

Colère aux VMCV

Une quarantaine de conducteurs se sont mobilisés contre leurs horaires.

Page 5



Caisse de pension Symova

Edith Graf-Litscher évoque les défis de la caisse de pension Symova, dont elle est membre du Conseil de fondation.

Pages 6 et 7



Transfert

Le transfert de la route au rail est sur la bonne voie. Page 8

Bassin suisse du Lac Majeur

Courageux marins en grève!

Depuis dimanche, les 34 employé-e-s de la Société de navigation du bassin suisse du Lac Majeur (NLM) sont en grève qui se poursuit au moment de boucler notre journal.

Rayés d'un coup de stylo, 34 emplois. Dimanche dernier, le personnel licencié collectivement a donc décidé courageusement de croiser les bras. La tempête soufflant sur les eaux du Lac Majeur n'est pas du coup du personnel et des syndicats SEV, Unia et Odst, qui se battent ensemble dans ce conflit.

Les revendications sont claires: maintien des emplois, aux mêmes conditions salariales. Le combat n'est qu'une partie de la réponse. Les syndicats sont ouverts au dialogue afin de trouver une issue au conflit.



«Vous nous voulez sans emploi, vous nous aurez pirates.» Evidemment en italien la rime rend le slogan plus percutant.

Reportage et Edito en pages 2 et 3

Uber-CFF: succès du SEV

Le SEV, Unia et syndicom ont obtenu un beau succès. Les CFF ont en effet annoncé récemment qu'ils mettaient un terme à la collaboration imaginée avec Uber. Président du SEV Giorgio Tuti revient sur ce succès syndical après la mobilisation débutée en fin d'année et qui a pris la forme d'une action devant le siège des CFF en avril dernier. Seul bémol, la Poste poursuit son projet.

Focus en page 16

Concurrencer le rail par le bus?

Les révélations sur Domo Reisen

■ C'est le «Beobachter» du vendredi 23 juin qui en a remis une couche. Des révélations sur les conditions de travail chez Domo Reisen, l'entreprise qui rêve d'exploiter des lignes de bus sur des tronçons rentables pour le rail. Sa demande est d'ailleurs pendante à l'Office fédéral des transports (OFT).

Après les informations parues dans la presse, le SEV exige que l'OFT interrom-

pe immédiatement l'examen de l'octroi d'une concession à Domo Reisen. «Toute autre décision serait irresponsable», souligne Giorgio Tuti, président du SEV. Le SEV est opposé à l'ouverture à la concurrence du trafic grandes lignes qui met en danger le système ferroviaire suisse.

Page 11



EN IMAGE

La grève en quelques images

Il y a des jours où les images ont beaucoup d'importance. A l'instar du premier jour de la grève, le dimanche 25 juin. Des clichés qui immortalisent l'inquiétude, mais aussi des moments de complicité et d'échanges. Parce que les travailleurs et travailleuses du bassin suisse de la navigation sur le Lac Majeur ont reçu le soutien des touristes, des habitants et des personnes de passage. Un signal important pour les grévistes.



Depuis dimanche 25 juin 2017, le personnel du bassin suisse de la NLM

En grève pour leur emploi et leur dignité

Courageux, parce qu'on ne peut vendre sa dignité. Comme écrit sur une banderole bien visible au débarcadère de Locarno. Courageux car ils ont décidé de faire la grève, une mesure de lutte à la hauteur de la situation. Le conflit n'était pas fini lors de notre bouclage mardi.

Vendredi 23 juin à 21h26, l'assemblée du personnel de la Société de navigation du lac Majeur (NLM), bassin suisse, vote la grève à l'unanimité pour ce dimanche 25 juin dès 10h. Un vote à main levée pour envoyer un signal clair contre ce naufrage humain et professionnel. Il s'agit d'un choix fort pris avec conviction et détermination. Un choix courageux pour répondre au licenciement collectif de 34 employés-e-s. Les enjeux sont nombreux: les droits du personnel, leur dignité et la valeur du travail, mais aussi une vision du service public garanti en tout temps et avec professionnalisme pour les habitants, les usagers, les touristes et les passagers occasionnels.

«Ceux qui travaillent ont été oubliés»

Dimanche matin 6 h 30, les travailleurs et les travailleuses sont toutes et tous là, au débarcadère de Locarno. Inquiets, évidemment. Car ce n'est pas seulement le destin de personnes individuelles qui se joue, mais celui de familles entières. Mais il y a aussi la motivation et la conviction de leur choix syndical: s'abstenir de travailler pour sauver son emploi et les conditions de travail. La direction de la NLM vient en effet de gommer 34 emplois en limogeant l'ensemble des employé-e-s, tous résidant au Tessin. La réaction du personnel et des syndicats était donc inévitable. Une voix unie pour soutenir les em-



La grève se met en place dimanche sous un ciel nuageux.



Le soleil est de retour pour la conférence de presse pour expliquer les raisons de la grève aux médias.



Angelo Stroppini aux côtés de Tiziano Barra, militant SEV.

ployé-e-s. «Ils ont voté la grève pour montrer leur volonté de lutter pour leur avenir. Ils se battent ensemble», a relevé Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV. Enrico Borelli, secrétaire régional UNIA, lui a emboîté le pas: «Le front syndical est uni et parle d'une seule et même voix. Il n'y a qu'unis qu'on peut gagner des batailles.» Leonardo Matasci, de l'OCST, le syndicat chrétien, est sur la même longueur d'onde. Il a souligné l'importance d'être compact alors qu'on est dans une période délicate. Du reste, certains travailleurs ont relevé que «la seule chose sûre, c'est qu'on a été licenciés et qu'on a perdu notre place de travail». La direction syndicale du SEV, le président du SEV Giorgio Tu-

responsabilités devront les assumer», a insisté Giorgio Tuti, lequel n'a cessé de prendre langue tous azimuts pour trouver une porte de sortie avec Angelo Stroppini et les collègues d'UNIA et de l'OCST (voir ci-contre). Le SEV a répondu présent avec le président central VPT Gilbert D'Alessandro;

croise les bras contre le licenciement collectif

LA POLITIQUE ET SES NOEUDS

Alors que le personnel du bassin suisse du Lac Majeur est en grève depuis dimanche, on cherche à trouver une issue à ce conflit. Pour les syndicats, l'objectif est clair: défendre les emplois et les conditions de travail et salariales actuelles. Le contexte dans lequel se déroule la grève est complexe et les enjeux dépassent le cadre suisse puisque des accords internationaux sont concernés.

La première rencontre lundi soir – entre le Conseil d'Etat d'un côté et le personnel et les syndicats de l'autre – n'a débouché sur rien. Ce n'est pas une bonne nouvelle et c'est justement pour cela qu'il est impératif de travailler d'arrache-pied en mettant d'abord sous les projecteurs les personnes touchées par les licenciements, et leurs familles. Il n'est pas possible que dans ce canton du Tessin, et plus largement dans cette société, ceux qui apportent leur pierre à l'édifice par leur travail soient traités comme des pions. Les syndicats ont le devoir – surtout moral et éthique – de mettre au premier plan la question de la dignité humaine. Avec cet état d'esprit, ils restent ouverts au dialogue pour

trouver au plus vite une solution.

Tout en sachant que la politique a ses propres dynamiques et logiques ainsi que des temps d'action qui sont les siens, les syndicats continueront à être les porte-parole des revendications du personnel.

Afin de soutenir les grévistes, il faut noter des interventions parlementaires demandant l'intervention claire du Conseil d'Etat, appelé à prendre ses responsabilités. Des actes et pas seulement des mots. Car les belles paroles n'ont jamais fait manger et vivre qui que ce soit.

L'opinion publique a parfaitement compris les enjeux et est sûrement fatiguée d'assister aux suppressions de postes de travail ininterrompues. Comment est-ce possible que pour sauver une banque de la faillite on trouve 60 milliards en une nuit et pour garantir un emploi à une trentaine de personnes tout soit si compliqué, au-delà du «too big to fail»? Personne ne souhaite le comprendre.

Françoise Gehring/vbo



Gilbert D'Alessandro et Thomas Giedemann: présidents au front.

Thomas Giedemann, le président LPV Tessin et Peter Käppler, président central AS, Christian Fankhauser, secrétaire syndical lausannois, Arne Hegland, du secrétariat de Zurich. Et tant d'autres, à l'instar des collègues de la navigation romande arrivés mardi accompagnés de Baptiste Morier, responsable de la branche Navigation.

La vague de soutien est impressionnante. Elle contraste avec le lac en colère: des dizaines et des dizaines de mes-

sages de soutien déposés sur le livre de la solidarité: des touristes, des habitants, des voyageurs de passage. Des messages qui démontrent – si besoin – que la dignité de ceux qui travaillent ne peut être bafouée. L'opinion publique commence à en avoir marre.

Françoise Gehring



Christian Fankhauser.

SUR LE WEB

Au moment de clore ce journal mardi, le conflit n'était pas terminé à la NLM.

Les nouvelles fraîches sont sur notre site internet:

www.sev-online.ch et relayées sur notre canal FB – verkehrsgewerkschaft.

ÉDITO

Les décideurs se sont réunis, ont discuté, ont concocté des projets, mais ont laissé les travailleurs et les travailleuses à l'écart. Soit ces hommes et ces femmes qui grâce à leur engagement et à leur professionnalisme, leurs compétences, font vivre le bassin suisse du Lac Majeur en toute sécurité, fournissant un important service public. Tous ces derniers mois, politiciens, entrepreneurs et experts ont dessiné l'avenir lacustre dans le plus grand secret. Et ils ont fait leurs calculs sans les

«Il n'est pas acceptable que ce soit toujours le personnel à y laisser des plumes.»

Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV

principaux intéressés. Mais nous ne sommes pas d'accord. Il n'est pas acceptable que ce soit toujours le personnel à y laisser des plumes.

Face au licenciement collectif de 34 personnes, il y a eu le choix courageux de la grève. Les appels aux autorités à revenir en arrière n'a servi à rien. Les syndicats, unis dans ce combat, sont aux côtés des travailleurs et des travailleuses, et restent prêts au dialogue, tout en gardant un objectif clair: le maintien des emplois, aux conditions de travail actuelles. C'est sur cette base que l'on peut construire un avenir pour le personnel et leur famille. Parce que derrière chaque licenciement, il y a un destin collectif. Parce qu'on ne peut pas gommer la dignité d'un simple coup de stylo. Parce que le travail a de la valeur. Elle se nourrit de droits et de protections.

Il n'est pas question ici de trouver des coupables publics ou privés même si la colère est immense et les déceptions nombreuses en raison des méthodes utilisées dans ce dossier. Les grévistes ont besoin de vraies solutions, concrètes et durables. Ces personnes veulent continuer à travailler parce qu'elles aiment leur travail. Voilà pourquoi les projets dessinés dans les Palais suscitent frustrations et légitimes révoltes. Même au sein de l'opinion publique. On peut le lire dans les messages de solidarité, dans les démonstrations de confiance, de respect et de sympathies, arrivées aussi des autres lacs du pays. Ce sont ces messages qui font un bien fou aux travailleurs et travailleuses. Pas les projets qui leur coupent l'herbe sous les pieds. Des projets qui prévoient la création d'une entité composée de la SNL (Lac de Lugano qui vient de résilier sa CCT) et la NLM.

Le SEV sera toujours au front dans cette bataille, ouvert certes au dialogue, mais droit dans ses bottes pour continuer le combat. Pas question de laisser tomber les emplois et les conditions de travail actuels du bassin suisse. La dignité n'est pas à vendre. E le travail ne se brade pas.

Services publics: l'imagination au pouvoir

En Suisse, de nombreux services à la population sont au cœur d'un paradoxe: d'une part la population y est très attachée, mais d'autre part leur utilisation se transforme rapidement. C'est ainsi que la presse régionale, essentielle au débat démocratique, est à la recherche d'un nouveau modèle économique dans un contexte de crise du journal papier. C'est ainsi que le service universel de la Poste est menacé par une fermeture massive d'offices, aussi bien dans les régions périphériques que dans les centres, sous la pression notamment de changement d'habitudes des habitants qui se rendent moins dans les postes de quartier. Ainsi les services publics de transports publics sont indispensables à une accessibilité équitable du territoire, mais sont fortement déficitaires et parfois menacés. On pourrait multiplier les exemples. Ils touchent des services publics aussi bien que privés.

Derrière ce paradoxe, il y a naturellement les impératifs de rentabilité qui sont désormais assignés aux services en général. On peut naturellement s'interroger sur la pertinence de l'application du modèle capitalisé avec actionnariat et des principes du libéralisme à de tels services. Il faut le faire.



Mais j'aimerais aborder ici la question de la pérennité des services à la population sous un autre angle: celui de l'innovation.

Dans la mesure où les usages et pratiques des services se transforment, il est impératif d'être innovant, sous peine de voir les services se rincer rapidement et devenir réellement obsolètes. Et arrivé à cette extrémité, il est très difficile sinon impossible de les maintenir, même si la population y est attachée par principe. Comment en effet justifier l'existence d'un journal qui n'a pas de lecteurs? Comment justifier le maintien d'un office postal dans lequel presque plus personne ne se rend, mais auquel on est attaché sentimentalement? Comment maintenir l'exploitation d'une ligne de bus qui n'a pas d'usagers?

Réinventer les services est une nécessité.

Mettons «l'imagination au pouvoir»

dans ce domaine, serais-je même tenté de dire. Une telle démarche implique de changer d'état d'esprit et pour l'illustrer, la Poste est un très bon exemple.

La

Poste est confrontée en Suisse à une baisse de fréquentation de ses offices, car toute une série d'opérations qui se faisaient autrefois au guichet se font maintenant en ligne. Mais plutôt que de vouloir fermer des milliers d'offices, avec toute la casse que cela implique sur le plan de l'emploi, la Poste pourrait-elle pas innover? Le monde du travail est en pleine transformation, et après des décennies d'effets d'annonce, le télétravail se développe enfin. Comme souvent, cela se passe d'une manière différente de celle imaginée: c'est ainsi que les personnes qui travaillent loin de leur domicile, de plus en plus nombreuses en Suisse, cherchent à travailler à distance un jour par semaine, et c'est ainsi aussi que le télétravail se développe en début de matinée pour éviter de se rendre sur son lieu de travail durant les heures de pointe. Par ailleurs, nombreuses sont les personnes qui préfèrent ne pas travailler chez elles pour préserver une frontière nette entre leur vie professionnelle et leur vie privée. Dans ce contexte, pourquoi la Poste ne développe-t-elle pas à grande échelle des espaces de télétravail et de co-working dans ses offices de quartiers? Il y a là un modèle innovant à inventer. Il permettrait de disposer dans toute la Suisse d'un espace de travail mobile... Soyons imaginatifs!

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL

Comité SEV du 16 juin

Le Congrès 2017 a convaincu

Lors de sa dernière séance, le comité SEV – pour la première fois présidé par Danilo Toni – a fait le bilan du Congrès et du travail réalisé dans la branche des remontées mécaniques et parlé recrutement.

Toutes les sous-fédérations et commissions se sont montrées dans l'ensemble satisfaites du Congrès des 23 et 24 mai 2017. Des louanges ont été adressées en particulier en ce qui concerne l'organisation, l'orchestration, les éléments

audio-visuels, les diverses actions des sous-fédérations et de la jeunesse, la grande discipline des délégué-e-s qui ont prêté une oreille attentive lors des interventions et ont participé à l'action contre la politique de libéralisation de l'OFT. Les messages des invités internationaux ont aussi été très appréciés: «Elles donnent une dimension supplémentaire au Congrès.» Le manque de place aux tables a fait l'objet de critiques, ainsi que le modeste écho dans les médias malgré les informations divulguées au fur et à mesure par des communiqués, des textes et des photos mis sur internet, facebook, etc. «Aux yeux du public, un

Congrès n'est pas très important; il s'y intéresse seulement si quelque chose se passe qui sorte de l'ordinaire», fait remarquer Giorgio Tuti. «Cependant pour certains thèmes, nous avons posé des jalons dans le milieu médiatique, par exemple avec la revendication d'une centrale nationale pour les agressions.» En outre, l'enregistrement des débats a démontré que, lors de la votation sur la proposition 17.013 de la section AS Mitte concernant les modalités de démission, la décision prise avec l'accord de l'auteur de la proposition est bel et bien une «acceptation pour examen». Le comité se rallie à l'unanimité à cette ma-

nière d'interpréter. Il va préparer une proposition pour le Congrès 2019. On a également noté l'idée de distribuer en 2019 aux délégué-e-s le classeur du congrès en version numérique.

Le comité a pris connaissance du rapport sur l'engagement du SEV dans la branche des remontées mécaniques. La CCT conclue à fin 2013 avec l'union régionale des Remontées Mécaniques Bernoises a porté ses fruits et le SEV veut continuer d'être actif à cet endroit. Cependant on va freiner nos efforts en ce qui concerne le recrutement des membres, car jusqu'à présent on compte assez peu de nouvelles adhé-

sions. Par contre, l'encadrement des membres sera poursuivi.

Le comité a accepté la dissolution de la section Reka/Populairis qui n'avait que très peu de membres ainsi que l'introduction de la carte d'urgence pour bénéficier d'un avocat dès la première heure. D'autre part, les années sans congrès, le comité ne se réunira plus que huit fois au lieu de dix. Enfin, le groupe de recrutement a reçu le mandat de motiver par écrit les sections afin qu'elles continuent de recruter durant l'été et jusqu'au prochain comité qui aura lieu le 18 août, et une action de recrutement pour l'automne va être préparée. **Fi/mv**

Les chauffeurs des VMCV sont très fâchés

«Nous voulons des horaires plus équitables»

Vif succès de la manifestation de soutien à la délégation du personnel qui négocie les nouveaux horaires de travail.

Lundi après-midi 19 juin, sur le macadam du dépôt VMCV de Clarens, Camillo, Guy-Olivier, Daniel et Paolo ne s'attendaient vraiment pas à recevoir un si fort soutien de la part de leurs collègues de travail. Les quatre représentants du personnel à la Commission consultative des tours de service ont la lourde responsabilité de négocier de nouveaux horaires de travail pour les quelque 100 chauffeurs qui travaillent aux VMCV.

Quel est le problème?

Depuis le mois de décembre de l'année passée, le personnel roulant des VMCV s'est vu imposer des horaires de travail qui pénalisent fortement leur vie familiale et privée. Ils effectuent des tours de service qui se déroulent sur 4 ou 5 jours. Ils déplorent que le premier jour des tours de service commence tôt le matin et que le dernier jour se termine tard le soir. Et ceci de manière systématique. Du coup, la veille d'un jour de congé, impossible de profiter de passer une soirée entre amis ou en famille puisqu'ils doivent rouler jusqu'à très tard le soir. Et la veille du premier jour d'un nouveau tour de service, pas question de se coucher tard, puisqu'il faut se lever très tôt le lendemain pour prendre le service aux alentours de 5 heures du matin. «Notre vie familiale et sociale est sérieusement mise à mal par ces horaires», commentent les chauffeurs.

Que demandent les chauffeurs?

En février, un sondage réalisé



Les chauffeurs des VMCV demandent un aménagement du temps de travail qui tienne davantage compte de leur vie familiale et sociale.



La délégation du personnel à la Commission consultative des tours de service: Daniel Glauser, Tony Mainolfi (secrétaire syndical), Camillo Ferrace et Paolo Pinto. Manque sur la photo Guy-Olivier Chevalley.

par le SEV auprès de tous les chauffeurs avait fait apparaître que plus de 80% d'entre-deux étaient opposés au nouveau système d'horaires.

Ensuite, ils ont exprimé leur mécontentement dans le cadre d'une assemblée extraordinaire de la section le 22 mars dernier. Lors de cette assemblée, les chauffeurs ont établi des critères pour élaborer de nouveaux horaires. Ils demandent notamment: des tours de service qui commencent au milieu de la journée et se terminent également au mi-

lieu de la journée; une durée maximale de conduite de 9 heures sur une amplitude maximale de 10 heures; une durée maximale de conduite hebdomadaire de 40 heures.

Lundi 19 juin, lors de la manifestation de soutien à la délégation du personnel de la Commission consultative des tours de service, les quelque 40 chauffeurs présents se sont montrés unis et déterminés pour revendiquer un aménagement du temps de travail plus équitable dès le changement d'horaire de décembre

prochain. Maintenant la balle est précisément dans le camp de la Commission consultative des tours de service. Cette commission paritaire est constituée de deux représentants de la direction de l'entreprise et de quatre représentants du personnel, accompagnés par le secrétaire syndical SEV Tony Mainolfi.

Méfiance

Suite à la manifestation du 19 juin, la délégation du personnel à la CCTS devait rencontrer les représentants de la di-

rection. Cette dernière a renvoyé la séance de négociation au 18 juillet. Cela a accentué la mauvaise humeur des chauffeurs qui ont l'impression que la direction «joue la montre» pour rendre impossible l'élaboration de nouveaux horaires dès le mois de décembre. Si cela devait être le cas, les chauffeurs se sont déclarés prêts à entreprendre des actions pour bien faire comprendre leur détermination à vouloir bénéficier d'horaires de travail plus humains et équitables. **Alberto Cherubini**

Comment fonctionne donc le conseil de fondation d'une caisse de pension?



«L'argent doit revenir aux assuré-e-s»

Symova a été fondée en 2010; elle propose aux entreprises de transports publics et du domaine touristique des solutions de prévoyance professionnelle. Contact.sev a interviewé la secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale Edith Graf-Litscher, membre du Conseil de fondation Symova.

■ **Edith Graf-Litscher, si l'entreprise dans laquelle je travaille a choisi d'être affiliée à Symova pour sa caisse de pensions, peut-on dire que j'ai de la chance ou non?**

Je dirais que tu as plutôt de la chance car il s'agit d'une fondation collective de prévoyance bien établie dans laquelle le bien-être des assuré-e-s est mis en avant et pas seulement le profit.

■ **Tu te dois naturellement de dire cela en tant que membre du Conseil de fondation, mais pourrais-tu illustrer tes déclarations de quelques faits concrets?**

Je peux tout à fait le démontrer. Ta future rente dépend de divers facteurs: des cotisations, de l'intérêt, des conditions-cadre et de la solidarité. Et avec la réforme des rentes sur laquelle nous voterons en septembre prochain, le taux de conversion baissera à cause du développement démographique. En conséquence, tu recevras moins de rente. Pour contrer cet effet, Symova a décidé de renforcer ton capital vieillesse.

■ **Le montant du capital vieillesse dépend entre autres du taux d'intérêt...**

Oui c'est vrai. Aujourd'hui, de manière générale, les taux d'intérêt sont très bas. C'est une bonne chose si tu es propriétaire d'une maison ou d'un

appartement et que tu bénéficies d'une hypothèque à un taux d'un pour-cent, voire moins. Mais par contre, le capital que tu épargnes pour ta rente ne profite pas non plus d'un intérêt significatif. En

«**Les assuré-e-s ne doivent pas subir de baisse des prestations. L'important, c'est combien d'argent tu auras dans ton portemonnaie en fin de compte.**»

comparaison avec d'autres institutions de prévoyance, Symova a toutefois réalisé une performance au-dessus de la moyenne. Cela signifie que ton argent a produit une rente au-dessus de la moyenne. Malgré tout, le taux d'intérêt technique et donc l'intérêt avec lequel est rétribué le capital de couverture de la rente va baisser, car cet intérêt ne doit pas être supérieur au rendement escompté.

■ **Quelles sont les répercussions concrètes sur Symova, ou sur un assuré de Symova, de cette réforme des rentes dont tout le monde parle et que tu as évoquée toi aussi?**

Le taux de conversion légal va baisser de manière généralisée, cela touchera toutes les institutions de prévoyance vieillesse. Cependant chaque institution de prévoyance réagira à sa manière. Symova adopte la position suivante: les assuré-e-s ne doivent pas subir de baisse des presta-

tions. L'important, c'est combien d'argent tu auras dans ton portemonnaie en fin de compte. Pour cela, Symova a décidé d'augmenter le capital épargne. Les entreprises, resp. les cantons qui dans la plupart

des cas sont les propriétaires, doivent maintenant adapter leur part pour le maintien des prestations. Ajoutons encore que Symova a des coûts d'administration de la fortune relativement bas: en 2016 ils se sont montés à seulement 0,32% chez Symova alors que selon une enquête de Swisscanto, en 2015 la moyenne était de 0,51%. En outre, à fin 2016 Symova avait un taux de couverture de 108,8%; ceci aussi est un chiffre significatif. Symova a prévu des mesures d'accompagnement en compensation de la baisse du taux de conversion et du taux d'intérêt technique: le Conseil de fondation a décidé d'augmenter l'avoire de vieillesse des assurés d'un montant permettant d'éviter toute perte au niveau des prestations.

■ **Peux-tu expliquer d'où vient cet argent?**

Cette augmentation sera à la charge du taux de couverture des différentes institutions de

prévoyance. Le financement se fera par la fortune des institutions de prévoyance. En conséquence le taux de couverture va baisser.

■ **Qui représentes-tu au Conseil de fondation et par qui as-tu été élue?**

Je représente et défends les droits des assuré-e-s, donc des membres SEV également. Symova est organisée de manière démocratique, le Conseil de fondation a un nombre égal de représentants des employé-e-s et des employeurs, il est dès lors constitué paritairem. Il en va de même à la caisse de pensions des CFF où des élections ont eu lieu récemment.

■ **Je dois élire périodiquement les membres de la commission de prévoyance, est-ce la même chose?**

Non, c'est tout autre chose: nous avons parlé jusqu'à présent du Conseil de fondation de Symova. Les membres du Conseil de fondation qui représentent les employé-e-s élisent les représentants des employé-e-s des commissions de prévoyance, qui sont les délégué-e-s des assuré-e-s.

■ **Quelle est la différence entre ces deux organes?**

La différence est centrale: le Conseil de fondation est responsable de la fondation collective, l'organisation faitière en quelque sorte, et il prend

des décisions concernant les placements de la fortune, naturellement en tenant compte des dispositions légales. L'argent doit produire un bon rendement mais il est interdit de spéculer. C'est la direction de la fondation collective qui se charge de cet aspect. Nous fixons les conditions-cadre générales comme par exemple le taux d'intérêt technique. Chaque entreprise qui est assurée auprès de Symova a sa propre institution de prévoyance avec sa propre commission, qui est également composée paritairem. Cette commission de prévoyance peut choisir le plan de prévoyance de manière individuelle et tenir ainsi compte des besoins spécifiques de ses assurés.

■ **La question est sûrement de savoir ce que l'on peut se permettre ou non... J'ai parfois l'impression que nous, les assuré-e-s, pouvons élire qui nous voulons, à la fin les prestations se détériorent de toute façon, c'est fatal.**

Le fait est que, à cause des intérêts bas, l'argent que tu injectes dans ton capital ne réalise plus le rendement nécessaire. S'y ajoute la hausse de l'espérance de vie, qui peut paraître une bonne nouvelle mais qui coûte aussi de l'argent. C'est pourquoi il est important que les assuré-e-s puissent bénéficier de tout l'argent qu'ils apportent sans



La rente devrait permettre de se relaxer à la retraite.

devoir encore couvrir des frais élevés.

■ **Et combien cela coûte concrètement? Symova est-elle une caisse chère ou bon marché? Y a-t-il une référence qui permettrait d'établir une mesure?**

Les comparaisons entre caisses de pensions sont toujours difficiles. C'est comme pour les assurances complémentaires des caisses maladies: les prix et les prestations sont tous très différents. On peut cependant affirmer que Symova a un bon rapport qualité-prix. Cela ne vaut pas seu-

«**Un rachat vaut la peine et revient à faire un investissement sur le long terme.**»

lement pour les frais de gestion de fortune mais aussi pour les frais administratifs et en particulier les contributions de l'assurance-risque pour les cas de décès et d'invalidité. Les cotisations inutilisées sont en fait retournées chaque année aux institutions de prévoyance. Et il y a aussi eu plusieurs années où les résultats des placements furent excellents, bien

au-dessus de la moyenne des caisses de pensions suisses.

■ **La législation au sujet de la prévoyance est constamment adaptée aux nouvelles circonstances et aux changements dans la société et les plans de prévoyance peuvent ensuite être adaptés en conséquence. Peut-on dire lesquels, parmi ces plans, sont particulièrement bons pour moi en tant qu'assuré et avec lesquels puis-je profiter de meilleures prestations?**

Ce qui est important, c'est qu'on s'intéresse aux dossiers

plus que l'employé-e? Les membres des commissions de prévoyance doivent aussi réfléchir sur le long terme, se plonger à fond dans les documents mis à leur disposition et poser leurs questions.

■ **Est-ce que moi, en tant qu'employé, je peux améliorer ma situation au sein de ma caisse de pensions, mon deuxième pilier, ou bien il ne me reste que la solution du troisième pilier?**

Une bonne possibilité, c'est de verser un capital supplémentaire dans ta caisse si tu en as l'occasion, par exemple si tu fais un héritage, il s'agit là en quelque sorte d'un rachat. Cela vaut la peine et revient à faire un investissement sur le long terme, s'agissant par exemple d'un rachat de 10 000 ou 20 000 fr., ceci peut améliorer le montant de ta rente.

■ **Et qu'en est-il des 70 francs dont tout le monde parle en relation avec la réforme des rentes?**

Pour la première fois, les prestations des premiers et deuxièmes piliers ont été con-

sidérées ensemble dans le cadre de cette réforme. Les baisses qui ne peuvent pas toujours être évitées au niveau du

deuxième pilier sont compensées un minimum par l'augmentation de la rente AVS.

Peter Anliker/Murielle Vianin

SYMOVA

La fondation collective Symova est une institution de prévoyance fondée et enregistrée en 2010 conformément à la Loi fédérale sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (LPP). Elle est issue de dix entreprises faisant autrefois partie de la caisse de pensions Ascoop.

Symova est indépendante et toutes les entreprises de Suisse peuvent s'y affilier. Elle propose avant tout aux entreprises de transports publics et touristiques «des prestations d'assurance sur mesure et une capacité de risque de placement appropriée». Les entreprises affiliées ont la possibilité de choisir parmi divers plans de prévoyance le produit qui leur convient le mieux. Le prix et les prestations varient selon le choix effectué.

La fondation collective se présente elle-même ainsi: «Avec des années d'expertise et un engagement personnel, Symova met tout en œuvre dans tous les domaines de la prévoyance pour la sauvegarde des intérêts de ses preneurs de prévoyance. Un temps de réponse court, soigné, bilingue et malgré tout avantageux sont les marques de service de Symova. Ainsi, par exemple, il est renoncé délibérément à tout défraiement au courtier et autre tierce personne apporteuse d'affaire. La transparence de prestations d'assurances et de la gestion d'actifs est une évidence pour Symova. Tous les placements sont gérés par des tiers indépendants sous forme de mandat qui ne sont en aucun cas rémunérés à la performance. Il est ainsi assuré qu'aucun gestionnaire ne prenne des risques disproportionnés pour servir ses propres intérêts.»

Marchandises

« Je suis surpris par l'ampleur des manipulations du système AdBlue et l'oxyde azotique est le principal agent pollueur en Europe. »

Manuel Hermann, responsable de la politique de protection de l'initiative des Alpes



Il faut renforcer les contrôles des camions

Le dernier rapport sur le trafic marchandises transalpin en Suisse démontre qu'en 2016 il y a eu moins d'un million de camions à travers les Alpes. Une première depuis 1995. Au même moment, le volume transporté par le rail a augmenté de 6,4 %. La politique de transfert de la route au rail est sur la bonne voie, mais il reste encore beaucoup à faire.

Lorsqu'on porte un jugement sur les chiffres du transfert de la route au rail à fin 2016, il faut tenir compte que l'objectif – le nombre de poids lourds doit être en-dessous du million – aurait dû être atteint en 2011 déjà (voir le graphique).

Le calendrier établi depuis l'introduction de la première loi sur le transfert en 1999 n'a pas pu être respecté à maintes reprises. Et ce fut une nouvelle fois le cas l'an dernier. Il y a donc de quoi être sceptique sur la possibilité d'atteindre l'objectif des 650 000 poids lourds d'ici 2018, fixé dans l'actuelle loi sur le transfert.

Un objectif partagé

Le peuple suisse continue néanmoins à croire et à soutenir cet objectif de transfert, véritable pilier de la politique des transports de notre pays. En janvier dernier, l'initiative des Alpes a en effet réalisé un sondage représentatif, par le biais de 1409 interviews téléphoniques – 1009 en Suisse alémanique et romande et 400 au Tessin et à Uri, particulièrement concernés. La clarté des résultats est surprenante: 70 % des sondés souhaitent le maintien des 650 000 transits maximum, 10 % voudraient même une diminution. Seuls

6 % sont favorables à une augmentation de l'objectif et 7 % à sa suppression. Les 7 % restants ne se sont pas prononcés.

D'autres mesures soutenues

Les sondés se sont aussi prononcés sur d'autres mesures permettant de réduire le trafic de transit, à l'instar d'une taxe sur les camions traversant le Gothard. 68 % des personnes interrogées y sont favorables, tandis que dans les deux cantons les plus concernés par l'axe autoroutier, Uri et le Tessin, la mesure est soutenue par respectivement 71 % et 82 %.

Les mesures fiscales pour les poids lourds pourraient aussi être différentes. La RPLP (Redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations) n'a pas encore atteint le maximum négocié lors de son introduction et pourrait être intégrée dans la taxe évoquée ci-dessus.

En outre, il faudrait redéfinir les critères actuels de calcul de la RPLP, qui s'appuient sur les «euroclasses». D'ici 2020, il est en effet imaginable que l'écrasante majorité des véhicules se situent dans les catégories Euro V et VI, soit ceux qui payent les taxes RPLP les plus faibles. En parallèle, cela de-

vrait aussi baisser l'incitation au rail. Une révision de la taxe pourrait par exemple prévoir un supplément pour les camions destinés au transport de containers non manœuvrables avec des grues ou favoriser ceux qui favorisent des technologies innovantes, à l'instar de pneus peu bruyants.

Non au dumping

Pour le SEV, il faut évidemment être particulièrement attentif aux conditions de travail qui, dans le trafic routier international, manquent de réglementations homogènes.

A titre d'exemple, mentionnons qu'une norme euro-

peenne prescrit que les chauffeurs poids lourds puissent passer 45 heures hors de leur camion, un week-end sur deux. Certains pays, comme la Belgique, la France et l'Allemagne appliquent cette norme en précisant que ces heures doivent être passées au domicile. Mais dans une interview délivrée à la «Sonntagszeitung» début avril – reprise par l'initiative des Alpes sur son site internet – un camionneur macédonien raconte être sur les autoroutes européennes depuis février. Il ne reverra sa maison que quelques mois cet été – avant de reprendre la route de septembre à Noël. Sans revoir son

chez-soi. En Suisse, le Conseil fédéral vient à peine de préciser que cette norme n'est pas applicable et que les camionneurs peuvent dormir dans leur véhicules les fins de semaine.

L'initiative des Alpes estime qu'un tiers des poids lourds en transit sur les routes suisses sont immatriculés en Europe de l'Est.

Il y a quelques années, le commandant du centre de contrôle de Rippshausen, dans le canton de Uri, avait assuré lors d'une conférence que les salaires usuels des conducteurs de l'Est tournaient autour des 900 euros par mois. Par ail-



Le transfert sur le rail est encore plus intéressant depuis l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Les effets pour 2016 ne sont évidemment que limités.

leurs, un policier belge a affirmé récemment avoir constaté des salaires de 300 euros par mois pour des camionneurs philippins. Des entreprises de transport n'hésitent pas à faire venir en Europe du personnel du Pacifique pour quelques mois...

Et la sécurité?

Dans ces situations, il devient aussi difficile de vérifier le niveau de formation professionnelle de ces chauffeurs, voire même la régularité de leur permis de conduire. S'ajoutent à ces facteurs ceux liés à l'état du véhicule. Près d'un tiers des poids lourds contrôlés dans le centre d'Uri présente de grandes déficiences. Le centre ne contrôle en sens inverse, prévu à Giornico, n'existe encore que sur la papier.

Signez la pétition!

Une pétition est encartée à ce numéro de contact.sev. Elle demande à la conseillère fédérale Doris Leuthard de s'engager davantage pour l'intensification des contrôles du trafic

poids lourds et de compléter le réseau des centres de contrôles. Mais aussi de tenir compte de l'évolution pour le trafic ferroviaire soumis au contrôle permanent par le biais d'outils automatisés. La pétition vise aussi les manipulations des systèmes d'échappement prenant pour exemple le scandale AdBlue (voir ci-contre).

Le SEV soutient cette pétition qui vise à rééquilibrer les conditions de concurrence entre la route et le rail, favorisant la politique des transports soutenue par le SEV depuis toujours. Une seule donnée du rapport sur le transfert suffit à montrer que cette politique est nécessaire pour la qualité de vie dans les régions alpines: en 2016, le trafic de transit routier a dépassé les 2 millions sur le Brenner, soit une hausse de 8,1 %, alors qu'au Fréjus l'augmentation est de 4,1 %.

Pietro Gianolli/vbo

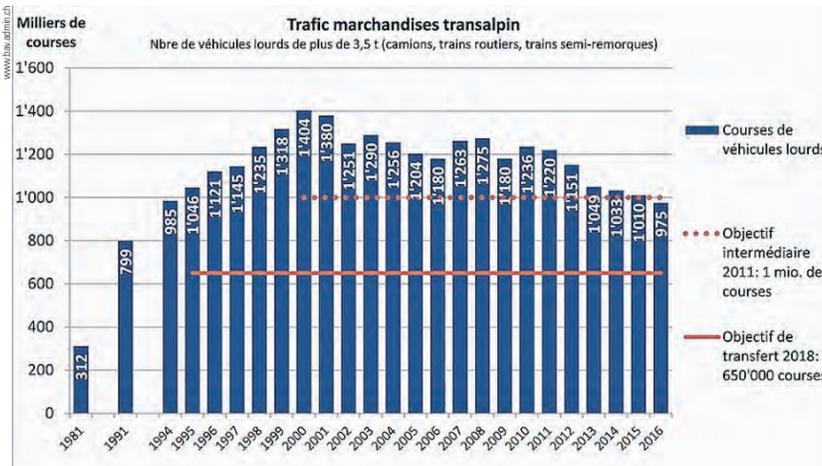
Le scandale AdBlue

Une enquête de l'émission alémanique «Kassensturz» a confirmé qu'en Suisse aussi des camions circulent avec des systèmes d'échappement manipulés. Des routiers ont trouvé la parade pour contourner l'utilisation d'AdBlue. Ce mélange d'urée et d'eau qui, lorsqu'on l'injecte dans le système d'échappement, permet de réduire jusqu'à 90 % la pollution à l'oxyde d'azote rejetée. La plupart des

poids lourds adoptent désormais cette technologie, même si elle a un coût. Des exploitants de l'Est ont trouvé le moyen de contourner le système en installant dans leur camion un dispositif électronique permettant de désactiver l'injection d'AdBlue. Un outil que l'on peut se procurer aisément sur internet. Selon le responsable politique de l'Initiative des Alpes Manuel Hermann, ces manipulations ont des

conséquences à trois niveaux: la pollution de l'air, des distorsions à la concurrence (l'adjuvant coûte quelque 75 centimes pour 100 km) et la RPLP est ainsi contournée. Les camions concernés sont ceux des catégories Euro V et VI, soit ceux qui bénéficient de la plus faible taxe RPLP, alors qu'ils devraient payer davantage en étant dans une catégorie plus chère.

Gi/vbo



La tendance est bonne, mais le retard sur les objectifs légaux est bien réel.

Laurent Juillerat est le nouveau président de la section VPT TRN rail

De solides convictions syndicales

Laurent Juillerat, 40 ans le 24 août prochain, est le successeur de René Tschantz à la tête de la section VPT TRN rail. Une section qui compte une soixantaine de membres. Portrait.

La section réunit les employés qui travaillent sur les lignes du Régional Les Brenets – Le Locle, La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel ainsi que du Régional Val-de-Travers. Trois lignes ferroviaires qui font désormais partie de la compagnie cantonale transN (transports publics neuchâtelois). Laurent préside la section depuis le 1^{er} juin. «Ce n'est pas facile de succéder au René. C'est un collègue qui était énormément apprécié.»

Au fur et à mesure que l'interview avance, Laurent Juillerat – tout en modestie – fait valoir de solides convictions syndicales. «J'ai fait un apprentissage de ramoneur, métier où j'avais l'impression d'être exploité et



Laurent Juillerat: «En reprenant la présidence de la section c'est aussi une façon de restituer à mes collègues tout ce que j'ai reçu du syndicat.»

où le syndicat n'a pas de poids. En entrant dans le secteur des transports publics, j'ai mieux compris le rôle efficace que peut jouer un syndicat comme le SEV dans l'amélioration des conditions de travail, dans la défense des droits des

travailleurs et aussi dans la défense du service public.»

Parrainé par René Tschantz, Laurent entre au comité de la section VPT TRN rail, se met à fréquenter les cours de formation syndicale ainsi que les assemblées de la sous-fédéra-

tion VPT et du SEV. «En reprenant la présidence de la section, c'est aussi une façon de restituer à mes collègues tout ce que j'ai reçu du syndicat.» Le nouveau président de la section TRN rail sait que pré-

c'est aussi savoir prendre des risques...

Quels défis?

Le premier et principal défi syndical du président Laurent Juillerat c'est celui de faire en sorte que les dispositions de la convention collective de travail des transN soient correctement appliquées. «Notre CCT a été signée en 2014. Pour le suivi de son application, les présidents des trois sections SEV de la sous-fédération VPT des transN (TRN rail, TPCV, TN), accompagnés par le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique, se retrouvent tous les deux mois avec les représentants de la direction de l'entreprise. «J'apprécie le coaching professionnel de Jean-Pierre Etique. C'est indispensable pour nous, militants de base, d'avoir l'appui d'un professionnel du syndicalisme.»

Alberto Cherubini

PARCOURS

Ramoneur avant d'être conducteur

Né le 24 août 1977 à St-Imier, suite à sa scolarité, Laurent Juillerat se lance dans l'apprentissage de ramoneur à La Chaux-de-Fonds. Après avoir travaillé douze ans sur les toits, il entre en 2006 aux CFF et du coup au SEV. Au sein de l'ancienne régie fédérale il travaille d'abord comme monteur de voies, puis il effectue la formation de conducteur de véhicules moteurs sur voies. Dès décembre 2007, Laurent est engagé comme conducteur sur la ligne Les Brenets–Le Locle et comme conducteur remplaçant sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les

Ponts-de-Martel. Marié «avec une Jurassienne» et père de deux filles, Laurent – Bernois – habite avec sa famille aux Brenets, commune neuchâteloise dont il est conseiller général sous la couleur (rouge) de l'Union démocratique de gauche. Jeune retraité des terrains de football, aimant cuisiner, le nouveau président de la section VPT TRN rail est actif au sein de l'association chaux-de-fonnière Ludesco qui a pour but de promouvoir les jeux de sociétés: «Un bon moyen pour faire fonctionner le cerveau dans la bonne humeur et en cultivant la convivialité.» **AC**

MILITANT

Le t-shirt que Doris Leuthard n'a pas encore porté



Le Régional des Brenets, où travaille principalement Laurent Juillerat, est une ligne à voie étroite de 4,3 km qui relie Le Locle aux Brenets «en 7 minutes à la descente et 10 minutes à la montée». Le matériel roulant est composé de deux automotrices et d'une voiture pilote, trois véhicules qui sont en service depuis 1950. Laurent est caissier de l'Association du Régional des Brenets qui milite pour la sauvegarde de cette ligne ferroviaire périodiquement menacée de disparition par l'OFT. «A l'occasion des 125 ans de la ligne en août 2015, nous avons offert à notre ministre des transports Doris Leuthard un t-shirt «Garder la ligne». Mais nous n'avons jamais vu une photo d'elle portant notre t-shirt... », lance Laurent dans un grand éclat de rire. **AC**

BLS

Licenciements pour raison économique inacceptables

Début mai, la direction du BLS annonçait qu'elle avait reçu mandat de la part du Conseil d'administration de supprimer 30 postes à temps complet au niveau des fonctions de support et de gestion. Dans ce contexte, des licenciements ont été prononcés. Inacceptable pour le SEV.

Le 21 juin, le BLS a informé son personnel dans une info que «quelques licenciements» avaient dû être prononcés pour raison économique parmi les fonctions de support et de gestion. «Huit collègues ont reçu leur congé», déclare Michael Buletti, secrétaire syndical SEV. La majeure partie d'entre eux est soumise à la CCT et se trouve dans les échelons de fonction moyens, même si la dénomination «fonctions de support et de gestion» peut faire penser

à des positions de cadre.

Le SEV prend acte que les suppressions de postes doivent être faites autant que possible de manière socialement supportable, toutefois Michael Buletti déclare: «Nous n'allons pas tout accepter! Nous nous opposerons dans les cas particulièrement difficiles.» Pour ces cas, le SEV demande une nouvelle fois que l'on propose aux personnes touchées des alternatives à l'interne du BLS. «C'est la cinquième fois en cinq ans qu'il y a des licenciements pour raison économique au BLS», s'énerve Michael Buletti. Au moins, un semblant de plan social interne va être appliqué, ce qui atténuera quelque peu les répercussions des licenciements.

Le SEV recommande aux personnes touchées de s'annoncer sans attendre au secrétariat syndical afin de faire une demande d'assistance judiciaire. Le SEV va les accompagner, les soutenir et les aider à faire valoir leurs droits. **kt/mv**

Trafic longue distance

Révélations sur Domo Reisen

Les dernières révélations parues dans «Beobachter» le 23 juin montrent à quel point les pratiques de Domo Reisen mettent en danger la sécurité des passagers et du personnel. L'OFT doit refuser toute concession à cette entreprise.

Plusieurs témoignages évoquent des violations de l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. Ce que nous découvrons aujourd'hui sur les pratiques de Domo Reisen va au-delà de tout ce qu'on pouvait imaginer, condamne Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV. Des conducteurs épuisés ont dû laisser le volant à des clients! La durée du travail et des



temps de repos des conducteurs ne sont pas respectés.» Pour le président du SEV Giorgio Tuti, cela démontre bien que les tarifs «low-cost» proposés par les entreprises telles que Domo Reisen sont irréalistes: «Ces tarifs ont un coût et ce sont les travailleurs qui le paient avec des salaires misérables et des conditions de travail catastrophiques. Mais ce sont aussi les voyageurs qui en font les frais. Leur sécurité

n'est pas toujours garantie. On voit donc bien quelles sont les conséquences d'une course sans fin vers la baisse des prix.»

Pour le SEV, l'Office fédéral des transports doit immédiatement enterrer la demande de concession de Domo Reisen qui souhaite exploiter des lignes de bus longue distance en Suisse. «Toute autre décision serait irresponsable», conclut Giorgio Tuti. **Vivian Bologna**

Police des transports

La gare de Zurich restera-t-elle sûre?

La police des transports déménage: elle part de Zurich gare centrale pour se rendre à Altstetten. Un risque sur le plan de la sécurité, du point de vue du secrétaire syndical SEV Jürg Hurni.

La police des transports CFF, basée jusqu'ici à la gare centrale de Zurich, voit son lieu de service en grande partie transféré vers la gare d'Altstetten. Etant donné que la gare de Zurich représente le plus grand lieu de service de Suisse, ce déménagement concerne une très grande partie des 190 policières et policiers. Les ves-

tiaires et les bureaux seront à l'avenir à Altstetten. Le lieu où le personnel se prépare pour leur engagement change donc également de place et à la gare centrale de Zurich, il ne restera plus qu'un petit poste extérieur. Ce qui est indispensable pour la collaboration avec d'autres organisations, comme les polices municipale et cantonale, explique Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV.

Jürg Hurni considère qu'un tel déménagement est dangereux: «La gare centrale de Zurich est particulièrement dangereuse en tant que plus grande gare de Suisse. Par exemple si l'on considère les actes de terrorisme. A la gare de Zurich, il y a non seulement beaucoup de voya-

geurs mais aussi beaucoup d'employé-e-s CFF. Le déménagement du lieu de service de la police des transports remet en question la sécurité de tous.» Les CFF ne voient au aucun risque en lien avec ce déménagement car, après leur entrée en service, les policières et policiers passeront la plus grande partie de leur temps de travail dans la gare de Zurich. Mais Jürg Hurni de riposter: «Comme les équipes devront se préparer

à Altstetten, pour chaque tour il faudra compter avec deux trajets de service supplémentaires. Dans une situation d'urgence, cette perte de temps peut avoir des conséquences.»

Karin Taglang/mv



Infrastructure ferroviaire

Touche pas à Cargo

Le SEV salue l'entrée en matière du Conseil des Etats sur le projet sur l'infrastructure ferroviaire (OBI).

Contrairement au Conseil national qui voulait renvoyer le projet OBI au Conseil fédéral, en demandant d'externaliser CFF Cargo, le Conseil des Etats est entré en matière. Le SEV se réjouit de cette décision contre le coup de force du Conseil national qui n'avait pas jugé opportun d'attendre les résultats du rapport demandé par le parlement à ce sujet. «Le parlement doit attendre les résultats du rapport qu'établira l'administration fédérale d'ici le mois de septembre et qui

présentera les possibilités de développement de CFF Cargo et divers modèles de propriété», affirme Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV.

«La volonté du Conseil national d'externaliser immédiatement CFF Cargo en vue de renforcer le trafic marchandise par le rail est précipitée. En effet, c'est avec le même objectif que la Loi sur le transport des marchandises avait été révisée pour début 2017», précise Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et conseiller national. «Les instruments de cette révision, qui devait procurer de meilleurs sillons au trafic marchandises, viennent d'entrer en vigueur. Le premier plan

d'utilisation du réseau ne sera même appliqué que pour le changement d'horaire 2018. Il serait prématuré de prendre d'autres mesures à l'heure actuelle avant de savoir quelles seront les incidences de ces instruments.»

L'autre raison évoquée pour motiver cette externalisation – soit garantir davantage de concurrence – n'a aucun sens, ajoute Philipp Hadorn: «Le libre accès au réseau ferroviaire a été introduit en 1999 déjà. Cependant, le transport par wagons complets continue d'être un monopole naturel. Si l'on tient compte du montant élevé des frais fixes et de la faible demande, le risque de pertes est considérable et les

perspectives de rendement moindres; c'est pourquoi jusqu'à présent la concurrence a fait défaut à CFF Cargo», explique Philippe Hadorn. «Les choses ne changeront pas si CFF Cargo est externalisé.»

«La transformation de CFF Cargo est un premier pas vers une désintégration du chemin de fer», prévient Giorgio Tuti, président SEV. «Le groupe d'experts qui a réalisé les travaux préparatoires sur le projet OBI a souligné les avantages de gérer le transport et l'infrastructure de manière intégrée: ceci permet par exemple de proposer une offre de qualité, de mieux maîtriser les perturbations et d'utiliser le réseau de manière optimale. **SEV**

EN VITESSE

Testez le nouveau journal!

■ Comme évoqué dans votre *contact.sev* du 1^{er} juin, il est possible de s'annoncer pour tester le nouveau journal du SEV à la fin du mois de septembre. Les personnes intéressées peuvent le faire en envoyant un e-mail à media@sev-online.ch jusqu'au 31 août. Elles recevront ensuite un questionnaire et le numéro 0 à tester. **vbo**

Rectificatif

■ Une malheureuse erreur s'est glissée dans notre dernier journal dans l'article consacré à l'assemblée des délégués-e-BAU: Jasmin Suter n'est pas entrée à la commission centrale. Par contre, elle représente effectivement BAU à la commission des femmes.

Manfred Brunner part à la retraite

«Les CFF doivent conserver le savoir-faire»

Le 30 juin, jour où les ateliers CFF de Bienne fêtent leurs 140 ans, Manfred Brunner effectue son dernier jour de travail. En tant qu'homme de confiance du SEV et membre de la CoPe, il se fait du souci pour l'avenir des ateliers.

Il est arrivé aux ateliers industriels de Bienne à 35 ans, c'était dans les années 90. Serrurier de formation, il a travaillé avant cela durant 12 années chez Alpha, une entreprise de construction métallique à Nidau. Il était alors déjà membre d'un syndicat – la FTMH – et, en tant que président de la commission d'entreprise, il menait des négociations salariales ardues avec la direction. «Mon père m'a transmis la passion du syndicat, lui qui présidait également le parti socialiste de Täuffelen.» A peine engagé aux CFF, Manfred Brun-



Manfred Brunner vit à Täuffelen avec son épouse. Il est trois fois papa et quatre fois grand-père. Hobbies: la pêche et le jardinage.

ner a été transféré au SEV où il devint homme de confiance. Il a assuré le lien entre sa section, aujourd'hui TS Mittelland, et l'union syndicale Bienne-Lyss-Seeland. «Beaucoup de gens sous-estiment l'importance des réseaux politiques pour le travail syndical.» Il était également délégué à la conférence CCT et, dès 2011, membre de la commission du personnel (CoPe) de la division Voyageurs où il siégeait dans

le groupe spécialiste pour la protection de la santé et la sécurité au travail. Il encadrait en outre la CoPe surface des ateliers de Bienne. Il est aujourd'hui sceptique quant à la transmission du temps de travail du niveau division au niveau surface et doute que cela puisse renforcer le travail de la CoPe.

Manfred Brunner a commencé à travailler au secteur des wagons marchandises en tant que

serrurier, et comme deviseur, il faisait les offres pour les réparations et les travaux d'entretien sur les wagons qui incluaient de nombreuses entreprises privées. Puis il devint remplaçant du chef. L'ouverture du marché et la concurrence bon marché venant de l'étranger ont mis les ateliers en difficulté et en 2006, CFF Cargo a voulu les vendre à Alstom. Le SEV a plaché sur une CCT qui a pu aboutir mais Alstom s'est subitement retirée en décembre 2007. En mars 2008, la division Voyageurs a repris l'ensemble de l'entretien du matériel roulant et ainsi donc les ateliers de Bienne au complet. Le secteur des wagons marchandises a été fermé malgré l'opposition du SEV, Manfred Brunner y a joué un rôle actif. Une bonne moitié des postes des ateliers a été supprimée entre 2006 et 2009 et l'effectif est maintenant de 100 postes. Après sa dernière réparation des wagons marchandises, en 2009, Manfred

Brunner a intégré le secteur des locomotives en tant que serrurier et durant les dernières années, il a eu beaucoup d'absences dues à diverses opérations aux hanches et au cœur. «De bonnes solutions ont pu être trouvées pour moi avec la retraite anticipée. J'en suis reconnaissant.»

Manfred Brunner se fait du souci pour l'avenir des ateliers de Bienne, entre autres parce qu'il y a moins de travail que prévu pour effectuer l'entretien des véhicules de l'infrastructure comme le prévoyait le projet Jura. Et parce qu'avec chaque travailleur qui s'en va, il y a une perte de savoir-faire. «Les ateliers CFF devraient conserver leur savoir-faire en appliquant une stratégie de développement de personnel sur le long terme; il faudrait aussi rentabiliser les installations et rechercher activement des mandats, le prix élevé du sillonn augmente les chances de succès.»

Markus Fischer/Murielle Vianin

Décès

Aebi Hans, chef de halle, Genève; décédé dans sa 90e année. PV Genève.

Arrighi Marie-Antoinette, veuve de Paul, La Chaux-de-Fonds; décédée dans sa 81e. PV Neuchâtel.

Berdat Edith, veuve de Leon, Courroux; décédée dans sa 91e année. PV Jura.

Brasey Suzanne, veuve de Marcel, Bolution; décédée dans sa 92e année. PV Neuchâtel.

Burkhalter Jean, mécanicien, La Neuveville; décédé dans sa 106e année. PV Biel-Bienne.

Domeniconi Marie-Magdalena, veuve de Louis, Delémont; décédée dans sa 94e année. PV Jura.

Heiniger Max, chef de train, Nidau; décédé dans sa 88e année. PV Biel-Bienne.

Hemmerling Leonarda, veuve d' Ivan, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 93e année. PV Vaud.

Jampen Philippe, Travers; décédé dans sa 67e année. VPT TRN-rail.

Lang-Frech Elisabeth, Lausanne; décédée dans sa 99e année. PV Vaud.

Löffel Armin, ouvrier spécialisé, Brügg BE; décédé dans sa 89e année. PV Biel-Bienne.

Mariller Josette, veuve de Daniel, Renens VD; décédée dans sa 90e année. PV Vaud.

Mouttet Lucien, chef de train, Courroux; décédé dans sa 75e année. PV Jura.

Python Robert, chauffeur, Onex; décédé dans sa 87e année. VPT TPG Retraité-e-s.

Renevey Gilbert, mécanicien de manoeuvre, Genève; décédé dans sa 81e année. PV Genève.

Rochat Jean, chef de train retraité, Lausanne; décédé dans sa 95e année. PV Vaud.

Rochat Yvette, veuve d' Ulysse, Grand-Lancy; décédée dans sa 96e année. PV Genève.

Rossier Ginette, veuve de Michel, Bavois; décédée dans sa 81e année. PV Vaud.

Solioz Jean-Bernard, chef de district, Chippis; décédé dans sa 81e année. PV Valais.

Steiner Claudine, veuve d'Armin, Lausanne; décédée dans sa 90e année. PV Vaud.

Volken Emma, veuve d' Emil, Glis; décédée dans sa 87e année. PV Valais.

■ Association des retraités, Métro et Ville de Lausanne Belle et exquise sortie «Poisson»

Avec un temps magnifique, 58 personnes ont rallié les terres fribourgeoises en car le 13 juin. Avec un premier arrêt à Champagne. Nous avons visité la fabrique Cornu (flûtes). Ensuite, départ en direction Marin-Epagnier (NE), au restaurant, où nous avons eu la possibilité de nous promener

dans un cadre magnifique et nous désaltérer. En fin de matinée, nous avons repris la route pour un restaurant de Praz-Vully où un excellent repas nous a été servi. Après le dessert, notre président à pris la parole pour la petite partie officielle. Merci pour cette belle journée. *Yvan Rosset*

Jeunesse

Samedi 26 août ■ Tour en canoë

Fribourg

Inscriptions

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

Nous passerons une journée de détente en canoë sur l'un des plus beaux réservoirs de Suisse aux alentours de Fribourg. Après avoir traversé la vieille ville, nous prendrons possession de nos embarcations sur la Sarine et après une brève instruction, nous débiterons notre tour de quatre heures sur le lac artificiel. Nous ferons bien sûr une pause-grillade. Nous rentrerons ensuite chez nous par les transports publics depuis Schiffenen.

Pensionnés

Judi 13 juillet ■ PV Jura

RDV 8h

Gare de Delémont

Marche à Cerlier

Départ du train à 8h12 pour Bienne, puis direction Brüttelen. Marche facile d'1½ heure direction Cerlier (Erlach). Repas à la Cabane du Pêcheur, Fritures de poissons. Retour en bateau dès 15h15. Train pour Delémont à 16h49. Possibilité pour les non marcheurs, ils seront accompagnés par Benoit.

Suite au décès de notre ami Lucien, s'annoncer dorénavant auprès d'Emile: 032 422 87 89 ou 079 384 69 74;

par courriel: emile.lachat@bluewin.ch

Le président : P. Ackermann

Mercredi 16 août ■ PV Bienne

Départ de Bienne à 8h10

Course du jubilé au travers de l'Emmental avec un train spécial

De Lyss à 8h34

Inscription d'ici au 30 juin 2017. Il vous suffit de payer fr. 100.– 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, tél. 033 356 41 43. **Le comité**

Sections

Judi 29 juin ■ GESTL

De 16h à 20h

ouverture cave

Tout le comité GESTL vous souhaite d'agréables vacances. Nous vous attendons pour partager un moment convivial autour d'un verre. Nous vous rappelons que notre cave sera fermée au mois de juillet, alors n'oubliez pas de compléter vos vins pour passer un agréable été avec nos actions.

Votre comité GESTL

Journée de formation des femmes SEV 2017
24 novembre 2017; 9.30–16.30 heures; hôtel Bern, Berne

« Comment gérer la violence – ou le quotidien sans violence »

Exposé d'ouverture

« Violence envers les femmes en Suisse – une vision d'ensemble » avec Luzia Siegrist, Département de violence domestique, Bureau fédéral de l'égalité.

Plus d'information sur sev-online.ch/formation (→ QR code).

Seules les inscriptions reçues par le biais de notre site internet seront prises en compte : sev-online.ch/formation (→ QR code).

Les questions peuvent être adressées à frauen@sev-online.ch.



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



IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10404 ex. (total 42010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, 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 13 juillet 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 6 juillet à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 4 juillet à 10h.

■ Comité central AS

Un grand merci aux recruteurs et aux recruteuses

Le comité central AS s'est réuni le 13 juin lors de sa séance ordinaire. Le président central Peter Kämpfer a constaté avec satisfaction que les délégué-e-s de la sous-fédération AS étaient très présents au congrès et il a remercié pour l'action sur la numérisation qui a rencontré un franc succès. Le comité central a félicité les personnes élues dans les commissions du personnel et leur a souhaité tout de bon. Il se réjouit de la future collaboration. Dans la division P, les élections complémentaires ne sont pas encore terminées. Nous espérons que Marie-José Juillet sera élue. Devons-nous vraiment déjà préparer les négociations CCT? Les propositions des sections et des sous-fédérations doivent être remises jusqu'au 15 septembre par le biais des présidents centraux. Nos structures sont-elles actuelles et notre communication fonctionne-t-elle de manière optimale? Ces thèmes complétés par quelques autres seront traités lors de la séance de réflexion du mois d'août dans le but de renforcer la sous-fédération. Le personnel de vente des agences de voyage se transforme en automates à billets, quand le voyageur numérique succédera-t-il à l'humain? Bientôt de nouveaux agents de voyages entreront en fonction, pour le moment ils sont encore en chair et en os. Et les nouvelles descriptions de postes comprennent-elles encore plus de tâches pour le même salaire, voire un salaire moins élevé? Le personnel de la vente est également insatisfait car la procédure n'est pas toujours égale pour la réalisation des films vidéo ou l'enregistrement des clients.

■ Pensionné-e-s

Protection juridique aussi pour la PV

Pour beaucoup de membres SEV de notre génération, la protection juridique professionnelle que le syndicat assure à ses membres a été un motif décisif pour adhérer au SEV – en particulier pour les collaboratrices et collaborateurs avec des fonctions de sécurité.

Ce que beaucoup – beaucoup trop – ne savent pas : il y a aussi une protection juridique professionnelle pour les pensionnés : le SEV accorde également à ses membres pensionnés une assistance juridique en cas de litiges. Cette offre peut être précieuse pour les cas découlant de prétentions

Pour les chefs de la circulation des trains, les premiers examens de langues ont eu lieu. Avec des experts d'examen externes sans connaissance du milieu, il ne sera pas aisé de réussir les tests. La procédure d'examen doit être tout de suite modifiée et adaptée. On est encore en train de clarifier si les collègues romands recevront eux-aussi les congés-formation auxquels ils ont droit pour les cours de préparation des CCT auxquels ils ont participé. Les dates de cours pour le début d'année 2018 sont fixées, elles seront publiées ces prochains jours.

Le trafic par wagons complets se porte toujours assez mal. Le concept fait bonne impression en théorie mais dans la pratique, il y a encore beaucoup de choses qui ne fonctionnent pas. Cargo international est en bonne voie, la reprise des mandats de Crossrail à travers la Suisse fonctionne avec plus de stabilité.

Malheureusement, les problèmes de temps négatif chez Securitrans n'ont pas encore trouvé de solution et dans quelques régions, il n'y a pas assez de mandats pour nos surveillants de la sécurité. Les chantiers sont souvent suspendus pour diverses raisons ou ils n'ont carrément pas lieu. Est-ce que ce sont les ouvriers qui manquent?

En mai, nous avons accueilli un grand nombre de nouveaux membres AS, cela ne s'était plus produit depuis longtemps. Un grand merci aux recruteurs et aux recruteuses. Ceci est réjouissant et motive aussi les personnes de confiance et le comité central.

Alex Bringolf

■ PV Genève

Près de 100 à Saint-Gingolph!



La sortie de la PV Genève a eu un beau succès.

Nous étions 96 retraitées et retraités pour la sortie à Saint-Gingolph le 6 juin dernier. Nous n'avions pas invité la pluie mais elle nous a accompagnés une partie de la journée, sans gâcher notre plaisir.

Après une heure de bateau depuis Montreux, nous avons débarqué dans le village-frontière pour affronter une marche de deux minutes jusqu'au restaurant Le Rivage. La pluie et la fraîcheur ne nous ont pas permis de profiter de la belle terrasse au bord du lac,

mais le nouveau restaurant est très confortable.

Le repas fut excellent avec des filets de perche au top, servis par un personnel sympa et souriant. Et déjà le bateau «Italie» sifflait pour la traversée du retour jusqu'à Vevey, par un magnifique soleil revenu et avec de belles vagues sur un Léman pas si calme que ça...

Merci aux participants pour la bonne humeur et bel été à toutes et tous.

Le secrétaire : Roger Tacheron

■ Retraité-e-s VPT TPG

60 ans de SEV, ça se fête!

La traditionnelle sortie annuelle des jubilaires et nouveaux retraité-e-s SEV-TPG a réuni 31 personnes sur 108 invité-e-s le 14 juin dernier. Le comité d'organisation s'est interrogé : «Mais que font les autres?», sachant que tous les frais relatifs à cette journée, y compris la journée de travail pour les actifs, sont pris en charge par notre syndicat.

Cette question, toujours en suspens, n'a toutefois pas réussi à plomber le moral des participant-e-s qui se sont retrouvés pour une escapade en car dans le Nord vaudois. Parti-e-s de la Place De-Neuve sous un ciel orageux, la bande de joyeux jubilaires et nouveaux retraité-e-s, accompagnée de Valérie Solano, secrétaire syndicale à Genève, et cinq délégués de la section des actifs du comité SEV-TPG, soit Martine Paccard, Julie Bernard, Lionel Gras, David Guillet et Massimo Pin, ont rejoint le Haras national suisse d'Agroscope à Avenches.

Là, un guide nous fait découvrir l'histoire et les lieux de ce magnifique centre de compétences de la Confédération pour les équidés. Après cette visite très enrichissante, direction Nant, dans le Vully, pour le dîner. Mais avant, halte sur la terrasse du restaurant au bord du lac de Morat pour l'apéro. Un moment très convivial en dégustant le vin de la région et en échangeant les souvenirs du

temps passé aux TPG pour certains et du temps présent pour d'autres!

Après l'excellent repas, la partie officielle. Valérie Solano est ravie de faire partie de notre sortie et rappelle que notre syndicat ne doit pas baisser les bras, tout en évoquant le succès de la grève des TPG du 19 novembre 2014. Elle laisse ensuite place à Martine Paccard qui nous remercie vivement de cette magnifique journée et souhaite plein succès au SEV-TPG dans ses luttes actuelles et futures.

Enfin, Marc-Henri Brélaz, président de la section, procède à la remise des insignes fêtant les 25 et 40 ans d'adhésion au SEV et cite les collègues qui comptabilisent 30 et 35 ans de syndicalisme. Cette année, deux collègues, toujours en activité, soit Denys Bullo et Max Ros, reçoivent un diplôme pour leurs 40 ans d'appartenance au SEV. Quant à Blaise Boguay et Georges Lardi, ils sont vivement félicités pour leur 60^e anniversaire au SEV et reçoivent également un diplôme.

Sur le retour, nous essayons deux orages, mais arrivons à bon port en espérant nous revoir bientôt.

Mille mercis à Marc-Henri Brélaz pour l'organisation parfaite de cette journée et à tous les participant-e-s quels qu'ils-elles soient. *Marie-Claire Cotillon*

Angle droit

De la fiabilité d'un compteur de vitesse

Le Tribunal fédéral déboute un conducteur qui estimait que son tachymètre était défectueux.

Tout commence par un excès de vitesse, ce qu'on appelle en jargon juridique une «violation simple des règles de la circulation». Au volant de sa voiture, Jean dépasse la vitesse autorisée (60 km/h) de 26 km/h. Il est donc condamné par le préfet à une amende de 600 francs et aux frais de la procédure.

Jean fait opposition. Le préfet maintient son ordonnance pénale et transmet le dossier au Tribunal de police compétent. Celui-ci confirme la condamnation. Mais Jean ne laisse pas tomber et

porte l'affaire au Tribunal cantonal, puis au Tribunal fédéral.

A l'appui de son recours, il demande notamment une expertise du tachymètre du véhicule qu'il conduisait lors de l'infraction.

En effet, les autorités précitées ont refusé d'ordonner une expertise portant sur la fausseté des indications du compteur de vitesse. Selon elles, Jean avait mis en doute la fiabilité du radar et la formation du personnel de police ayant opéré le contrôle, mais n'avait rien signalé en rapport avec le véhicule qu'il conduisait. La demande d'expertise du radar a été faite beaucoup plus tard. Le fait d'invoquer un mauvais fonctionnement

du compteur de vitesse si longtemps après les faits ne permet plus de se prononcer sur l'état de celui-ci au moment critique. Une expertise ne pourrait donc pas établir que les indications du compteur de vitesse sont fausses.

Jean reproche au Tribunal cantonal d'avoir violé son droit d'être entendu et son droit à la preuve. Il se considère victime d'arbitraire. Selon Jean, un expert aurait encore pu constater d'éventuels défauts de conception ou de fabrication, un dérèglement ou un dommage à l'appareil lui-même. De plus, Jean affirme que c'est à l'occasion d'un service effectué sur la voiture qu'il a découvert par hasard la défectuosité du compteur de vitesse. Il ne pouvait donc

pas invoquer ce défaut auparavant.

Selon la jurisprudence, le juge peut renoncer à examiner certaines preuves, notamment lorsque les faits ne sont pas importants pour la solution du litige. Dans cette affaire, le seul fait que le compteur de vitesse indique une vitesse inférieure à la réalité n'est pas suffisant pour disculper le conducteur de l'infraction. Il aurait fallu que Jean ait roulé trop vite parce qu'il se fiait de bonne foi aux indications fausses du compteur. Or, Jean n'a jamais prétendu cela. En outre, il aurait immédiatement constaté, à la réception de l'ordonnance pénale, que la vitesse relevée par le radar était beaucoup plus élevée que celle indiquée par son compteur

de vitesse. Il aurait alors pu le dire au préfet. Mais il n'a fait aucune allusion à ce problème et s'est borné à mettre en cause le fonctionnement du radar et la formation des agents de police. C'est après coup que Jean a «découvert par hasard» le mauvais fonctionnement du compteur de vitesse. Un tel dysfonctionnement n'aurait pas échappé à un conducteur qui se fie aux vitesses indiquées par le compteur. Dans ces circonstances, le Tribunal cantonal pouvait, sans arbitraire et sans violer le droit, refuser l'expertise demandée. L'éventuel dysfonctionnement du compteur de vitesse n'a joué aucun rôle dans la commission de l'infraction. Le recours de Jean doit être ainsi rejeté.

L'équipe de la protection juridique



Basée à Lausanne, la CGN est une compagnie de transport public et touristique sur le Léman. Afin de poursuivre son développement et répondre à une demande en constante évolution, la CGN recherche un(e)

Spécialiste exploitation (60 - 80%)

Rattaché(e) au service d'Exploitation, votre mission consiste à collaborer à l'organisation de la navigation par l'affectation de nos équipages et de nos unités dans les différents services.

Vous apportez un soutien au développement et paramétrage du logiciel de gestion de l'organisation du service d'exploitation (IVU), fournissez des données statistiques nécessaires au pilotage de l'activité et participez aux tâches opérationnelles de l'exploitation. Par ailleurs, vous assurez le service de piquet selon tournus interne. Enfin, vous serez formé(e) à la navigation afin d'acquérir l'expérience indispensable à la mise en œuvre de solutions pratiques.

Votre profil

- Formation niveau maturité fédérale, maturité commerciale ou équivalent
- Expérience en gestion et planification dans le domaine du transport souhaitée
- Aisance dans les aspects relationnels et excellent esprit d'équipe
- Personnalité entreprenante avec un bon sens de l'organisation et de la rigueur
- Autonomie dans l'action et bonne résistance au stress
- Très bonnes connaissances en informatique de gestion et d'organisation ainsi que des outils informatiques bureautiques (MS Office)
- Bonnes connaissances orales de l'allemand
- Sens marqué pour le service à la clientèle

Votre candidature

Si vous souhaitez participer à l'essor de notre compagnie, nous vous invitons à nous faire parvenir votre dossier de candidature complet par email à emploi@cgn.ch

Le poste est à pourvoir de suite ou selon disponibilités. Le lieu de travail : Lausanne-Ouchy

Délai de candidature : lundi 10 juillet 2017



HELVETIA

Aussi sûre qu'une assurance!

Nous envisageons d'investir une partie d'une succession dans une assurance vie. Mais au juste, quelle sécurité offre une telle assurance?

A l'heure des faibles rendements, la sécurité des placements financiers occupe bel et bien une place plus importante. En effet, vous n'allez pas encore mettre en jeu votre épargne durement acquise ou une succession inattendue avec des placements financiers alternatifs. A votre besoin de sécurité, une assurance vie y répond à plus d'un titre. Tout d'abord parce qu'elle comprend non seulement une part d'épargne, mais aussi en fonction de sa structure une protection en cas de décès ou d'incapacité de gain. Si vous deviez être frappé par un tel coup du sort, vous percevriez la prestation assurée. S'agissant de la part d'épargne, une prestation d'échéance définie est assurée après déduction de la prime d'assurance couvrant les risques assurés. Selon le choix opéré, elle correspond à 80 % ou plus de la part d'épargne. En matière de sécurisation des avoirs des clients, les compagnies d'assurance sont soumises à des prescriptions très sévères. C'est pourquoi leur solvabilité est régulièrement contrôlée par la FINMA. En outre, elles sont tenues à une gestion prudente des fonds des clients par des règles de placement très strictes. Par conséquent, si une assurance devait malgré

tout se trouver en difficulté, les avoirs des clients seraient en sécurité dans la «fortune liée». Alors que les avoirs bancaires sont uniquement garantis jusqu'à un seuil de 100 000 fr., la protection s'étend sur toutes les prestations assurées dans le cas des assurances vie. Bien entendu, cette protection n'est pas tout à fait gratuite. En souscrivant une assurance vie, vous vous engagez pour une durée fixe. Si vous en sortez avant l'échéance, une déduction est appliquée pour les frais occasionnés. La politique de placement prudente pour conséquence des intérêts modestes, compte tenu des faibles rendements des placements sûrs comme les obligations de la Confédération. De ce point de vue, les assurances vie liées à des participations offrent des perspectives de rendement quelque peu meilleures. Le montant de l'épargne est investi, par exemple, dans un certificat indexé qui peut offrir un rendement un peu plus élevé via des placements boursiers. Là, l'avoir n'est pas garanti par les assurances, mais par des titres nantis à la bourse, tandis que la couverture du risque décès ou incapacité de gain, elle, continue d'être fournie par l'assurance. Ainsi, une telle assurance vie fournit la même sécurité que les produits classiques, tout en offrant un peu plus de souplesse et de meilleures perspectives de rendement aux clients. www.helvetia.ch/sev

Collaboration entre les CFF et Uber

La pression sur les CFF a payé

Grâce à la pression du SEV, d'Unia et de syndicom, les CFF suspendent la collaboration envisagée avec Uber. Les syndicats avaient dénoncé les agissements de ce géant américain qui bafoue systématiquement les lois suisses. Entretien avec le président du SEV Giorgio Tuti, qui analyse ce succès.

■ Giorgio, comment juges-tu le travail intersyndical effectué dans le dossier Uber?

Tout d'abord, il me tient à cœur de souligner l'importance de ce résultat. Les CFF ont gelé leur projet avec Uber suite à la mobilisation des syndicats concernés par la multinationale américaine dans leurs champs d'action syndicale: Unia en raison des taxis, le SEV et syndicom en tant que partenaires sociaux des CFF et de CarPostal.

Nous avons travaillé main dans la main dans ce dossier et l'union des forces a amené à ce



Le 4 avril, Giorgio Tuti et des militants du SEV, d'Unia et de syndicom avaient manifesté devant le siège des CFF, au Wankdorf.

succès. Nous avons montré une excellente détermination qui s'est traduite par une action remarquée devant le siège des CFF début avril. Il n'était pas acceptable que notre principal partenaire social collabore avec Uber, dont le modèle d'affaires consiste à contourner les lois. Faut-il rappeler que Uber ne verse pas de cotisations aux assurances sociales pour ses employé-e-s, ne paie pas la TVA et encourage le travail au noir? Ce succès n'est toutefois qu'une étape. Car-

Postal n'a pas encore abandonné sa collaboration avec le géant US.

■ CarPostal ne semble pas vouloir stopper sa collaboration avec Uber, alors que le Conseil fédéral a pris clairement position contre les pratiques d'Uber. Que penses-tu de l'attitude de CarPostal?

On a une entreprise – CarPostal Suisse SA – qui appartient à La Poste, donc à la Confédération! Et cette entreprise n'en-

tend pas suivre la position du Conseil fédéral qui a été très clair en mars, en réponse à une interpellation de notre secrétaire syndicale et conseillère nationale Edith Graf-Litscher: les entreprises appartenant à la Confédération et leurs partenaires doivent se conformer aux prescriptions légales. En poursuivant sa coopération avec Uber, la Poste se rendrait complice d'infractions quotidiennes à la loi!

■ Dans ce dossier, on constate

que les défenseurs d'Uber sont aussi ceux qui soutiennent les bus longue distance. Tu n'es évidemment pas surpris...

Non, sur le plan politique, ce sont toujours les mêmes personnes qui défendent le libéralisme à outrance. Par pure idéologie. Pour elles, moins il y a de règles, mieux c'est. Les dégâts pour le système ferroviaire ou le respect des conditions de travail et salariales du personnel n'entrent même pas une seconde dans leurs réflexions.

■ Dans ce contexte, comment va se poursuivre l'action du SEV contre ce vent de dérégulation?

Nous restons très attentifs à toute volonté politique visant une ouverture du marché et effectuerons le travail de lobbying nécessaire le cas échéant. Et évidemment, sur le plan syndical, nous planifions des actions pour dénoncer toute attaque au système des transports suisse. Il en va de la défense des intérêts de nos membres et du service public. *Vivian Bologna*

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**.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 010:

Le funiculaire du Stanshorn.

Le sort a désigné Christoph Kilcher, Bretzwil, membre d'AS Ost.

Il gagne un couteau de poche 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

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 5 juillet 2017.