

## «Oui à PV 2020»

Michel Béguelin appelle à dire oui à PV 2020 le 24 septembre. Interview. Pages 6 et 7



## CCT tl 2017

Les négociations pour le renouvellement de la CCT-tl ont abouti. Dès le 4 septembre, le SEV organisera la votation générale.

Page 5



## Jeunesse SEV

Réseaux de solidarité à la Commission des jeunes.

Page 11

Solidarité envers les employés NLM qui ont été licenciés confirmée par 13 451 signatures

# Une quantité impressionnante de signatures

**Succès dépassant toutes les espérances pour la pétition «Sauvons les emplois et le service public sur le Lac Majeur»: il s'agit d'un signe réel de solidarité publique.**

Après une vingtaine de jours de grève, les syndicats et le personnel ont obtenu une partie des garanties demandées en faveur des 34 personnes licenciées à fin 2017. Cette grève a créé un rapport de force qui va perdurer et a révélé la détermination des employés et la solidarité. «La plus grande difficulté est de ne pas avoir un employeur auquel nous adresser. Mais un rapport de force a tout de même été établi» a déclaré Angelo Stroppini, qui s'est trouvé tous les jours au front depuis le début de la grève.



Dossier en pages 8, 9 et 10

Capitaines et marins: un exemple de lutte et de solidarité impressionnante.

## Pause estivale

Vous lisez la dernière édition de *contact.sev* de cette première partie de l'année. Le prochain journal arrivera dans votre boîte aux lettres le 31 août. D'ici là, les actualités seront transmises par les canaux digitaux, soit le site web [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) et la page Facebook, SEV-Gewerkschaft (@Verkehrsgewerkschaft).

Nous vous souhaitons un bel été.

La rédaction.

## Concession trafic grandes lignes

# Les CFF et le SOB parviennent à un accord

Le SEV est satisfait: les CFF et le SOB se sont montrés coopératifs en matière de trafic grandes lignes. Lors de la conférence de presse du 6 juillet, les deux entreprises de chemin de fer ont présenté un accord selon lequel le Südostbahn (SOB) exploitera sur mandat des CFF deux nouvelles lignes de trafic longues distances. En plus de la ligne directe Coire-Zurich-Berne, il s'agira de la ligne

Zurich/Bâle-Locarno et/ou Lugano par le tronçon de faite du Gothard. Cette solution contribue à éviter une répartition de la concession pour le trafic grandes lignes et le SEV s'en réjouit. A relever encore un autre point particulièrement positif: le SOB prévoit que ces lignes seront la plupart du temps des trains accompagnés, ce que le SEV apprécie grandement. Actuellement, les

CFF desservent la ligne du tronçon de faite du Gothard par des trains non accompagnés, a expliqué Giorgio Tuti, président du SEV. Le SEV a protesté contre cette situation. Le SEV est partenaire social des CFF et du SOB. Il se préoccupe activement des intérêts du personnel de ces deux entreprises.

## EN VITESSE

## Amiante: fonds opérationnel

■ L'USS se réjouit que la Fondation d'indemnisation des victimes de l'amiante (FIVA), récemment créée à l'initiative des syndicats, offre ses premières prestations depuis le 3 juillet. La FIVA représente une nouvelle étape majeure dans la lutte des syndicats contre les conséquences terribles d'une exposition à l'amiante. Si la fondation ne peut pas faire disparaître les souffrances humaines, elle peut atténuer les conséquences financières de la maladie pour les personnes concernées et offrir un soutien psychologique.

La fondation a mis en place un service d'accompagnement gratuit pour tous les malades de l'amiante et leurs proches. Toutes les personnes qui souffrent d'un mésothéliome peuvent faire une demande de soutien financier. Jusqu'à ce que la fondation dispose de suffisamment de moyens, les indemnités seront versées en priorité aux malades dont le mésothéliome n'est pas considéré comme une maladie professionnelle. **USS**

Les CFF et le SOB s'accordent sur une coopération dans le trafic grandes lignes

# Remplacer la concurrence par la coopération

**Les revendications du SEV sont appliquées: les CFF et le SOB signent un accord de coopération pour l'exploitation de certaines liaisons du trafic grandes lignes au lieu de s'affronter.**

«En ouverture du congrès, Giorgio Tuti a appelé les CFF, le SOB et le BLS à s'asseoir autour de la table pour éviter une fragmentation du trafic grandes lignes.» a-t-on pu lire dans le numéro 09/2017 de ce journal. Jeudi dernier, Andreas Meyer, CEO CFF et Thomas Küchler, CEO SOB, ont annoncé fièrement, lors d'une conférence de presse qu'elles s'étaient fixé un délai de quatre mois pour trouver une forme possible de coopération.

## Deux nouvelles lignes SOB

L'accord prévoit que la Südostbahn (SOB) exploite sur mandat des CFF deux nou-



Enthousiasme lors de la signature de l'accord: depuis la gauche Heinrich Güttinger, chef du trafic SOB, Jeannine Pilloud, cheffe CFF P, Andreas Meyer CEO CFF et Thomas Küchler, CEO SOB.

velles lignes qui doivent encore être créées: il s'agit des lignes Interregio (IR) Zurich/Bâle à Locarno via le tunnel de faîte du Gothard et IR Coire-Zürich-Berne. Le SOB aura la totale responsabilité des deux lignes, de l'acquisition et de la maintenance du matériel roulant (de manière analogue à l'actuel Voralpenexpress), de la mise à

disposition du personnel des locs et des trains et de la commercialisation des lignes.

## Avantages pour les voyageurs

La coopération est un bénéfice pour la clientèle car elle apporte de nouvelles liaisons directes avec des trains confortables, avec de la place pour vélos, skis et bagages, et qui seront «pour la plupart» ac-

compagnés par des agents de train. Et les compagnies aussi en profiteront car elles pourront mieux utiliser les synergies et faire valoir leurs points forts. Thomas Küchler a mentionné que le fait de mettre ensemble l'IR Berne-Zürich et le RE Coire-Zürich pour former le nouvel IR Berne-Coire permettra d'économiser une composition.

## Un pas de géant

Comme l'a dit ouvertement devant les médias le CEO des CFF Andreas Meyer, il s'agit de pouvoir «tirer le meilleur parti du réseau». L'extension et l'entretien du réseau aux conditions d'exploitation actuelles ne sont possibles qu'avec une coopération et du personnel adéquat. Pour le CEO du SOB Thomas Küchler, il s'agit d'un pas de géant pour son entreprise car elle va doubler la production de ses trains. Le personnel devra s'habituer aux nouveaux processus et il est possible que certains postes soient déplacés.

Pour réaliser certaines prestations comme la conduite des trains du matin au départ de Berne, le SOB va louer du personnel étant donné qu'il n'a pas de dépôt à Berne et qu'il n'envisage pas d'en ouvrir un. Cependant, selon un courrier adressé par Thomas Küchler à son personnel, «nous allons tout de même accroître notre personnel des locs et des trains» (environ 90 mécani-

ciens de plus et 35 agents de train). S'y ajoutent quelques postes dans d'autres domaines.

## Le SEV est satisfait

Le SEV salue la solution trouvée par les CFF et la Südostbahn dans le trafic grandes lignes. Cette intelligente collaboration évite une fragmentation du chemin de fer intégré helvétique tout en présentant des améliorations dans l'exploitation, notamment sur la ligne de faîte du Gothard où l'accompagnement des trains sera garanti par la Südostbahn. Partenaire social des CFF et de SOB, le SEV va veiller aux intérêts du personnel des deux entreprises et s'assurer du maintien de la qualité des conditions de travail.

Pour le SEV, la solution trouvée par le SOB et les CFF est à soutenir. Elle évite une fragmentation de la concession grandes lignes. «Il faut désormais espérer qu'une solution intelligente puisse aussi être trouvée entre les CFF et BLS», considère

Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV. Lors de la conférence de presse, Andreas Meyer a déclaré que «la situation avec le BLS» était difficile.

## Personnel: bonne nouvelle

Le concept du SOB prévoit un accompagnement des trains qui traverseront le Gothard. «C'est une excellente nouvelle pour le personnel des trains en termes d'emploi, mais surtout pour la sécurité des voyageurs. Hormis par le biais des contrôles sporadiques, les CFF avaient abandonné l'accompagnement des trains sur la ligne de faîte du Gothard après l'ouverture de la ligne de base», rappelle Giorgio Tuti, président du SEV. Si le SEV salue cette collaboration, il va néanmoins suivre le processus avec attention. Partenaire social des deux entreprises, le SEV va veiller aux intérêts du personnel, notamment en cas de transfert d'employés et d'assurer du maintien de la qualité des conditions de travail.

pan.

La sous-fédération RPV a fêté ses 120 d'existence

# 120 années de fidélité et de franchise

**Le 24 juin, la sous-fédération du personnel de la manoeuvre a soufflé 120 bougies. L'occasion de revenir sur les étapes-clés de son histoire.**

Une fête réussie à bord du catamaran «Cirrus» de la SGV, en Suisse centrale: visages détendus et sourires entre les délégués de toutes les sections de Suisse et les invités. Un succès dû aussi à la volonté de limiter les discours. Le président central Hanspeter Eggenberger s'est tout de même arrêté sur quelques moments particuliers: la grève du zèle en novembre 1996 pour critiquer les pres-



Quel groupe pour cet événement important!

sions sur le personnel. Même si le résultat fut somme toute modeste, il a démontré le courage et la confiance en soi qui caractérise la catégorie. Le vice-président du SEV Manuel Avallone a rappelé les propos de l'ancien président Ernst Leuenberger pour les 100 ans de la RPV: «Votre langage est clair, direct et franc et vous êtes ouverts et innovants. Vous êtes des cheminots jusqu'à la moelle et comme usager du rail je vous suis reconnaissant pour votre travail précis, rapide et sûr alors qu'il n'est pas dépourvu de danger. Comme syndicaliste, je vous suis reconnaissant pour votre fidélité au SEV.» Longue vie à la RPV. **Gi/vbo**

Communication SEV

# Bienvenue à Yves

**Depuis le 1er juillet, le service de communication du SEV a accueilli un nouveau chargé de communication pour la Romandie, Yves Sancey.**

A bientôt 48 ans, Yves Sancey rejoint donc le SEV. Il sera chargé de communication pour la Suisse romande. Engagé à 60%, il travaillera en étroite collaboration avec les secrétaires syndicaux du secrétariat régional de Lausanne et celui de Genève, mais aussi avec la communication germanophone et italophone et l'appareil syndical à la centrale de Berne.



## Expérience professionnelle

Historien et politologue, rédacteur depuis plus de 10 ans dans des journaux syndicaux –

m-magazine d'abord, puis syndicom le journal – du 30 juin il prend avec lui sa solide expérience syndicale.

Formé à la communication numérique et aux médias sociaux, il pourra aisément s'intégrer dans la nouvelle stratégie communicationnelle du SEV, présentée lors du Congrès et qui entend développer les canaux digitaux tout en améliorant aussi le support papier dans une logique de complémentarité.

Vivian Bologna

## ÉDITO

*La lutte se nourrit de courage. Dans son livre intitulé «La fin du courage», la philosophe française Cynthia Fleury invite les êtres humains à redécouvrir cette vertu. L'auteure écrit que le courage n'est pas une vertu comme les autres. C'est une vertu cardinale, la force morale qui permet de vivre debout, libre, avec dignité, juste avec soi-même et avec les autres. Le courage ne recherche ni la victoire ni la gloire. Le courage permet d'être le maître de sa propre vie... Le courage, c'est quand le personnel de la Société de navigation sur le Lac Majeur (NLM) a su manifester, jour après jour depuis l'avis de grève lancé dimanche 25 juin. Ils l'ont fait avec dignité, solidarité et cohésion.*

## «Le personnel NLM et la valeur du courage»

Françoise Gehring, secrétaire syndicale et rédactrice de contacto.sev

*Durant des années, on a cru que l'individualisme était un processus amenant à la liberté absolue. En se focalisant sur ses propres intérêts, on oublie toutefois l'importance de l'engagement public, collectif, commun. Aujourd'hui, dans un monde où nous sommes tous virtuellement connectés et dans lequel beaucoup cultivent l'illusion d'être le centre du monde, la solitude se définit comme une condition subie, souvent dans l'indifférence la plus totale.*

*Commencer ou recommencer à se préoccuper de l'autre, de sa voisine ou de son voisin, de son ou sa collègue de travail est un pas dans la bonne direction. Personne n'est à l'abri de l'incertitude. Pour cette raison, la solidarité humaine – plus encore que la solidarité professionnelle – est un élément primordial car elle permet de répondre de manière unie et dense aux défis du monde du travail.*

*Le personnel NLM reflète cette capacité de penser de l'autre. Il n'est jamais facile de faire la grève, c'est une expérience difficile parce que les espoirs et les craintes se mélangent. Et pourtant, ce petit groupe de personnes qui ont perdu leur travail ne s'est jamais avoué vaincu: il a supporté pas après pas le poids des émotions quotidiennes. Il a transformé les différences de chacun en véritable force motrice. Il a cru en l'importance de la cohésion et n'a pas renoncé à la confrontation au fil des discussions.*

*Les employés de la NLM – et je suis certaine de ne pas me tromper – ont appris beaucoup aux syndicats qui les ont suivis. Attentifs mais jamais complaisants, ils ont exprimé leurs positions et revendications de manière autonome et déterminée et ont montré qu'ils savent que les batailles ne se gagnent pas avec de belles paroles ni de la condescendance de la part de ceux qui ont encore leur emploi. La victoire dépend de la force mentale et de l'élan du coeur. Un grand et sincère merci à eux tous!*

## Comité SEV

# «Faire progresser le SEV» – le but des nouveaux arrivés au Comité SEV

**Ils sont jeunes, motivés et ont plein d'idées: les nouveaux arrivés Jan Weber, vice-président central BAU et Claude Meier, président central TS, apportent du sang neuf au comité SEV. Ils exposent leurs objectifs et leurs expériences.**

■ **Jan Weber et Claude Meier, comment et quand êtes-vous arrivés au SEV?**

**Jan Weber:** Lorsque j'ai commencé à travailler aux CFF il y a 12 ans, ceci s'est fait presque automatiquement: lors de mon troisième jour de travail, j'ai eu une discussion avec la personne de confiance du SEV, j'ai rempli la déclaration d'adhésion et j'étais membre! Je ne me suis pas trop posé la question, je savais que c'était la chose à faire.

**Claude Meier:** J'ai adhéré au SEV après mon apprentissage. A l'époque cela allait de soi: on était solidaire, on se soutenait mutuellement et tout le monde était au syndicat.

■ **Vous êtes tous les deux très engagés. Qu'est-ce qui vous motive à être actifs au SEV?**

**Jan Weber:** Dans notre team, l'ambiance était toujours plus mauvaise; l'insatisfaction était croissante. J'ai pensé qu'il fallait faire quelque chose pour changer cela et j'avais depuis longtemps déjà dans l'idée de devenir actif au sein de la CoPe ou du SEV. Puis la sous-fédération BAU a écrit à tous les membres il y a deux ans afin de trouver la relève pour la commission centrale. Je me suis donc annoncé et les choses se sont très vite enchaînées...

**Claude Meier:** J'aimerais faire bouger les choses et obtenir plus de justice. Souvent, les travailleurs connaissent mal leurs droits, ils ont oublié la CCT au fond d'un tiroir. J'essaie de faire prendre conscience aux gens de leurs droits et les aide à les faire valoir.

■ **Jan Weber, depuis quand es-tu vice-président central de BAU?**

J'ai été élu pour reprendre le mandat dès le début de l'année. L'ancien président central Christian Suter s'est retiré à cette date et l'ancien vice-président, Markus Kaufmann, lui a succédé. Il fallait trouver quelqu'un pour son poste...

■ **Claude Meier, quand es-tu devenu président central TS?**

J'ai aussi commencé au 1er janvier. Nous avons choisi cette date afin que les membres sachent qu'avec la nouvelle année, il y avait aussi un nouvel interlocuteur.

■ **Quels sont vos objectifs dans vos fonctions respectives?**



Jan Weber, vice-président central BAU



Claude Meier, président central TS

**Claude Meier:** Mon thème principal est le recrutement des membres, même si beaucoup ne peuvent plus entendre ce mot. Pourtant la syndicalisation est très importante: plus nous avons de membres, plus nous avons du poids vis-à-vis des employeurs.

**Jan Weber:** Je n'ai pas d'objectif aussi concret. Pour moi, le plus important est que tout le monde se sente bien défendu. J'essaie de tirer le maximum pour tout le monde et de soigner la solidarité.

■ **Quels étaient vos engagements dans la sous-fédération avant votre élection?**

**Jan Weber:** Je suis membre de la commission centrale depuis une année. J'y ai siégé en tant que membre-adjoint, et maintenant en tant que vice-président. Avant cela, j'étais un simple membre et je participais aux assemblées.

**Claude Meier:** Durant 15 ans, j'étais au syndicat mais je n'ai pas voulu assumer de mandat. Puis on m'a demandé si je ne voulais pas succéder à Roger Derungs à la conférence CCT. Et en 2013 les choses se sont enchaînées: le collègue a voulu que je lui succède dans la CoPe surface et Werner

Schwarzer, l'ancien président central TS, m'a demandé de devenir secrétaire. J'ai donc repris ces mandats car entre-temps, la sous-fédération TS a revêtu une grande importance pour moi.

■ **Quelles sont les tâches que vous avez reprises concrètement en tant que président central, resp. vice-président central?**

**Jan Weber:** J'ai repris d'une part des tâches organisationnelles comme la coordination du site internet et notre nouvelle newsletters.

Et sinon j'accompagne notre président central Markus Kaufmann aux séances, par exemple avec la direction RH ou Infrastructure. C'est très intéressant car c'est l'occasion de rencontrer des gens influents des CFF.

**Claude Meier:** Je trouve aussi que ceci est passionnant. On fait la connaissance de hauts responsables de la division qu'on ne connaîtrait pas sinon. Je suis aussi dans quelques commissions d'accompagnement.

Dans la sous-fédération TS, je suis chargé de diriger les séances et de traiter les affaires courantes.

■ **Est-ce que cela vous plaît de siéger au comité SEV?**

**Claude Meier:** C'est très intéressant. Nous traitons les thèmes relatifs au budget, les nouveaux secrétaires viennent se présenter et nos discussions sont captivantes.

**Jan Weber:** Une bonne collégialité règne au comité et nous avons été très bien accueillis. Le fait d'être tous ensemble me plaît beaucoup. Auparavant au comité, chacun ne pensait qu'à sa propre sous-fédération. Aujourd'hui, on arrive à considérer l'ensemble du syndicat. Nous sommes un véritable team.

■ **Osons un regard vers l'avenir: imaginez le jour de votre départ dans beaucoup, beaucoup d'années...**

**Jan Weber:** Aïe, déjà!

■ **... qu'aimeriez-vous avoir obtenu d'ici là?**

**Claude Meier:** J'aimerais pouvoir constater que la sous-fédération s'est agrandie, que TS et le SEV ont toujours des bases solides.

**Jan Weber:** quitter une sous-fédération BAU qui se porte bien. On dira alors: «Il a fait du bon travail. Dommage qu'il s'en aille.»

Interview: Karin Taglang

## BIO

### Jan Weber, BAU

Jan Weber, 41 ans, vit avec sa femme et ses deux enfants à Schüpfen dans le canton de Berne. Il travaille aux CFF à Berne en tant que technicien sur les installations de sécurité. Lorsqu'il n'est pas occupé par le SEV ou les CFF, on le trouve en général sur le terrain de foot. Jan Weber est un fervent observateur d'arbitres. Sa tâche consiste à évaluer d'autres arbitres.

### Claude Meier, TS

Claude Meier a 45 ans, il habite à Zurich avec sa femme et ses trois enfants. Il est électromécanicien sur le site d'entretien des CFF à Zurich Herdern et travaille depuis 30 ans dans les chemins de fer.

Durant ses loisirs, il se consacre avant tout à sa famille: il aime faire des tours à vélos avec les siens et leur cuisine volontiers de bons petits plats.

CCT TL 2017

# tl: les négociations ont abouti

**Lors d'une ultime séance de négociation, les partenaires sociaux ont fait les pas nécessaires afin de conclure les négociations pour le renouvellement de la CCT-tl.**

Après 7 mois de négociations difficiles et serrées, mais dans un respect mutuel et la recherche constante de solutions constructives, les travaux ont abouti.

Au final, nous obtenons un système salarial simple et transparent et une semaine de vacances supplémentaire.

Belle victoire également, nous avons obtenu que le congé maternité de 16 semaines n'influencera pas la progression dans le système salarial.

**Derniers points litigieux réglés**  
Les derniers points litigieux concernant l'organisation du temps de travail pour les secteurs administratif et technique ont trouvé une solution. Pour l'ensemble du personnel, une prime annuelle de maximum de Fr. 1'500 frs - pour moitié selon des objectifs individuels (ou collectifs pour les conducteurs) - sera versée une fois par année, après la clôture des résultats de l'entreprise.

Le mercredi 30 août à 19h30, une conférence CCT permettra à notre délégation de livrer son analyse.

**Votation générale**  
Dès le 4 septembre, le SEV organisera la votation générale de ses membres afin que chacun puisse se déterminer. Le matériel sera envoyé à la maison. En se syndiquant avant le 20 août, on peut ainsi s'exprimer sur cette CCT. En cas d'accord, la CCT entrera en vigueur le 1er janvier 2018 et pour une durée de 5 ans.

**Yves Sancey**

Navigation sur le Lac de Neuchâtel et Morat

# Avis de tempête à la LNM

**Alors que les eaux commençaient à se calmer avec le départ de l'ancien directeur en janvier, la LNM est au cœur d'une polémique destructrice. Le SEV ne lâchera pas le personnel en cette période troublée et utilisera tous les moyens à sa disposition pour défendre ses intérêts.**

Quelques mois. Tel est le répertoire auquel ont eu droit les employés de la LNM. Après s'être mobilisés en 2016 pour sauver leur entreprise dont la situation financière posait déjà question, les voilà obligés de suivre les dégâts d'image suite à une série d'articles de presse. Au centre de



l'attention des médias, la gestion du président du CA et le manque de clarté des comptes. L'entreprise serait surendettée d'après certaines voix. «Il est pourtant important de rappeler que la LNM n'aurait sans doute jamais navigué cette saison si le Conseil d'administration n'avait pas pris les mesures exigées par l'audit réalisé en fin d'année dernière,

relève le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique en charge du dossier. Et il faut rappeler que le personnel a joué un rôle prépondérant l'été dernier en dénonçant de manière détaillée et cohérente les dysfonctionnements managériaux. C'est suite à cette mobilisation que le CA a commandité l'audit. Depuis début 2017, le personnel est impliqué dans la reconstruction de l'entreprise.» Alors que l'on pensait la LNM en eaux apaisées, l'entreprise est actuellement l'otage d'un jeu politique malsain sur fond de revanches personnelles. Le SEV n'acceptera pas que le personnel fasse les frais d'intrigues politiciennes et défendra les intérêts de la LNM comme il l'a toujours fait ses dernières années.

**Vivian Bologna**

CARNET DE BORD

## Politique du fret ferroviaire : l'ouverture chinoise

Lorsque l'on compare ce que transporte un train de fret avec le nombre de camions qu'il faut pour le même tonnage, on se demande comment la question du choix du moyen de transport se pose encore. Il y a bien entendu la flexibilité, le «door to door» qui est toujours relevé pour le transport par camion. Pourtant, le rail n'empêche nullement cela: il demande une organisation modale du transport. Les quantités sur le rail pour l'essentiel du trajet et le dernier déplacement en camion. C'est sûrement ce que se sont dit les investisseurs qui ont parié dans la « nouvelle route de la soie », une route ferroviaire qui va de Wuhan à Lyon ou de Yiwu à Londres. Et à y regarder de près, on constate combien c'est efficace et efficient ! Les marchandises chinoises parcourent en deux semaines leur chemin vers l'Europe alors que la route maritime nécessite cinquante jours. Ce qui peut être convoyé sur 301 wagons, ce n'est pas moins de 30 000 tonnes/métriques, soit 963 camions. 301 wagons ce sont 4 convois ferroviaires, mais 963 camions, ce sont toujours 963 camions... Comme il n'y a plus de mur communiste à traverser, des régions en relative stabilité politique, les entreprises chinoises se sont dit que le train, c'est le passé qui trace l'avenir !

Si les compagnies européennes, CFF Cargo y compris, s'appliquent à couper et à restreindre, argumentant d'une productivité trop faible, des infrastructures limitées et hétérogènes, et un manque de flexibilité qui finalement ne permettent pas de concurrencer la route, sur ce dossier-là, ils se sont fait déposséder et surtout dépasser.

De là à penser que la libéralisation du transport ferroviaire européen était un moyen de permettre aux compagnies chinoises d'emporter le marché, il n'y a qu'un pas. La stratégie était sûrement différente, mais le résultat est celui-ci. Sur le site de la DB (Deutsche Bahn, filiale DB Schenker, on peut lire: «Avec effet immédiat, le prestataire de logistique Deutsche Bahn offre un service régulier Import Chine, en proposant son propre réseau de groupage intégré dans lesquels les lots partiels (LCL) peuvent être redistribués à travers toute l'Europe. Les clients ne sont plus obligés de consolider un conteneur entier et peuvent désormais réserver leur transport ferroviaire pour leurs petits envois et lots partiels (LTL). DB Schenker utilise la liaison ferroviaire régulière de Wuhan en Chine jusqu'à Duisbourg en Allemagne avec un transit-time de deux semaines, terminal à terminal.» Pour le dire autrement, CFF Cargo a communiqué à grand renfort d'arguments que le wagon isolé, c'était fini, pas rentable, que cela prêterait la compétitivité de l'entreprise. De toute évidence, ce n'est pas l'avis de spécialistes du transport transcontinental. Ceci dit, cette vision - tellement imprégnée de libéralisme qu'elle en oublie de penser - a déjà fait des merveilles insensées par le passé. Souvenez-vous en 1922, le réseau des transports ferrés genevois s'étendait sur 169,827 kilomètres et était composé de 15 lignes. Ce réseau est presque totalement arraché lorsqu'on se met à croire que la voiture individuelle et flexible est la solution. Résultat : en 1992, le Grand Conseil vote la réalisation d'un réseau de base qui comprend notamment la réalisation de 4 lignes de tramway... aujourd'hui, le réseau s'étendant sur 33,130 km à travers Genève et ses communes limitrophes. Une vraie stratégie !

Aujourd'hui les anciennes régies seraient bien inspirées de ne pas réfléchir à la seule rentabilité, mais à des facteurs d'économie qui n'ont pas changé depuis l'existence de l'homme (et qui président encore et toujours à la dissémination des virus qui eux n'ont pas modifié leur stratégie;-): gain de place, peu de déchets (pas polluant), bénéfice collectif, durabilité, autonomie.



**Valérie Solano**

Votation du 24 septembre sur Prévoyance vieillesse 2020



Michel Béguelin

## «Le oui à PV 2020 est indispensable»

**A 81 ans, Michel Béguelin n'a rien perdu de sa verve lorsqu'il s'agit de défendre les salarié-e-s. L'ancien conseiller aux Etats socialiste vaudois et ancien vice-président du SEV s'exprime sans détours sur Prévoyance vieillesse 2020. Il appelle à glisser un double oui dans l'urne le 24 septembre pour un projet qui améliore sensiblement les retraites des salarié-e-s à faible revenu, femmes en tête, malgré la hausse de l'âge de la retraite de 64 à 65 ans.**

■ **Michel, en tant qu'ancien cheminot et syndicaliste, tu affiches clairement ton soutien à Prévoyance vieillesse 2020. Pourquoi ?**

Après la défaite du projet de la gauche unie «AVSplus», Prévoyance vieillesse 2020 représente le meilleur compromis possible compte tenu des deux réalités incontournables, d'une part les forces politiques en présence, d'autre part les nécessaires adaptations aux évolutions du marché du travail. Par exemple, l'explosion du travail à temps partiel, la transformation d'emplois auparavant honnêtement rétribués en «petits boulots» sous-payés, les tendances à «l'ubérisation», tous ces faits pénalisent les futures retraites. Il est primordial qu'en francs réels les

familles de salariés, les femmes surtout, les plus touchées par le travail à temps partiel, voient concrètement leurs retraites se consolider.

■ **Si l'on suit ton analyse, il faut voter oui car il est difficile d'obtenir mieux après la défaite sur AVSplus...**

Il faut être conscient du rapport de force actuel en Suisse. Une certaine droite, PLR et UDC alémanique – le PDC a lui compris les enjeux, de même qu'une minorité romande de droite – continue de s'attaquer frontalement à l'AVS en jouant sur la peur «de pertes catastrophiques» dans vingt ans, le faux argument martelé systématiquement qui leur a permis de couler AVSplus. PV 2020 consolide les rentes actuelles et futures tout en améliorant, en francs concrets, la situation pour les catégories les plus préétablies. Les personnes travaillant à temps partiel sont nettement mieux couvertes dans le 2e pilier. A l'heure actuelle, avec l'évolution du nombre de working poors, le temps partiel n'est pas toujours un choix. Et comme 60% des femmes sont à temps partiel, elles bénéficieraient directement de cette amélioration. Il ne faut pas oublier que les rentes du 2e pilier des femmes sont en moyenne 63% inférieures à celles des hommes !

■ **As-tu un exemple concret ?**

Une femme d'actuellement 24 ans et qui gagne 3500 francs par mois verra ses rentes AVS et LPP augmenter de 255 fr. par mois, soit 3060 fr. par an. Pour une femme de 44 ans dans la même catégorie de salaires, ce sera 2136 fr. de plus par an. Et pour celles, toutes catégories d'âge confondues, avec un salaire de 5200 fr. par mois, leurs rentes

«**Les personnes travaillant à temps partiel sont nettement mieux couvertes dans le 2e pilier. Et comme 60% des femmes sont à temps partiel, on voit bien qu'elles sont donc directement touchées par cette amélioration.**»

seront meilleures qu'actuellement.

■ **L'AVS est renforcée, mais le taux de conversion LPP va passer de 6,8 à 6% pour la partie obligatoire. N'est-ce pas contradictoire de vouloir renforcer l'AVS et d'accepter d'injecter de l'argent dans le 2e pilier ?**

Le 2e pilier existe, le peuple l'a voulu ainsi en complément avec l'AVS. Il faut faire avec cette réalité, que ça plaise ou non. Ce n'est pas l'enjeu de PV 2020.

■ **Les opposant de gauche critiquent cette réforme notamment en raison du lien entre le 1er et le 2e pilier...**

Oui, mais encore une fois le 2e pilier existe! Ceux qui y étaient opposés il y a quelques 40 ans devraient l'admettre. Maintenant, ce qui compte pour les salariés, c'est le contenu du porte-monnaie à la retraite dans les années à venir. Le fruit n'est pas mûr pour imaginer une fusion du premier et du 2e pilier. Il ne faut pas se tromper de combat.

On est actuellement dans une

phase transitoire et il faut essayer un maximum d'améliorations et poursuivre le combat sur la durée. Avec PV 2020, il s'agit surtout de stabiliser les rentes. Il faut donc regarder la réforme avec précision pour que nos membres s'y retrouvent financièrement. Et puis demandons-nous quels seraient les avantages si PV 2020 est refusée. Ce serait le statu quo et la droite aurait beau jeu de sortir ses recettes – hausse de l'âge de la retraite pour toutes et tous à 67 ans, «frein à l'endettement» pour l'AVS – car le non qui sortirait des urnes serait analysé comme un triomphe de la droite! Les syndiqué-e-s auraient-ils une amélioration concrète de leur situa-

tion? Evidemment non ! Glisser un non dans l'urne c'est donc se tirer une balle dans le pied.

■ **Pourtant, ces dernières années, la gauche a connu quelques beaux succès contre des détériorations dans la prévoyance vieillesse. N'est-il pas possible de construire une alternative à PV 2020 sur cette base ?**

Nous avons gagné des référendums. Mais nous avons perdu une bataille fondamentale avec AVSplus. Avec PV 2020, nous avons un compromis politique âprement disputé dont les améliorations l'emportent pour la grande majorité des salariés sur les aspects négatifs, dont la hausse de l'âge de la retraite des femmes.

■ **Le jeu en vaut-il vraiment la chandelle ?**

Outre les augmentations pour les temps partiels, il y a aussi la hausse des rentes AVS des couples dont le plafond est relevé de 150 à 155% d'une rente simple. Pour les couples, la hausse peut atteindre 2712 fr. par année, soit 6% d'augmentation. On ne peut pas parler de brouilles... Le renforcement de l'AVS touchera principalement les femmes car 500 000 d'entre elles n'ont que l'AVS pour vivre. Enfin, il y a un progrès qui va au-delà des améliorations individuel-



Michel Béguelin au terminus du M2 à Ouchy: «Il faut être conscient du rapport de force actuel en Suisse.»

les, c'est le renforcement de la solidarité au sein de l'AVS. Ce qui lui vaut des attaques permanentes. A droite, on critique le fait qu'elle soit à versée à tous les retraité-e-s, même aux plus fortuné-e-s. Mais cet «arrosage» comme dit cette droite n'est pas une fatalité. Si les 466 000 ménages millionnaires, sans l'immobilier, n'ont

dès lors parler de réel succès ?

Le fait est que le peuple a refusé l'année dernière l'amélioration générale de 10% proposée par AVSplus. Dans ces conditions, outre les améliorations évoquées plus haut, il faut insister sur le fait que cette réforme renforce aussi le financement de l'AVS jusqu'en

«**Pour les rentes AVS jusqu'à 1 700 fr., il n'y aura pas de perte en cas de retraite anticipée à 64 ans grâce à la hausse de 70 fr. des rentes AVS.**»

pas besoin de l'AVS à la retraite, ils peuvent renoncer à la demander. C'est facile, aucune formalité! La solidarité serait alors complète et ils verraient leurs impôts de retraités diminuer. Ce serait un progrès social fantastique pour tous, un exemple pour atténuer les inégalités! Qu'attend la droite pour agir?!

■ **Les retraité-e-s actuels ne connaîtront pas de hausse de leur rente AVS. Peut-on**

faut-il le concrétiser par un oui massif le 24 septembre !

■ **Même si la campagne est relativement courte, le débat fait déjà rage, notamment en Romandie, d'où proviennent 75% des signatures du référendum. Comment analyses-tu cette campagne ?**

En Romandie, le référendum se concentre sur le principe de la hausse de l'âge de la retraite des femmes. Pourtant, il faut rappeler que les compensations sont importantes. Comme dit plus haut, pour toutes celles qui gagnent 30 000 fr. par année ou les femmes au foyer sans revenu salarié, les améliorations sont incontestables ! Elles pourront encore partir à 64 ans en retraite anticipée, sans perdre un franc. Le taux de réduction pour un départ en retraite anticipée d'une année passera de 6,8% aujourd'hui à 4,1%. Pour les rentes AVS jusqu'à 1 700 fr., il n'y a pas de perte grâce à la hausse de 70 fr. des rentes AVS. Il faut donc

vraiment regarder cette réforme comme un tout, en voir les effets concrets en francs pour les familles, toutes générations confondues - les grands-parents d'aujourd'hui ont fait de leur mieux pour leurs enfants qui font aussi de leur mieux pour les leurs. Surtout, il ne faut pas se tromper de cible: l'ennemi à combattre, ce n'est pas le conseiller fédéral Alain Berset ! Ce sont les milieux économiques

et les partis à leur service qui veulent dégrader l'AVS, le dernier point de résistance d'une solidarité nationale réelle, au profit d'un deuxième pilier espéré par eux où tous les risques sont transférés sur les salariés-individus condamnés à payer toujours plus pour recevoir toujours moins. Dans cette lutte-là, le OUI à Prévoyance vieillesse 2020 est indispensable.

Vivian Bologna

### RÉFÉRENDUM

Le comité référendaire «Non à la hausse de l'âge de la retraite. Non à la baisse des rentes» a déposé 58 718 signatures validées le 6 juillet contre PV 2020. Il estime que «le pari est donc réussi et montre une véritable opposition populaire à ce projet». Le peuple suisse s'exprimera donc le 24 septembre non seulement sur l'augmentation de la TVA, mais aussi sur le contenu de la réforme.

### EN BREF

#### Les principales améliorations de PV 2020

■ **Hausse de 70 francs par mois** des rentes AVS pour les nouveaux rentiers et jusqu'à **2712 francs par an** pour les couples. Le plafond des rentes de couples passent de 150 à 155% d'une rente simple.

■ **Les retraites partielles** sont facilitées

■ Une personne qui perd son emploi à **58 ans** pourra rester assurée dans sa caisse de pension.

■ Des **rentes LPP plus élevées** pour les femmes dont les rentes actuelles sont 63% inférieures à celles des hommes. Plus sur [www.uss.ch](http://www.uss.ch)

Solidarité envers les employés NLM qui ont été licenciés confirmée par 13 451 signatures

«La plus grande difficulté a été celle de ne pas avoir d'employeur avec lequel nous confronter. Mais le rapport de force s'est quand même construit»

Angelo Stroppini, syndicaliste au SEV



Angelo Stroppini SEV

# Le travail se défend. Toujours

Après une vingtaine de jours de grève, les syndicats et le personnel ont obtenu une partie des garanties demandées en faveur des 34 personnes licenciées à fin 2017. Une grève qui a créé un rapport de force qui va certainement perdurer, et qui a révélé la détermination sans limite des employés.

On peut voir la fatigue dans les regards. Mais aussi une lueur qui brille. Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV, est resté au front jour après jour, établissant un réseau de relations et de contacts pour tenter de débloquer une situation vraiment très complexe. La confrontation s'est faite avec l'aide de la direction syndicale du SEV (en particulier le président Giorgio Tuti et la vice-présidente Barbara Spalinger) et la responsabilité a été portée de concert avec le collègue d'UNIA Enrico Borelli. Car la réponse aux 34 licenciements de la Société de navigation sur le Lac majeur (NLM) a été donnée conjointement par les trois syndicats: le SEV (avec le soutien syndical quotidien de Pascal Fiscalini et de la soussignée), UNIA (avec l'aide de Gianluca Bianchi et de Giangio Gargantini) et l'OCST (avec Graziano Cerutti et Lorenzo Jelmini). «Tout le monde avait les mêmes objectifs et s'est concentré exclusivement sur les intérêts des travailleurs et travailleuses touchés, laissant tout autre intention au vestiaire» a reconnu Angelo Stroppini. La population et les touristes ont bien compris la gravité de ces licenciements – l'ensemble du personnel qui a perdu son emploi habite au Tessin – et tous ont répondu par un véritable élan pour signer la pétition «Sauvons les emplois et le service public sur le Lac Ma-

jeur». Mardi, 13 451 signatures ont été remises à la Chancellerie d'Etat à Bellinzzone. Des signatures ont aussi été envoyées des quatre coins de la Suisse, portées par un souffle de solidarité inédit. Mais les choses ne vont pas forcément se calmer car, quoiqu'il arrive après la phase d'agitation qui a débuté le 23 juin, d'autres phases suivront à d'autres niveaux. «Nous nous retrouvons dans une situation de confrontation inhabituelle» explique Angelo Stroppini «car il n'y a pas d'employeur auquel nous pouvons nous adresser pour discuter de toute une série d'éléments qui définissent les rapports de travail, dont par exemple les salaires, et qui sont d'une importance fondamentale. Il n'est pas admissible que le consortium qui va être créé, qui bénéficiera des deniers publics pour la ligne Locarno-Magadino, exerce ses activités en faisant du dumping salarial. Il faut savoir que les salaires du personnel de la Société de navigation sur le Lac de Lugano (qui dirige le consortium) sont plus bas que ceux des collègues de la NLM». Mais il y a pire. Angelo Stroppini poursuit: «Si nous en sommes arrivés à ce point, c'est parce qu'aucun des acteurs qui s'articulent autour du futur consortium n'a voulu tenir compte des partenaires sociaux, et encore moins des travailleuses et travailleurs».

Non seulement toute cette opération est opaque, mais il s'y ajoute le comportement des communes suisses autour du lac Majeur qui ont tout fait pour saboter la navigation sur le lac, critiquant à maintes reprises les bateaux et les services pour lesquels elles n'ont jamais dû verser un seul centime. Considérant que la Confédération (voir encadré page 9) a donné son approbation pour cette opération en octroyant la nouvelle concession, privatisant ainsi de fait la navigation sur les lacs, la situation a également évolué vers le niveau politique. «Bien sûr, les autorités politiques ont une grande responsa-



Échange entre Enrico Borelli d'UNIA et Angelo Stroppini SEV.

bilité dans cette affaire et la grève avait aussi pour objectif de faire bouger les choses à ce niveau» explique Angelo Stroppini. «Finalement le Conseil d'Etat a réagi, surtout grâce à la détermination du président du Gouvernement Manuele Bertoli (voir encadré ci-dessous) qui a cherché par tous les moyens à trouver une entente avec le futur dirigeant du

## LE RÔLE DU CANTON

L'assemblée du personnel a tout d'abord voulu remercier le Conseil d'Etat et son président Manuele Bertoli pour leurs efforts et leur sincère détermination en vue de trouver une issue. Elle reconnaît en particulier l'important rôle de médiation qu'ils ont joué.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat a réaffirmé son engagement pour développer l'offre de navigation dans le Verbano et offrir de solides garanties aux employés licenciés de la société concessionnaire. Durant la rencontre avec une délégation composée de représentants du personnel et des syndicats, il s'est déclaré prêt à fournir les garanties suivantes:

- le plein emploi pour les 34 employés congédiés (dont 2 qui partiront à la retraite à la fin de l'année);
- le maintien de l'affiliation à la caisse de pensions de la FART;

- l'obligation pour un futur employeur de négocier une CCT;
- l'échange transparent des informations sous la médiation de l'Etat.

Le Conseil d'Etat n'a par contre pas été en mesure de communiquer au personnel des résultats définitifs sur le thème des niveaux salariaux durant la phase qui précèdera l'entrée en vigueur d'une convention collective. La garantie des conditions contractuelles et salariales actuelles constitue pourtant un point central pour le personnel concerné.

Le Gouvernement a enfin confirmé la date du 2 août pour une réunion avec les représentants des syndicats, du personnel et des sociétés concessionnaires (SNL et NLM) pour présenter l'avancement des travaux de constitution du nouveau consortium.



L'Office fédéral des transports autorise la NLM (qui contraint au service le personnel italien) à contourner la grève. Les matelots accueillent le navire avec les drapeaux bleus.

consortium, qui se trouve être l'actuel propriétaire de la SNL (Société de navigation sur le Lac de Lugano), Agostino Ferrazzini». La grève des 34 employés de la NLM, qui a eu un écho sur le plan national, a révélé les différents paramètres de cette affaire et montré que le travail est de plus en plus dévalorisé,

de manière préoccupante: en effet, les travailleuses et travailleurs sont considérés comme des bras sans âme et non pas comme des personnes. Depuis le début de la grève, le personnel a toujours défendu sa cause avec une grande dignité, avec un esprit certes combatif mais toujours très correct. Parce qu'à côté du

pavillon symbolique des pirates hissé au débarcadère de Locarno, le seul message qui a vraiment compté était la lutte pour sauver les emplois. «Cette lutte ainsi que les revendications salariales iront au-delà de la grève et feront l'objet de toute notre détermination. Pourquoi, dans un canton où la pression sur les salaires vers le

bas est une réalité, ne serait-il pas légitime de lutter pour maintenir un niveau salarial gagné durant de longues années de travail au service de la communauté?» demande Angelo Stroppini. «Pourquoi ne devrait-on pas lutter pour de meilleurs salaires au Tessin, le canton de Suisse où les salaires sont les plus bas?»

Au-delà de la lutte syndicale et des négociations qui ont eu lieu en parallèle pour sortir de ce mauvais pas, il faut souligner les qualités des personnes directement touchées: la force, la dignité, le courage et le calme des membres du personnel et de leurs familles. Et ajoutons la présence convaincue et engagée de la population et de toutes celles et ceux qui ont fait preuve de solidarité, ou qui ont fait des actions par exemple pour bloquer l'approche du bateau Verbania qui avait repris les traversées vers Locarno sur demande expresse de l'Office fédéral des transports et tenté ainsi – sans succès – de faire plier les grévistes. Pour trouver une issue, aplanir les différences et développer des valeurs communes, il faut parfois prendre des décisions courageuses même si elles manquent un peu de bon sens. De cette manière la solidarité peut grandir. Les syndicalistes et les grévistes ont pris les décisions qui s'imposaient. Ils ont tous démontré leur grand cœur d'âme.

Françoise Gehring/mv

## LES ORIGINES ET LES ÉTAPES DU CONFLIT

- **31 mai 2016:** le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication signe un accord avec le Ministère italien des infrastructures et des transports. Dans cet accord, on mentionne l'institution d'une coopération bilatérale tendant à promouvoir la navigation sur les Lacs Majeur et de Lugano. On demande d'examiner de nouvelles approches, par exemple «l'introduction de services privés en complément du service public».
- **23 décembre 2016:** l'Office fédéral des transports octroie à la NLM une nouvelle concession qui lève toute obligation pour la NLM de garantir l'engagement d'un nombre fixe de personnes d'une certaine nationalité ou avec un certain domicile.

- **13 juin 2017:** la NLM annonce le licenciement collectif de tout le personnel à fin 2017.
- **15 juin 2017:** un communiqué de presse commun de la NLM et de la Société de navigation sur le Lac de Lugano SA présente un projet de coopération consistant à la création d'un consortium en vue d'améliorer l'offre touristique sur les deux lacs; lancement de l'activité prévu au début 2018.

- **16 juin 2017:** l'assemblée du personnel de la NLM bassin suisse demande que d'ici au 23 juin 2017 les licenciements collectifs soient retirés par la NLM, et que des garanties soient données par le canton et l'OFT pour le maintien des rapports de travail et des conditions d'engagement.

- **23 juin 2017:** l'assemblée du personnel de la NLM bassin suisse prend acte du maintien des licenciements collectifs et du manque de garanties de la part du canton et de l'OFT. Il décide d'entrer en grève.
- **25 juin 2017:** début de la grève.
- **27 juin 2017:** tous les employés de la NLM reçoivent un licenciement individuel et simultanément, la NLM dénonce la CCT en vigueur (FART) pour la fin de l'année.
- **6 juillet 2017:** le Conseil d'Etat reçoit une délégation du personnel et des syndicats et présente le résultat de la médiation et des garanties. En l'absence de garanties salariales, le même jour le personnel confirme la poursuite de la grève.

Photos: Ely



Capitaines et marins: un exemple de lutte et de solidarité impressionnante.

# Une lutte jour après jour



Pascal Fiscalini accueille la délégation romande.



Grévistes sur la Piazza Grande à Locarno.



La police emmène les baigneurs désobéissants.



Action « pirate » de nageurs solidaires pour empêcher l'accostage du navire Verbania.



Toujours au front.



Une résistance fière et héroïque de la part des grévistes.

Commission des jeunes: apprenti-e-s à l'honneur

# Jeunes : solidarité en réseau

**Le 29 juin, franc succès pour la première séance de la Commission des jeunes à Lausanne qui réunissait un public varié à l'espace Dickens.**

« Les pensionnés sont quand même sous représentés ! ». Après un trait d'humour de Chris Corthesy, la première séance sur le territoire romand de la Commission des jeunes pouvait débuter. Les organisateurs étaient ravis de constater que l'événement avait suscité l'intérêt des apprenti-e-s Login autant que de quelques membres venus d'Outre-Sarine. Occasion en or pour certains employés des CFF qui ne se connaissaient qu'au téléphone d'associer un visage et un nom.

**Personne n'est laissé-pour-compte au SEV**

Lors d'un brainstorming où les membres présents devaient faire part de leurs attentes par

rapport au syndicat, le thème transversal de la séance est apparu. Un apprenti a bien résumé le problème. « Vu le temps limité des apprentis-sages, ma présence au sein du SEV ne me sert pas personnellement. Je veux juste que les CFF restent un service public mais, finalement, ce n'est pas directement nous les apprentis qui pouvons être aidés » explique-t-il.

Pourtant, Anthony Reymond était heureux que les plus jeunes soient présents pour parler de leurs conditions de travail. Avec Jordi D'Alessandro, ils sont déterminés à mettre la question de la rémunération des apprentis à l'ordre du jour. Une hausse de salaire pour les personnes en formation se fait attendre depuis longtemps. Si le syndicat tourne le dos aux apprentis, ces derniers peuvent rapidement devenir une main-d'œuvre à moindre coût corvéable à merci et peu informée sur ses droits. Aujourd'hui, les causes

communes sont une nécessité concrète, pas juste un terme vide ou un lieu commun démagogique.

**Solidarité et entraide**

Le thème de l'entraide était au centre des préoccupations de tous. Malgré leur jeune âge et malgré les clichés souvent répétés sur la « génération Y », ils sont bien conscients qu'accepter une situation limite à l'occasion ouvre la porte à des abus plus généralisés dans toute la branche. Anthony précise « Bien sûr, les cotisations sont importantes, mais un salarié peut nous contacter même s'il n'est pas encore membre du SEV. En cas de pro-

blème, nous sommes là ». Gilbert D'Alessandro rajoute qu'il n'est pas nécessaire d'être activiste pour être syndiqué. Si des négociations ont lieu, la force du nombre est ce qui donne du pouvoir aux délégués. Du reste, la cotisation est gratuite pour les apprentis. La seule démarche nécessaire pour réclamer un meilleur salaire est donc seulement l'inscription au SEV.

**Rôles de la Commission : recrutement et information**

Le fait d'être libéré de la structure en sous-fédérations permet d'informer les jeunes présents des salaires pratiqués dans d'autres entreprises. En

plus, cela se fait dans une ambiance souvent ludique (grillades, activités sportives). La commission permet de parler le langage des futurs syndiqués et de leurs amis qui vont arriver sur un marché de l'emploi qui oscille entre corporatisme et Far West.

Proposer un réseau de solidarité qui dépasse le cadre de l'entreprise permet d'arracher les oeillères que les patrons voudraient mettre sur la nouvelle génération. Il est urgent de dessiner un nouveau futur pour tous ces employés qui ne semblent pas rémunérables avant 25 ans et qui ne seront plus rémunérables ou employables après 50 ans. **Magali Minoia**



Chris et Jordi, un des quatre organisateurs de l'événement.



Bonne nouvelle, la proportion de femmes à la séance était similaire au ratio féminin dans le syndicat.



Anthony et Andrew, deux autres organisateurs de la séance.

## Dos tourné aux carburants fossiles

En quelque 200 ans, la boucle aura été bouclée. En 1813, François Isaac de Rivaz, inventeur et député valaisan à la Diète fédérale, né 61 ans plus tôt à Paris, expérimentait avec succès un véhicule propulsé par un moteur à combustion interne, fonctionnant à l'aide d'un mélange explosif de gaz de houille, d'hydrogène et d'air. De 2011 à 2016, CarPostal faisait l'essai de rouler dans le canton d'Argovie avec cinq bus à hydrogène, des prototypes circulant sans accroc, silencieusement et sans émission autre que celle de vapeur d'eau. Démonstration faite de la fiabilité du véhicule et de son confort pour les passagers – mais non (encore) de sa rentabilité.

Le véhicule que son inventeur appelait «le grand char mécanique» circulait à une vitesse de 3 kilomètres à l'heure avec quatre personnes à bord et 700 kilos de charge. Entre cet engin et les bus à hydrogène de CarPostal, le moteur à combustion a connu les multiples développements que l'on sait, liés à l'utilisation des carburants fossiles, essence et diesel. Son avenir semble désormais promis au déclin.

La préservation de l'environnement naturel et sonore ainsi que la défense du milieu habitent contre les agressions liées à la mobilité ont suscité toutes sortes de découvertes, d'améliorations et de normes techniques ainsi que de nombreuses mesures d'incitation ou de pénalisation, toutes utiles et plus ou moins efficaces.

Mais, on le sent bien, la production et l'utilisation des énergies fossiles posent des problèmes et engendrent des coûts difficiles à maîtriser. Pour ne rien dire des constructeurs malhonnêtes qui montent en série sur leurs véhicules des instruments sous-estimant la consommation de diesel. Ce faisant, ces tricheurs travaillent contre leur propre intérêt et nuisent à leur chère image. En réalité, ils accélèrent le remplacement du carburant en question, doivent payer des surcoûts et des amendes en tous genres et se privent de moyens qu'ils auraient mieux fait d'investir dans de nouvelles énergies.

Dans ce contexte, l'option prise par la firme sino-suédoise Volvo revêt une signification intéressante et particulièrement porteuse d'avenir. A partir de 2019, cette marque figurera au fronton de véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité ou hybrides. Un engagement formel qui dépasse le simple effet d'annonce et donne à Volvo une image de firme responsable à l'égard de l'environnement, du climat, de ses clients et de leur entourage.

Après une bonne centaine d'années d'utilisation longtemps exclusive des énergies fossiles pour la propulsion des véhicules automobiles, une nouvelle



Tout le monde attendait ce tournant réputé absolument nécessaire. Et voici qu'un constructeur le prend sans cisailler, nettement, considérant qu'il s'agit du seul parcours possible à l'avenir et même à moyen terme pour éviter des taxes et autres pénalités.

La concurrence tente de gagner du temps, histoire de ne pas se déjuger d'un seul coup après avoir prétendu mettre en vente des véhicules propres que les publicitaires présentent volontiers dans un environnement fait de vertes prairies et d'eaux claires.

Reste évidemment la question du prix de vente des véhicules qui n'ont plus à s'arrêter à la station d'essence. Pour l'heure, ils figurent dans le segment du marché dit «moyen supérieur» ou carrément supérieur. Une catégorie de prix que, selon une récente étude effectuée par la compagnie d'assurance Axa, les automobilistes des cantons de Zoug, Schwyz et Appenzell Rhodes-Intérieures peuvent à coup sûr payer. Et probablement aussi les automobilistes des sept cantons où roulent des voitures d'une valeur supérieure à la moyenne suisse, notamment les cantons montagnards (Grisons et Valais) et les plus urbains (Zurich, Bâle-Ville et Genève). Les autres cantons romands se situent au-dessous de la moyenne, et même en queue de classement pour le Jura.

Les prix des voitures propres baisseront à coup sûr – les Chinois y veilleront. Et il vaut mieux investir dans une production d'avenir que dans la compensation des insuffisances de l'offre présente.

Yvette Jaggi

## Egalité salariale

# L'Islande l'a fait: et la Suisse?

L'Union syndicale suisse (USS) est satisfaite de voir que le Conseil fédéral a enfin publié son message concernant la révision de la loi sur l'égalité entre femmes et hommes (LEg). Mais elle demande fermement des mesures plus musclées pour concrétiser l'égalité salariale. Elle critique surtout le fait que les autorités fédérales ne disposeront pas de compétences d'intervention et que les syndicats seront insuffisamment associés au processus.

La Constitution fédérale interdit depuis 1981 les discriminations salariales. Or la LEg de

1996 n'est pas parvenue à imposer partout cette interdiction. Et les femmes continuent à gagner en Suisse presque un cinquième de moins que les hommes.

Désormais, le Conseil fédéral veut obliger les entreprises occupant 50 personnes et plus à analyser à intervalles réguliers leurs structures salariales, faire contrôler le résultat de ces analyses selon le principe du double contrôle et, enfin, informer à ce sujet. Cette mesure pourra entraîner une meilleure transparence et provoquer quelques déclics. La moitié des entre-

prises qui ont analysé leurs salaires corrigent en effet vers le haut les salaires de leur personnel féminin.

Il est choquant qu'avec la LEg révisée les employeurs qui ne se comportent pas correctement ne puissent toujours pas être juridiquement poursuivis. Le Conseil fédéral renonce à doter l'autorité prévue de compétences supplémentaires et à associer davantage les syndicats à la mise en œuvre de l'égalité. Personne ne contrôlera si les entreprises analyseront vraiment leurs salaires. Personne ne contrôlera au moyen

de sondages si les analyses ont été minutieusement réalisées et si leurs résultats sont corrects. Et personne non plus ne pourra sanctionner les entreprises qui n'auront pas éliminé les discriminations salariales en leur sein.

Mais la réalité peut être toute autre : «Já! Ég þori, get og vil» («Oui ! J'ose le faire, je le peux et je le ferai»). C'est avec ce cri de ralliement que les Islandaises se sont battues pour l'égalité salariale, et elles ont gagné, comme l'a expliqué le 5 juillet la syndicaliste islandaise Marianna Traustadóttir, lors

d'un débat public organisé par l'USS et Travail.Suisse. En Islande, la loi obligera à partir du 1er janvier 2018 les entreprises à prouver sur la base d'un certificat que, pour un travail de valeur égale, elles versent le même salaire aux hommes et aux femmes. Syndicats et patronat participeront à la mise en œuvre de la loi. Et les salariés-e-s pourront exiger de leurs employeurs des paiements compensatoires s'ils ne versent pas le même salaire aux hommes et aux femmes pour un travail de valeur égale. La Suisse aussi le peut !

USS

## Sections

Lundi 28 août ■ TPF urbain

10h à 18h

dépôt de  
Chandolan

Repas de section. Grillades en plein air, de 10h00 à 18h00. Tous les membres retraités sont aussi cordialement invités.

## ■ Branche P

### De nouveaux problèmes à P-VS

Le 22 juin 2017 a eu lieu la deuxième séance de la branche P à Berne. 12 collègues des secteurs Vente desservie, RIDA, OCP et CC Brigue y ont pris part. Les thèmes d'actualité de la Vente desservie sont le «premier enregistrement» et la formation «training on the job». La procédure et la mise en oeuvre sont réglées clairement, toutefois les régions interprètent les choses très différemment. C'est pourquoi le SEV a fait une communication commune avec la direction P-VS-BEV. Ceci devrait permettre à tous les services responsables d'appliquer les choses de manière uniforme et claire. Les enregistrements seront effectués exclusivement dans l'outil en ligne accessible à tous. Les collaboratrices et collaborateurs ne sont pas obligés d'insérer les enregistrements dans d'autres outils ou tableaux. Malheureusement, il a fallu constater que des listes à cocher pour les tâches supplémentaires personnalisées ont été affichées. Ceci malgré les recommandations de la protectrice des données des CFF. Même s'il s'agit d'une base de vo-

lontariat, cela ne cautionne pas une telle manière de procéder!

Les véhicules RIDA ont été équipés d'un GPS. La surveillance se fait pour des raisons de sécurité et de coordination et en aucun cas pour contrôler le personnel ou le surveiller. En outre, il règne une grande insatisfaction concernant les classifications et les salaires.

La réorganisation OCP au 01.01.2018 est lourde à supporter pour le personnel. Les collaboratrices et collaborateurs doivent poser leur candidature pour deux postes en disant lequel ils préfèrent. Tous les postes sont classés dans des échelons de fonction plus bas. Pour le personnel concerné, le SEV a mis sur pied des heures de consultation sur place. Ceci a été très apprécié partout. Dès le mois d'août 2017, le CC Brigue soutient la centrale de contrôle pour les demandes téléphoniques des points de vente concernant HTX/GA.

La journée de branche de cette année aura lieu le 28 octobre 2017 à Olten. D'autres informations ainsi que l'invitation suivront.

## ■ Sous-fédération

### La ZPV se penche sur le recrutement

La première journée de recrutement de la ZPV a eu lieu le 13 juin dernier. Le recrutement des membres est un thème qui concerne toutes les sous-fédérations et qui devient de plus en plus ardu. Pour cette raison, la ZPV a décidé d'organiser une journée de recrutement afin de se pencher sur cette problématique. Avec Elena Obreschkow en tant qu'animatrice, nous avons eu parmi nous une spécialiste du domaine du recrutement des membres au SEV. C'est Elena qui s'est chargée de l'introduction de la journée en nous montrant des chiffres et des faits concrets sur le thème du recrutement du point de vue du SEV. Ensuite, lors d'un premier travail en groupe, nous avons pu élaborer une liste avec les expériences positives et négatives en matière de recrutement. Après ce thème intensif, nous avons abordé l'aspect psychologique afin de mieux se connaître soi-même.

#### Travail par générations

L'après-midi, nous sommes passés à un autre thème important: les différences entre générations en ce qui concerne le recrutement. Nous avons formé deux groupes d'âges différents avec le mandat de définir ce qu'ils trouvent attrayant et rebutant dans une adhésion au syndicat. Cet échange fut très intéressant, beaucoup de points étaient similaires, toutefois avec de grandes différences entre les groupes d'âges. Tous les participants ont beaucoup apprécié les discussions qui ont contribué à créer une meilleure compréhension des besoins de l'autre génération. Nous, les gens de la ZPV, savons maintenant où nous devons diriger nos efforts afin de moderniser le recrutement. Les participants étaient tous enchantés et se réjouissent de la prochaine journée ZPV du recrutement.

ZPV

## ■ PV Fribourg

### Première sortie en car très appréciée

Mardi 20 juin, 50 membres de la section se sont rendus à Chapelle d'Abondance à bord d'un magnifique car de l'entreprise Horner. C'était la première fois que ce moyen de transport était choisi pour la sortie annuelle. En effet, les excursions en train, avec de nombreux changements, étaient de moins en moins appréciées. Cette première, parfaitement organisée par notre vice-président Franz Rohner, a été un succès: aller par le Pas de Morgins et, à l'issue d'un copieux repas au restaurant Les Cornettes, retour via Evian et St-Gingolph. **Le secrétaire, Jacques Zulauff**



Les participant-e-s devant le restaurant des Cornettes.

## Décès

**Aeberli Eric**, chef de projet La Sarraz; décédé dans sa 69e année. PV Neuchâtel.

**Andrey Josiane**, veuve de Jacques, Cerniat FR; décédée dans sa 69e année. VPT tpf Rail.

**Boand Yvonne**, veuve de Roger, Pully; décédée dans sa 95e année. PV Vaud.

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

**Chevalier Lucie**, veuve de Pierre, Vallorbe; décédée dans sa 96e année. PV Vaud.

**Jenny Marie**, veuve de Cornel, Guin; décédée dans sa 91e année. PV Fribourg.

**Mercanton Paul**, chef de manoeuvre, Lausanne; décédé dans sa 86e année. PV Vaud.

**Nerny Annette**, veuve de Pierre-Alain, Lausanne; décédée dans sa 72e année. PV Vaud.

**Refondini Aldo**, conducteur Carpostal, Echallens; décédé dans sa 56e année. SEV Membre externe.

**Rueggesser Willy**, fonctionnaire d'exploitation retraité, Peseux; décédé dans sa 96e année. PV Neuchâtel.

**Salchli Gabrielle**, veuve d'Henri, Corcelles NE; décédée dans sa 89e année. PV Vaud.

**Stauffer Georges**, chef de service expl, Arzier; décédé dans sa 88e année. PV Genève.

**Zöffel Liseli**, veuve de Joseph, Nidau; décédé dans sa 91e année. PV Biel-Bienne.

## 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, Yves Sancey, 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 31 août 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 24 août à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 22 août à 10h.

Angle droit

# «Je ne veux pas aller au tribunal»

Une convocation à une audience de tribunal ne fait pas forcément de nous des coupables.

## L'instance judiciaire décide parfois de libérer les parties de toutes les charges.

Beaucoup de gens ont peur des tribunaux, généralement toutefois à tort.

M. a appelé le secrétariat central, complètement bouleversée. Il a fallu un certain temps pour que le secrétaire syndical puisse la calmer et comprendre ce qu'il en était: de l'argent avait été volé dans la caisse pour le café dans le local de pause de son entreprise, a expliqué M. Son supérieur lui a dit qu'il la soupçonnait d'être la coupable. Elle recevra un avertissement si elle ne retourne pas le montant qui manque, soit environ cinquante francs. Et si elle fait opposition, «on se verra devant un tribunal», lui a-t-on dit. Elle n'a rien fait et surtout pas volé de l'argent de la caisse. Mais elle veut à tout prix éviter d'aller au tribunal et elle pourrait assurément

faire un meilleur usage de cet argent en cette veille de Noël. Z. a demandé un entretien à son président de section. Il a expliqué que le mois dernier, il avait fait un total de 18 heures supplémentaires dont deux heures parce qu'il avait dû aider son supérieur au dépôt. Une fois, il a donné un coup de main en dehors de son temps de travail ordinaire pour débarrasser un endroit qui allait être réaffecté. Il a fait le reste des heures supplémentaires parce qu'on manquait de personnel pour accomplir tout le travail ou pour remplacer les personnes en vacances ou en congé maternité. Cependant, son supérieur lui a dit qu'il ne pouvait en aucun cas avoir autant d'heures supplémentaires en un mois et que le maximum autorisé était de 10 heures. Z. a demandé au président de section s'il ne pouvait pas intervenir. Il lui a aussi clairement expliqué qu'il voulait éviter d'avoir recours au tribunal contre son supérieur,

qu'il était âgé de 59 ans et ne pouvait pas prendre le risque d'être licencié.

R. a envoyé une lettre au service de protection juridique. Il a expliqué qu'il a démissionné. Tout a été réglé, mais le certificat de travail, dont il a joint une copie, lui cause des soucis. En effet, la façon dont son contenu est formulé ne lui facilitera pas la tâche quand il cherchera du travail après sa formation. Il semblerait que le service du personnel a utilisé un langage codé, ce qui est interdit. R. a réclamé. Le service du personnel a toutefois confirmé que selon eux tout était correct et que R. pouvait s'adresser au Tribunal des Prud'hommes, tout en sachant bien que là ils pourraient exercer leurs droits en tant qu'employeur. Toutefois, R. n'a ni l'argent ni la force pour tenter un procès. Et son temps, il veut le consacrer à sa formation.

Nous comprenons les collègues M., Z. et R., mais ne sommes pas du même avis:

une procédure devant un tribunal, que l'on soit partie plaignante ou partie défenderesse, est certes un moment pénible. Mais c'est parfois la meilleure solution. Dans les cas de procédure civile - dont font partie de nombreux domaines juridiques tels que le droit du travail - on passe par les deux étapes suivantes: on tente tout d'abord une conciliation pour trouver une solution à l'amiable. En général, les deux parties y laissent des plumes. Un accord de conciliation est alors établi et signé. Il stipule que les deux parties renoncent désormais à toute prétention supplémentaire. Dans les affaires liées au droit du travail allant jusqu'à une valeur litigieuse de 30 000 francs - soit dans la plupart des cas - la procédure est gratuite. Si aucun accord n'est trouvé, le demandeur reçoit une autorisation de procéder. S'il porte l'action devant un tribunal, celui-ci va déterminer l'objet du litige et ce qui est à prouver. S'il

n'obtient pas gain de cause, les frais juridiques de la partie adverse devront éventuellement être pris en charge.

Quoiqu'il en soit, il faut s'adresser au team d'assistance judiciaire d'un syndicat en cas de litige lié au droit du travail. Ce sont des spécialistes au bénéfice d'une grande expérience. Ils savent juger si la revendication est légitime et s'il faut avoir recours à la voie judiciaire. En cas de nécessité, le syndicat peut également mandater un avocat pour représenter un membre devant le tribunal.

Une dernière remarque provenant de l'expérience: les employeurs ne vont pas non plus avec plaisir au tribunal. Néanmoins on ne peut pas toujours espérer un arrangement à l'amiable venant de leur part.

*L'équipe de protection juridique SEV Et pour conclure: Les employés CFF sont régis par des contrats de droit public. La procédure est différente pour eux.*

## LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES

### Protéger les salaires et les travailleurs âgés

La Suisse, un petit pays avec une économie fortement spécialisée, a besoin de bonnes relations avec l'Europe qui soient clairement définies. Sinon, les salaires sont mis sous pression et les emplois menacés. Mais, malgré les accords bilatéraux et les mesures d'accompagnement, les salaires sont tout de même mis sous pression. Dans les branches où les contrôles sont efficaces et où il existe des salaires minimums ainsi qu'une pratique des sanctions conséquente (amendes, blocages, interruptions de travail), les employeurs peuvent toutefois être obligés à prendre leurs responsabilités.

Et pourtant, ces dernières années, les entreprises de branches qui ne comportent pas de salaires minimums ont souvent recruté du personnel à l'étranger. En l'absence de salaires minimums, les employeurs ne peuvent être sanctionnés si un cas de sous-enchère salariale est découvert. Dans quelques-unes de ces branches qui ne sont pas protégées, les contrôleurs ont constaté passablement de cas de sous-enchère, notamment dans le commerce de détail, l'horticulture, certaines parties de l'industrie (montage/entretien de machines) ainsi que dans l'accueil des enfants et des homes.

Les problèmes sont particulièrement marqués dans la branche informatique et les banques. Auparavant, si les entreprises d'informatique engageaient du personnel en provenance de l'étranger avant tout quand le chômage était faible, aujourd'hui elles recrutent aussi de la main-d'œuvre à l'étranger, alors que le chômage est en forte augmentation chez nous. Les principaux concernés sont les actifs et actives de plus de 50 ans.

Les accords bilatéraux doivent être utiles aux personnes actives en Suisse. C'est à cela que la population et les syndicats mesurent ces accords. Raison pour laquelle, il

faut rapidement éliminer les problèmes et les abus. Mais en contrepartie, l'émigration et l'immigration ne peuvent être attribuées qu'à la seule libre circulation des personnes. Le recrutement s'est internationalisé. En cause, la globalisation de l'économie et la mise au concours des postes sur Internet. A quoi s'ajoutent des changements politiques comme l'ouverture du marché à la location de services, la reconnaissance des diplômes étrangers, la suppression des restrictions à l'accès au marché intérieur ou l'abolition du statut de fonctionnaire. Au début, la libre circulation a eu des effets qualitatifs: moins de travail au noir et d'emplois

précaires des branches à bas salaire, plus de personnes qualifiées qui ont aussi mieux pu se défendre contre les tentatives de pression et d'abus des employeurs. Les instruments qu'offrent les mesures d'accompagnement ont par ailleurs permis d'améliorer les salaires. Et il a été plus difficile pour les moutons noirs parmi les employeurs de recruter de la main-d'œuvre « bon marché » à l'étranger au détriment de la main-d'œuvre indigène. Mais l'ouverture des marchés aux travailleurs et travailleuses temporaires et aux entreprises étrangères a engendré un nouveau potentiel d'abus.

Remise de la pétition «Non à la double peine des conducteurs et conductrices

## 4433 signatures contre la double peine

**La sous-fédération VPT a récolté plus de 4000 signatures contre la double pénalisation des conductrices et conducteurs professionnels en cas de retrait de permis. La pétition a été remise au DETEC le 30 juin.**

Les signatures ont été remises à Dominique Bugnon, chef de l'information du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Onze membres de la VPT étaient présents, la plupart d'entre eux étant actifs en tant que chauffeurs de bus. Ils étaient accompagnés de leur président central Gilbert D'Alessandro et des secrétaires syndicaux Edith Graf-Litscher et Christian Fankhauser. La pétition VPT «Non à une double pénalisation des chauffeurs et chauffeurs professionnels» demande que la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) soit adaptée de manière à ce que les autorités compétentes aient la possibilité, en cas de retrait de permis, de mieux différencier les sanctions

infligées aux conductrices et conducteurs professionnels. «Un retrait de permis touche plus durement un chauffeur professionnel par rapport à un simple automobiliste, explique Christian Fankhauser. Car même si le permis a été retiré suite à un événement survenu dans un cadre privé, les conductrices et conducteurs professionnels risquent de perdre leur poste.» Ceci revient à les pénaliser deux fois et c'est ce que les signataires de la pétition veulent changer. La conseillère nationale Edith Graf-Litscher a déposé il y a peu de temps une motion portant sur le même thème (cf. contact.sev N° 11/17).

### Il ne s'agit pas de protéger les chauffards

Certains craignent que la pétition puisse aboutir à des peines trop douces prononcées pour des délits graves. Mais ce n'est pas le but, rétorque Edith Graf-Litscher: «Nous ne voulons en aucun cas protéger les chauffards ou les personnes qui conduisent en état d'ébriété. Il s'agit surtout d'éviter aux chauffeurs de bus une double peine en cas de faute légère, si par exemple

la priorité n'était pas clairement définie, car le danger est qu'ils perdent leur travail.»

### Une remise pleine d'émotions

Les 11 chauffeurs de bus qui ont participé à la remise de la pétition ont adressé leurs signatures personnellement à Dominique Bugnon du DETEC. Chacun a prononcé quelques mots et expliqué à M. Bugnon pourquoi

leur demande était importante: «Mes collègues ne sont pas des criminels; ils sont tout simplement des conductrices et conducteurs de bus. Cela peut arriver de faire une petite erreur dans la vie. Mais si cela doit signifier la perte de son emploi, alors la personne perd aussi sa dignité», a déclaré Gilbert D'Alessandro, lui-même chauffeur de bus. Et un collègue d'ajouter:

«Nous faisons de notre mieux pour assurer votre sécurité.» Un collègue des TPG a fait une comparaison avec les mécaniciens de locomotives et les capitaines de bateaux qui, eux, ne subissent pas de double peine.

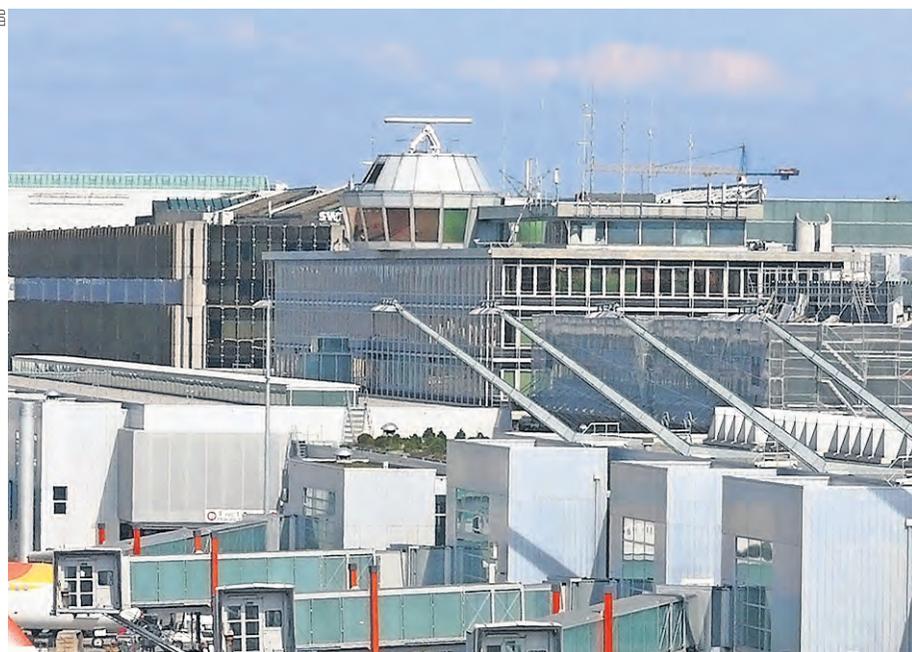
M. Bugnon n'a pas voulu prendre position mais il a promis de répondre prochainement par écrit.

Karin Taglang/mv



Dominique Bugnon (au centre) a réceptionné les 4433 paraphes.

### 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 **des chèques Reka**.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 11:

La photo a été prise au Locorama.

Le sort a désigné Hans-Rudolf Jampen, Safnern (BE); membre de PV Bienne.

Il gagne un set d'écriture.

### 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 23 août 2017.

**Edition  
spéciale limitée!**

**L'ICONE DU GOTHARD EST VIVANTE!**



### La montre „Ce 6/8 II Crocodile“

- Mouvement à quartz précis
- Fonction chronographe
- En très bel acier inoxydable
- Chaque montre est numérotée individuellement au dos
- Bracelet sport en métal
- Tirage limité pour le monde entier
- Certificat d'authenticité numéroté à la main
- Garantie de reprise de 120 jours

Diamètre : env. 4 cm



Prix du produit: Fr. 249.90 ou 3 mensualités de Fr. 83.30  
(+ Fr. 11.90 Expédition et Service)

**BON DE COMMANDE EXCLUSIF**  
Répondez avant le 21 août 2017

**Oui**, je commande la montre „Ce 6/8 II Crocodile“

Je désire  une facture totale  mensualités  
 Par Visa ou Mastercard

\_\_\_\_\_

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

Nom/Prénom \_\_\_\_\_ À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue \_\_\_\_\_

CP/Localité \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_



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

### Hommage à l'art des ingénieurs suisses

La locomotive Ce 6/8 II, connue en langage populaire sous le nom de „Crocodile“, fut par excellence pour des générations, dans le pays même et à l'étranger, la locomotive suisse. Elle compte comme l'une des plus performantes et visuellement comme l'une des plus impressionnantes locomotives électriques et passe encore aujourd'hui pour être le symbole de l'art passionné des ingénieurs suisses.

La montre „Ce 6/8 II Crocodile“ fait revivre la grande époque de cette icône du Gothard et va enthousiasmer tous les fans du chemin de fer. Elle se distingue par son mouvement à quartz précis et un cadran original avec des éléments de la cabine de conduite d'une Ce 6/8 II. Cette édition spéciale est à tirage limité pour le monde entier. Mieux vaut donc réserver rapidement!



Le cadran a été créé sur le modèle de la cabine de conduite d'une Ce 6/8 II.



Les numéros ont été gravés individuellement au dos.



Avec certificat d'authenticité numéroté à la main et écrit.

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

Pour commande en ligne:  
n° de référence: **57690**

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