEV TPG qui s'est trompé de séance... mais il est le bienvenu.

Pour commencer, le président pose la question de savoir quelles sont nos attentes venant à cette assemblée? Revoir les copains et copines, s'informer, remercier le comité, pour l'unité syndicale et la solidarité.

En janvier 2017 les membres ont reçu un courrier de REKA avec 1 bon de 100 fr. valable jusqu'au 31.12.2023 et uniquement pour le PARK HOTEL BRENSCINO!!! Il semble que quelques membres ne l'ont pas reçu ou a-t-il été pris pour

de la réclame?

Les comptes et différents rapports sont approuvés avec remerciements. Josiane Chaillet et Roger Tacheron sont les deux nouveaux membres du comité. Le président les remercie pour leur efficace collaboration. Il manque encore un membre pour compléter le comité mais l'appel reste sans écho. Ginette Clerc et André Zulauf prennent leur retraite de la commission de gestion. Yves Demierre et Michel Roy sont élus pour les remplacer. Le comité proposait de modifier les statuts pour des collègues qui ont quitté le SEV mais désirent participer à nos acti-

ités comme membres sympathisants. La discussion est très animée. La conclusion: la porte du SEV reste ouverte même après une démission. Celui qui veut participer n'a qu'à demander sa réadmission. La proposition du comité est refusée par tous les membres présents.

L'assemblée d'automne aura lieu le mardi 17 octobre 2017 à l'UOG.

Et un proverbe africain conclut l'assemblée: «Si tu veux aller vite, marche seul, mais si tu veux aller loin, marchons ensemble!»

Le secrétaire: Roger Tacheron

## PV Ticino

## Centenaire en grande forme



## 100 ans ça se fête dignement. Le 18 mai, la section PV Ticino a fêté son centenaire!

Quelque 200 collègues ont rallié le marché couvert de Mendrisio pour l'événement. Accueillis par le comité au grand complet avec à sa tête le président Eligio Zappa, visiblement fier de ce jubilé.

Zappa a rappelé la naissance de la section, dans un contexte difficile, celui de la Première Guerre mondiale et de tension sociale qui débouchera sur la Grève générale de 1918.

La justice militaire poursuit 3500 personnes, dont une grande partie de cheminots et en condamna 147. Un siècle

après, Zappa a exprimé sa gratitude envers tous ceux qui se sont engagés pour la défense des travailleurs et travailleuses. Dans un souci d'unité en cette période d'accélération technologique, la section tessinoise avait invité aussi les sections actives. Jeunes et moins jeunes doivent rester compacts. Giorgio Tuti, président du SEV, a souligné le grand investissement du comité, tandis que le président central PV Roland Schwager a félicité chaleureusement l'heureux centenaire, venu au Tessin pour la première fois dans sa nouvelle fonction. Pour le prochain centenaire, la section a fait réaliser un nouveau drapau par une membre. Gi/vbo

## 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 15 juin 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 8 juin à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 6 juin à 10h.

Angle droit

# Es-tu en mesure d'être président?

Au Congrès, on vote et on élit selon les statuts du SEV, qui valent aussi pour tous les autres organes

**Tu peux tester ici tes connaissances des différentes dispositions. Celui ou celle qui répond à ces questions sans consulter le classificateur peut contrôler les réponses ci-dessous pour savoir s'il ou elle est en mesure d'être président-e du Congrès...**

1. En début de Congrès, comment la majorité absolue des personnes avec droit de vote se calcule-t-elle?  
a) C'est la moitié des personnes présentes avec droit de vote.

b) C'est la moitié des personnes avec droit de vote plus un.  
c) C'est la moitié des personnes présentes plus un.

2. Quand une élection ou une votation à bulletin secret peut-elle être exigée?

a) Lorsque deux tiers des personnes avec droit de vote l'exigent.  
b) Lorsque 10% des personnes avec droit de vote l'exigent, mais ceci n'est possible que pour des élections.  
c) Lorsque 10% des personnes avec droit de vote l'exigent.

3. Contre quelles décisions peut-on lancer un référen-

dum?

a) Seulement contre les décisions ordinaires.  
b) Contre toutes les décisions du congrès sauf les élections.  
c) Contre toutes les élections et les décisions, sauf les décisions urgentes.

4. A quelle occasion le président n'a-t-il pas de voix prépondérante?

a) Pour les élections.  
b) Pour les votations qui le concernent directement.  
c) Lors du congrès.

5. Que se passe-t-il en cas d'égalité des voix, lorsque le président n'a pas de voix prépondérante?

a) La proposition est refusée.

b) La proposition est acceptée.

c) La votation doit être répétée jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'égalité des voix.

6. Pour les votations dont le résultat est évident, il n'est pas nécessaire de procéder à un décompte des voix, sauf:

a) Si un délégué exige un décompte.  
b) Si 10% des délégués exigent un décompte.  
c) Si la majorité absolue des délégués exige un décompte.

7. S'il y a deux propositions de modification concernant une décision, comment pro-

cede-t-on au vote?

a) D'abord on vote pour partager les deux propositions de modification, puis la proposition qui est acceptée est mise en votation contre la proposition initiale.

b) Les deux propositions de modification sont opposées l'une à l'autre. La proposition qui gagne est considérée comme étant acceptée.

c) On vote tout d'abord pour savoir si la décision doit être changée ou non, et ensuite on vote pour choisir entre les deux propositions de modification.

Solution:

1b/2c/3a/4c/5a/6a/7a

Union syndicale suisse

## L'AVS n'est pas un jouet

**Depuis des années, UBS publie au moins une fois par an une soi-disant étude sur l'AVS qu'elle se fait un plaisir de dégommer. La dernière date d'il y a 10 jours. Je n'en ai pas cru mes yeux.**

UBS répand la panique selon un schéma bien rôdé. La banque brandit la menace de la démographie et assène sans relâche aux potentiels clients que l'AVS a de gros problèmes de financement. Mais pas un mot sur le fait que l'AVS verse actuellement plus du double de rentes (2,2 millions) qu'en 1975 (900 000), sans que les cotisations n'aient jamais été augmentées. Pas un mot non plus sur le fait que toutes les études qui depuis 30 ans prévoyaient un trou financier désastreux ont été démenties. Il est effectivement impossible de prévoir à aussi long terme

que ne le fait UBS. L'Office fédéral des assurances sociales a pour sa part fait des prévisions jusqu'en 2045 qui prennent en compte une augmentation de la productivité pourtant très prudente. Résultat: il faudrait un léger financement additionnel d'un peu plus de 1% du PIB. L'étude d'UBS ne vaut donc même pas le papier sur lequel elle a été écrite.

Depuis peu, UBS insiste aussi sur les problèmes de caisses de pension. Elles sont incontestablement dans une situation difficile en raison des taux d'intérêts extrêmement bas. Ce n'est pourtant pas une raison de présenter le système des trois piliers comme si le premier pilier s'écroulait et le deuxième présentait de larges fissures alors que le 3e pilier serait dans un état irréprochable. Car le problème des taux d'intérêts bas se pose également pour le 3e pilier, comme pour tout système de prévoyance par capitalisation.

Mais UBS n'en a que faire: elle promet dans son prospectus des fonds de prévoyance qui comportent jusqu'à 75% d'actions. Sans aucun scrupule, même si la banque écrit en tout petit que plus le pourcentage d'actions augmente, plus les fluctuations de valeurs et donc les risques sont importants. Et si je dois prendre ma retraite pendant que la Bourse est en crise? Et ce n'est pas là un scénario catastrophe de syndicaliste. En ce qui concerne les comptes de prévoyance du 3e pilier défiscalisés, je ne peux en effet pas décider librement quand je retire le capital, ni quand je paie des impôts dessus.

Sur les 67 dernières années boursières, 19 ont clôturé sur une baisse. Cela veut dire presque tous les quatre ans. C'est un risque bien trop élevé pour tous ceux qui ne sont pas très fortunés, comme l'explique cet article. UBS se garde bien de dire que ses produits

sont chers. Les traders, les bourses, les fonds et la banque, chacun ramasse son écot sur mon 3e pilier. Au contraire de l'AVS: elle est gérée de manière tellement économique et efficiente que notre assurance sociale est celle qui peut de loin générer le plus de rente avec chaque franc de cotisation.

**Traders, assureurs et banquiers ne gagnent rien avec l'AVS**

Et comme, grâce au système de financement par répartition, toutes les cotisations salariales financent directement les rentes des retraité-e-s, il n'y a pas d'argent à se faire pour les banques et les assurances. UBS brandit plutôt la peur du vieillissement démographique et essaie de monter les générations les unes contre les autres. Celles et ceux qui bénéficient maintenant de leur retraite ont, pendant leur vie active, financé la retraite des seniors d'alors. Et celles et

ceux qui actuellement travaillent et cofinancent de leurs cotisations les retraites actuelles, pourront bénéficier plus tard de l'AVS.

Une AVS solide et des caisses de pensions stables ne sont pas dans l'intérêt des banques, des assurances et de leur association économiquesuisse. Ils ne voient donc pas d'un très bon œil Prévoyance vieillesse 2020 qui renforce l'AVS et sécurise les retraites. Et préfèrent peindre le diable sur la muraille pour nous convaincre de la nécessité de contracter un 3e pilier onéreux et très risqué. Ne nous laissons pas entraîner dans ce jeu de dupe. En votant Oui au compromis Prévoyance vieillesse 2020, nous pouvons contrecarrer leurs plans. Le 24 septembre, la balle est dans notre camp.

USS, Doris Bianchi

Sondage CCT CFF/CFF Cargo

# Chers membres, votre opinion compte!

**Les négociations CCT CFF/CFF Cargo commencent début 2018. Le SEV sonde ses membres. Le point avec Manuel Avallone, vice-président SEV.**

■ **Manuel Avallone, qu'espères-tu apprendre de l'enquête sur la CCT CFF/CFF Cargo?**

L'enquête nous permet d'être plus près des gens. Nous recevons des retours intéressants de la part de nos membres qui nous montrent dans quelle direction nous devons aller. Grâce à cette enquête, nous pouvons réunir les demandes et établir sur cette base un catalogue des revendications. Mais le but n'est pas que les membres formulent eux-mêmes les revendications. Nous avons la conférence CCT pour cela. Nous voulons plutôt définir les thèmes principaux, puis compléter et formuler nos revendications en conséquence.

■ **Selon l'expérience, où sont les problèmes majeurs?**

Dans la dernière enquête, le départ à la retraite est ressorti du lot. Pour les membres, il est important d'avoir de bonnes possibilités de retraite anti-

ciée. Les garanties salariales constituent un deuxième point central, elles sont constamment remises en question par les CFF.

■ **D'où viennent ces garanties salariales?**

Avec l'introduction du nouveau système salarial Toco, les CFF ont cherché à diviser leur système salarial en diverses branches avec plusieurs courbes salariales. Mais nous nous sommes opposés à cela. Les CFF sont une entreprise d'une seule branche, celle des chemins de fer. Toutes les catégories professionnelles y sont représentées. Finalement, nous avons pu obtenir qu'il n'y ait qu'une courbe salariale, resp. deux avec celle des mécaniciens de locomotives. Les fonctions ont été réévaluées et attribuées à un niveau d'exigences. Une des conséquences a été que les salaires maximums à atteindre ont été rabotés ici et là, mais seulement

pour les nouveaux collaborateurs. Les autres ont reçu en compensation ce qu'on appelle une garantie salariale. Ceci n'est que justice car ces personnes ont toujours fait leur travail et elles disposent du savoir-faire dans l'entreprise. Il ne serait pas juste de leur retirer quoi que ce soit.

■ **La CCT arrive à échéance seulement à fin 2018. Pourquoi les négociations commencent-elles déjà au début de l'année?**

La CCT actuelle ne sera pas échue sans être dénoncée. Il est possible de la dénoncer pour la première fois pour la fin 2018 avec un délai de résiliation de six mois. Mais si elle n'est pas dénoncée par une des deux parties et si aucune négociation n'a lieu, elle se prolonge automatiquement d'une année. Cependant, d'habitude des négociations sont engagées. Les négociations commencent au début 2018 afin que l'on puisse les terminer avant la fin juin. Car il n'est plus possible de dénoncer la CCT une fois que le délai de résiliation est entamé,

et nous voulons nous réserver la possibilité de le faire.

■ **Qu'aimerais-tu recommander à nos membres avant que l'enquête ne commence?**

Le plus important est qu'ils remplissent absolument le questionnaire. Pour nous, il est fondamental de connaître les besoins et il faut que la conférence CCT puisse étayer son

mandat de négociation sur un large échantillon de la base. Après le début des négociations également nous aurons besoin de leur soutien.

Karin Taglang

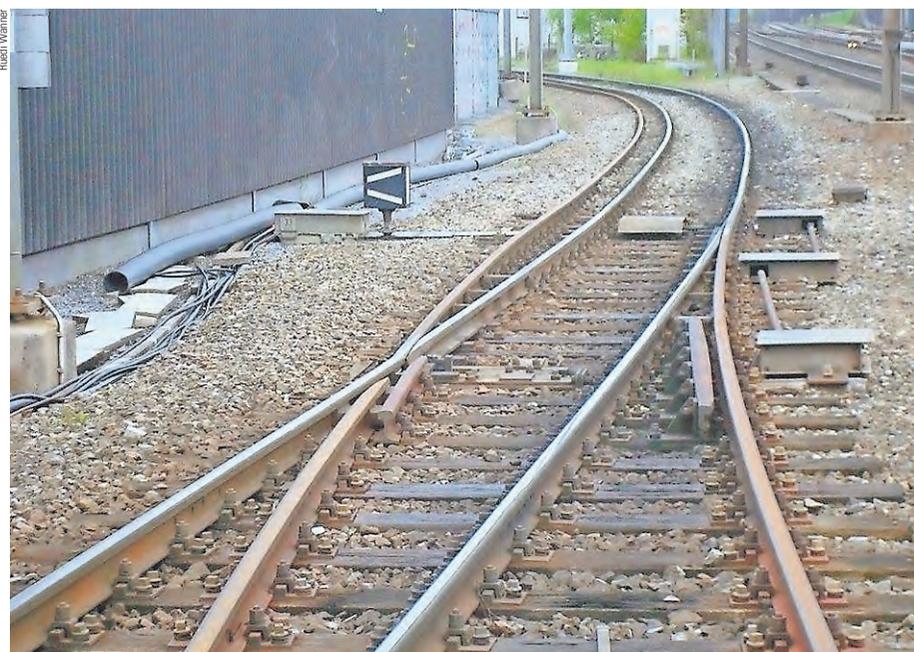
**Déroulement**

**Tous les membres SEV actifs aux CFF reçoivent le questionnaire chez eux. A remplir jusqu'au 23 juin.**



Manuel Avallone pendant le Congrès 2017.

## 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 **40 fr. en chèques Reka.**

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

L'arrêt Verscio sur la ligne des Centovalli.

Le sort a désigné Thomas Ryf de Spiez, membre VPT BLS.

Il gagne un set d'écriture Caran d'Ache au logo du SEV.

**Conditions de participation**

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 7 juin 2017.