

Les jeunes au front

La Jeunesse du SEV et AS demandent que les jeunes soient mieux traités aux CFF. **Page 4**



Pas d'accord bâclé aux TPG

Suite à la résolution votée à l'unanimité pour activer les moyens nécessaires, les négociations avancent mais butent encore sur la question des horaires. **Page 5**



Pas de dumping!

Le SEV et syndicom veulent éviter le dumping dans le Jura. **Page 16**

Campagne de prévention du suicide

Stop tabou – Parler peut sauver!

Celui qui se suicide est une victime, mais un suicide brise toujours plusieurs vies. C'est pourquoi le SEV soutient donc financièrement la campagne de prévention des CFF «Parler peut sauver».

«Nous voulons rompre avec le tabou et parler du sujet» déclare Tobias Ebinger, initiateur de la campagne. C'est un mythe de croire que l'on provoque un suicide par le fait d'en parler. Bien au contraire, cela peut aider les personnes en péril à surmonter une crise suicidaire si elles parlent de leurs problèmes. Tobias Ebinger explique en interview les enjeux et les buts de la campagne.

«Si cela permet de ne sauver qu'une seule vie, c'est déjà un succès», estime le conducteur de locs Vincent Barraud. Nous aussi - et c'est pourquoi nous parlons du suicide.

www.parler-peut-sauver.ch



Dossier pages 8 et 9

«Ne rien faire n'est pas une option neutre!», estime Tobias Ebinger, responsable de la campagne.

Economies aux CFF

RailFit 20/30 ne semble pas suffisant. Les CFF annoncent un programme d'économies supplémentaires à CFF Cargo dont les chiffres rouges du 1er semestre viennent d'être publiés, tandis que les autres Divisions arborent plutôt le sourire. Le SEV rappelle que les économies ne peuvent se faire sur le dos du personnel et de la sécurité du système ferroviaire. Ni sur la qualité du service public.

Pages 2 et 3

«Prévoyance vieillesse 2020» échoue de peu – le problème reste

Bien trop d'objections contre la réforme

■ Comment interpréter les 52,7% de Non à la loi fédérale sur la réforme de retraite et les 50,05% à l'augmentation de la TVA (resp. les 13,5 cantons défavorables) ? Avant même que l'analyse Vox ne soit sortie, la droite réclame déjà la victoire pour elle seule et veut une réforme à son goût. Pourtant, le Non de gauche, tout au moins à Genève (2 x Non) et Vaud (Non à la loi fédérale), a

clairement joué un rôle important dans le résultat final. D'autant plus que les autres cantons romands ont accepté les deux objets, de même que le Tessin. Le mot d'ordre d'un Non de gauche a peut-être aussi démobilisé plusieurs électeurs et électrices; en tout cas, la participation de 47% était étonnamment basse pour un vote si important.

Ce qui est sûr c'est qu'il y avait bien d'autres objections au seul Non de droite aux 70 fr. supplémentaires: l'augmentation de l'âge de retraite des femmes, les baisses de prestation dans le 2e pilier, la non-considération des anciens retraité-e-s... Une nouvelle réforme doit aussi prendre en considération ces objections et les nombreuses voix du oui. **Fi**

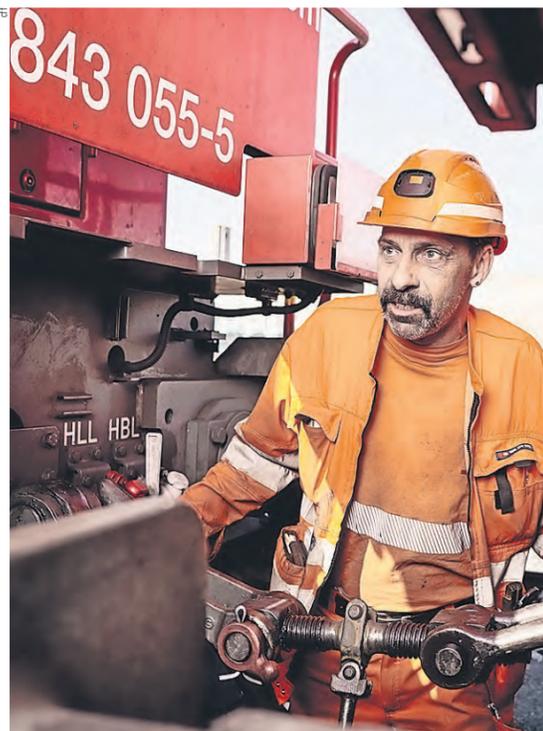
Edito en page 3

Premier semestre réjouissant aux CFF: l'entreprise demeure néanmoins sous pression

Avallone: «Le personnel fait du très bon travail»

Durant le 1er semestre, les CFF ont réalisé une belle performance dans le trafic Voyageurs, chez Infrastructure et Immobilier alors que CFF Cargo enregistrerait des pertes de 25 millions de francs. Pour ce dernier, un programme d'assainissement a déjà démarré s'ajoutant au programme RailFit 20/30. Selon les CFF, ce dernier doit impérativement se poursuivre. Le SEV met toutefois en garde contre le fait d'économiser à tout va qui peut se retourner contre l'entreprise.

Les chiffres du premier semestre des CFF sont contrastés, mais le SEV prévient: pas trop d'économies et pas au mauvais endroit.



Personnel sous pression aux CFF

Comme le souligne le vice-président du SEV, Manuel Avallone, «le personnel fournit un très bon travail dans des conditions difficiles».

«L'augmentation du rendement ne doit pas se faire au détriment des conditions de travail et de la sécurité.»

Les CFF ont tout intérêt à ce que cela ne change pas. L'augmentation du rendement ne doit pas se faire au détriment des conditions de travail et de la sécurité, par exemple aux postes d'enclenchement. Ni au détriment de la santé des collaborateurs. Nous entendons de plus en plus de seniors mais aussi de plus jeunes collaborateurs se plaindre du fait que la pression qu'ils subissent provoque des burnouts et des problèmes psychiques. Une déshumanisation des gares et des trains signifie une dégradation du service à la clientèle

avec, à la clé, un sentiment d'insécurité qui peut finalement dissuader les usagers de prendre le train». Le secrétaire syndical SEV et conseiller national Philipp Hadorn, responsable de Cargo, ajoute: «Le personnel et le matériel roulant de CFF Cargo sont actuellement déjà assez restreints. Cela a entraîné pour le nouveau trafic par wagons complets un manque de réserves et de flexibilité lors de problèmes. Si les moyens d'économie provoquent tant de suppressions de prestations au point de faire fuir la clientèle, une tendance à la baisse menace; et ce serait contraire à l'intérêt public qui veut un maximum de marchandises sur le rail. Les politiques doivent se rendre à l'évidence que CFF Cargo ne peut pas atteindre les chiffres noirs, encore moins quand d'autres effets négatifs (Rastatt), viennent s'ajouter à la concurrence de la route».

Markus Fischer

CFF

Les remplacements mieux rétribués

Les supérieurs hiérarchiques des CFF ont à présent assez de marge de manœuvre pour indemniser correctement les collaborateurs qui les remplacent temporairement. Le SEV demande aux cadres de faire vraiment usage de cette possibilité.

La direction du groupe écrit dans son bulletin d'information «Flash Cadres CFF» du 11 septembre qu'avec effet immédiat, les supérieurs hiérarchiques peuvent décider librement de récompenser financièrement des collaborateurs jusqu'à hauteur de 500 francs pour des prestations extraordinaires. Et pour des récompenses de plus de 500 francs jusqu'à 2000 francs, l'assentiment du supérieur hiérarchique immédiat suffit. En plus, pour des récompenses de n'importe quel montant, les supérieurs hiérarchiques avai-



Manuel Avallone est satisfait de cette évolution.

ent, jusqu'à ce jour, besoin d'une autorisation des RH qui, aujourd'hui, n'est plus nécessaire pour les récompenses allant jusqu'à 2000 francs. Pour Manuel Avallone, «le SEV est ravi que les CFF donnent plus de marge aux cadres en matière de récompenses financières. Nous entendons en effet régulièrement des collaborateurs qui remplacent leurs supérieurs hiérarchiques durant les vacances, le service militaire ou lorsqu'ils sont malades ou accidentés, dire qu'ils ne sont pas indemnisés correctement», relate le vice-président du SEV. Jusqu'en 2006, pour rétribuer

une fonction comportant des exigences sensiblement plus élevées, les CFF pouvaient faire valoir une allocation spéciale qui a été supprimée avec la CCT 2007 au motif que «le/la remplaçant/e n'endossait pas toutes les tâches incombant au job de son supérieur, dont l'évaluation du personnel et la responsabilité budgétaire», rappelle Manuel Avallone. En contrepartie, l'article CCT «Allocations sous forme de primes et récompenses pour prestations spéciales» (Art. 96 actuel) a été complété par «des primes ou récompenses peuvent être versées pour assumer à titre transitoire une fonction comportant des exigences sensiblement plus élevées». Manuel Avallone regrette qu'à ce jour les supérieurs hiérarchiques aient trop peu fait usage de cette possibilité: «Maintenant, plus aucun processus d'autorisation inutilement compliqué ne les empêche de récompenser les collaborateurs pour remplacements. A eux maintenant d'appliquer cet article!»

Markus Fischer

LES CHIFFRES DES CFF

RailFit 20/30 déploie une partie de ses effets

Bons comptes au premier semestre 2017 dans le trafic Voyageur, Infrastructure et Immobilier - mais déficit chez Cargo.

Durant le premier semestre 2017, les performances des CFF sont contrastées.

Dans le **trafic Voyageurs**, le résultat semestriel par rapport à l'année précédente a passé de 29.9 à 59.8 mio de francs. Cela est dû avant tout à l'augmentation des prix de décembre dernier et aux augmentations des recettes du trafic international. Le nombre des usagers a progressé de 1.3%, celui des voyageurs-kilomètres seulement

de 0.27%, ceci en partie en raison du raccourcissement du parcours à travers le tunnel de base du Gothard. La ponctualité clientèle et la ponctualité des correspondances ont légèrement augmenté malgré les chantiers en Suisse romande, de même que la satisfaction de la clientèle.

Infrastructure a également amélioré son résultat qui a passé de -75.5 mio à +15 mio de francs, ceci entre autres grâce à des coûts administratifs inférieurs et à une plus grande productivité.

Le résultat de **Immobilier** a baissé malgré des revenus

locatifs plus élevés et a passé de 173 à 127 mio; la raison est la régression de la vente d'immeubles. Certes en baisse, il s'agit néanmoins d'un bénéfice.

Grâce à ces chiffres réjouissants, le résultat du groupe a grimpé de 72 à 152 mio de francs et l'endettement net soumis à intérêt a encore légèrement augmenté de 0.2% pour se fixer à 8.834 mia de francs.

RailFit 20/30 déploie ses effets sur les effectifs

En raison de RailFit 20/30, la croissance des charges opéra-

tionnelles a été réduite de 0.5% et le nombre de collaborateurs a diminué de 242 pour se monter à 32875. Les CFF écrivent que «l'urgence pour réaliser d'autres économies est toutefois de mise. En attestent le résultat de **CFF Cargo** ou les charges opérationnelles en hausse en raison de mises en service, comme par exemple celle du tunnel de base du Gothard».

Les CFF expliquent le déficit de 25 mio de Cargo surtout en raison du trafic import/export qui a subi une forte baisse et du trafic par wagons complets qui a lui aussi faibli. La désindustrialisation entraîne un recul du chiffre d'affaires, renforcé par la

faiblesse de l'euro. S'ajoute maintenant encore à cela l'interruption du tronçon à Rastatt. Selon les CFF, «CFF Cargo n'est pas encore assez flexible par rapport aux changements du marché, il a des coûts structurels trop élevés et des processus trop complexes». Pour cette raison, un programme d'assainissement courant jusqu'en 2020 prévoit des économies durables de 80 mio de francs. Ce programme d'assainissement qui pourrait se révéler contreproductif comme l'explique le vice-président du SEV ci-dessus s'ajoute au programme RailFit 20/30.

Fi

Rastatt: la Confédération promet des indemnités supplémentaires

L'interruption de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin à Rastatt (D) a de grandes conséquences pour les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises de transport ferroviaires, les opérateurs en trafic combiné et la branche des transporteurs.

L'Office fédéral des transports (OFT) a décidé de prendre des mesures immédiates pour en atténuer les dégâts.

■ Augmentation des quantités donnant droit à des indemnités sur les liaisons qui ne sont pas touchées par l'interruption et qui sont utilisées comme itinéraires de substitution

■ Indemnités compensatoires pour les trains et les envois qui sont détournés à l'étranger via le Brenner ou autres passages alpins

■ Augmentation de l'indemnité

d'exploitation de 300 francs par train sur les liaisons à travers les Alpes touchées par l'interruption.

Les opérateurs en trafic combiné sont les bénéficiaires de ces indemnités fédérales supplémentaires. La Confédération attend d'eux qu'ils transmettent une grande part de ces moyens aux entreprises de transport ferroviaires qui traversent les Alpes pour les soulager financièrement.

En raison de l'interruption de Rastatt, le crédit d'env. 150 mio de francs servant à indemniser en 2017 le trafic combiné à travers les Alpes n'est pas épuisé, même après l'application de ces mesures.

L'OFT propose donc que le Conseil fédéral débloque un crédit supplémentaire pour 2018.

Pour Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV en charge de Cargo et conseiller national (PS/SO), pour ceux qui sont lésés, le cas de Rastatt est un cas de force majeure.

Ce qui est irritant, c'est que même avec cette couverture des coûts, l'indemnité réservée au trafic combiné à travers les Alpes n'est pas épuisée. En plus de la couverture des coûts des dommages actuels, il faut créer de nouvelles incitations pour garantir à long terme le transfert du trafic de la route vers le rail et aussi un soutien financier. Ce n'est qu'ainsi que les objectifs climatiques et dudit transfert peuvent être garantis, mais aussi la fluidité du trafic routier. Ceci bien sûr avec des conséquences positives sur la qualité des places et des conditions de travail.»

Fi

ÉDITO

Le peuple a refusé de justesse Prévoyance vieillesse 2020. Les raisons qui ont conduit à ce Non doivent encore être minutieusement analysées. La complexité du dossier en est certainement une. Elle a contribué à désécuriser les électeurs et les électrices. Dans un tel cas, on a plutôt tendance à glisser un non dans l'urne, un statu quo semblant plus sûr que la nouveauté. Le hic, c'est que dans la prévoyance vieillesse tout ne peut pas rester comme avant. Le besoin de réforme n'est pas contesté.

«Le SEV ne pourrait jamais soutenir une réforme qui allie une hausse générale de l'âge de la retraite et une baisse des rentes.»

Giorgio Tuti, Président du SEV



Il s'agit aussi d'un refus des femmes pour qui le relèvement de l'âge de la retraite de 64 ans à 65 ans a été jugé injuste alors que le scandale de l'inégalité salariale n'est pas réglé. Le niet est aussi venu des retraité-e-s qui doivent vivre avec une maigre retraite et qui auraient dû passer à la caisse par le biais d'une hausse de la TVA sans pour autant voir le rente grimper, contrairement aux nouveaux retraités. Nombre de jeunes ont sans doute aussi été tentés de dire non, craignant d'être moins bien traités que les pensionné-e-s. Les opposants n'ont en outre pas fait dans la dentelle dans leurs argumentaires.

Pour le SEV, PV 2020 était globalement acceptable, équilibrée et un compromis répondant aux défis actuels. Il faut désormais reprendre à zéro.

Les gagnants ont désormais pour tâche de montrer comment ils comptent régler les problèmes de la prévoyance vieillesse. A droite, on demande plus ou moins clairement une hausse générale de l'âge de la retraite et une baisse du taux de conversion dans le 2e pilier sans compensation totale - car une compensation dans le seul 2e pilier aurait des conséquences insupportables.

Une chose est claire: le SEV ne pourrait jamais soutenir une réforme qui allie une hausse de l'âge de la retraite et une baisse des rentes. Nous nous engagerons encore pour que nos membres aient de bonnes retraites.

Transports publics genevois

Pas d'accord bâclé aux TPG



Vote unanime aux TPG pour activer les mesures de lutte pour se faire entendre par la direction.

Genève, 14 septembre. Deux assemblées bien fournies ont voté à l'unanimité une résolution pour activer les moyens nécessaires pour obtenir un certain nombre d'améliorations. Cela semble avoir déjà fait bouger les choses. Mais les négociations butent encore sur la question des horaires.

Le vent souffle fort et la pluie tombe à grosses gouttes devant le dépôt du Bacht des TPG. L'automne est arrivé d'un coup. Pour leur assemblée générale, les travailleurs et leurs représentants syndicaux se déplacent alors dans le grand atelier des réparations. La plupart des collègues sont en bleu de travail. Divers métiers sont là : carrosserie, sérigraphie, sellerie, menuiserie et électricité notamment. Des chauffeurs aussi. Il est midi. On pousse les tables pour poser les sandwiches et les boissons. Les pas et les voix résonnent dans ce hangar aux structures métalliques imposantes violettes et jaunes. Environ nonante personnes se mettent en arc de cercle et écoutent avec attention les délégués syndicaux. Les visages sont tendus et attentifs. Les paroles de Vincent Leggiero, président de la section SEV TPG, font mouche. Chacun se retrouve dans son énoncé

des problèmes. D'autres collègues s'expriment également.

Pénibilité et souffrance au travail

Les conditions de travail sont dures. La direction tarde à prendre au sérieux la pénibilité et la souffrance au travail. «Un moment, on n'en pourra plus. Il y a urgence», lance un mécanicien. Les maladies de longue durée sont en augmentation et le taux d'absentéisme, indicateur des dysfonctionnements de l'organisation du travail aux TPG, est aussi en hausse. Et cela a aussi un coût important pour les travailleurs et l'entreprise. Le fait que la direction n'ait pas invité les salariés pour fêter les 40 ans des TPG en octobre démontre le peu de reconnaissance pour le travail accompli au jour le jour. Cet oubli trahit une légèreté et une maladresse envers le personnel à la limite du mépris de classe.

L'heure est donc à la mobilisation pour se faire entendre. Sans surprise, les collègues votent à

l'unanimité la résolution qui leur est soumise. Celle-ci articule un certain nombre d'exigences sectorielles (voire notre dernière édition) et l'accélération de l'embauche. L'assemblée mandate ses représentants syndicaux «pour activer les mesures nécessaires».

Un pas en avant et deux pas en arrière

Une heure plus tard, c'est au tour des conducteurs au dépôt de la Jonction de se prononcer. A l'intérieur du hangar, les trolleybus sont sagement alignés. La discussion, elle, s'anime après la présentation des revendications. On y critique aussi «cette politique d'un pas en avant et deux pas en arrière» de la direction. Les voltigeurs se plaignent d'être les bouche-trous des plannings. «La direction comprend notre situation... et pourtant rien ne bouge» se plaint un chauffeur. Une septantaine de personnes votent également la résolution à l'unanimité.

Ces deux assemblées semblent avoir déjà fait bouger les choses. Ainsi, les demandes syndicales de ne pas traiter toutes les négociations en cours dans un même projet d'accord ont été finalement entendues par la direction. Si un accord peut être trouvé sur les grandes questions, les propositions concrètes sur les conditions de travail à la conduite (5 minutes de terminus, tranches de travail de 4h maximum, modèles de temps partiel, J-8 pour les voltigeurs) ne sont pas acceptables en l'état des négociations. Les rencontres se poursuivent avec pour objectif, de part et d'autre, une application à l'étape de décembre. Le Front syndical ne laissera cependant pas ce délai entamer la qualité d'un accord.

Les horaires, ça coïncide

Sur des points d'importance, comme la réouverture de la négociation du statut du personnel pour des articles précis devenus obsolètes, le Front syndical s'est dit prêt à chercher des solutions. Néanmoins, dans le domaine des horaires, les propositions actuelles de la direction ne sont pas acceptables et c'est sur ces points que la négociation bute depuis des mois.

«Les modèles de temps partiel proposés par la direction sont intéressants, mais aucun ne prend pas en compte les contraintes des parents d'enfants en bas âge, qui sont des priorités pour le Front syndical», déplore Valérie Solano, secrétaire

du SEV, principal syndicat actif aux Transports publics genevois. De plus, les modèles proposés prévoient le placement d'une partie des jours de compensation par la planification, sans accord du conducteur et cela le Front syndical ne l'autorise pas. Pour les voltigeurs, l'entreprise a entendu le besoin de plus de prévisibilité (J-8). Cependant, certaines conditions, comme la confirmation des horaires le soir précédent la prise de service ne sont pas acceptables pour le Front syndical.

Enfin, concernant le temps de terminus de 5 minutes pour toutes les mains, l'équilibrage et la durée des pièces, les projets de la direction ne satisfont pas les revendications des conducteurs. Les discussions se poursuivent.

Mécanisme pour combler les déficits voté

Le Grand Conseil genevois a adopté le 21 septembre un projet visant à instaurer un mécanisme afin de combler le déficit des TPG. En jeu une somme estimée entre 20 et 25 millions de francs par les TPG pour revenir au niveau de prestation en transports publics de 2014, avant la diminution des prix. Selon *Le Courrier*, «ce vote devrait certainement augmenter le montant de la subvention publique lors de l'élaboration du prochain contrat de prestation des TPG». Les effets concrets de ce vote seront observés de très près.



Le Comité SEV TPG décortique avec attention les documents.

Interview de Pietro Gianolli, jeune pré-retraité



Au front.

Une demi-révolution vécue intensément

En 28 ans de carrière au SEV, il en a vu et vécu des changements Pietro Gianolli. Cet ancien cheminot est une sorte de magicien des transports publics qui n'ont quasiment aucun secret pour lui. Il décortique les mutations sur le personnel mais aussi sur les syndicalistes, dont le rôle de médiateur est toujours plus difficile.

«Tu la vois cette barbe grise?» me dit souvent Pietro quand naïvement je le questionne sur tel ou tel sujet. Comme pour dire que l'expérience te permet d'une part de trier grâce à la sagesse les questions épineuses, d'autre part t'invite à prendre du recul pour éviter de se laisser miner. Parce que le métier de syndicaliste, comme le dit Pietro, «est très usant même s'il est passionnant parce qu'il te permet de mettre en pratique des valeurs telles que la solidarité, la justice sociale et l'équité». Bien évidemment, tout est devenu beaucoup plus compliqué et conflictuel. Grand connaisseur des transports publics, champion des règlements (pas une virgule ne lui échappe), Pietro est très à l'aise avec les assurances sociales. Et pour compléter le tableau, rappelons que Pietro maîtrise les trois langues nationales principales. Il a donné énormément au SEV.

A quelques jours de son départ à la retraite, feuillets l'album des souvenirs, dans lequel la grève des Officine occupe immanquablement une immense place, tant sur le plan professionnel qu'humain. A Bellinzzone ses «Lassum parlaa» (en dialecte «Laisse-moi parler»), «ul problema l'è mia quel» («ce n'est pas le problème»), «ve-num a drè» (suis-moi) nous manqueront.

«C'est l'étonnement qui prévaut chez le personnel de ma génération lorsqu'il constate la suppression croissante de trains voyageurs en raison de manque de personnel.»

Pietro Gianolli, secrétaire syndical

Lorsque j'ai débuté ma carrière de cheminot, les gares entre Airolo et Chiasso étaient ouvertes. On y a trouvé du personnel 24h/24h. Aujourd'hui, il y a Pollegio, un centre d'ex-

ploitation contrôlant tout le trafic de Chiasso à Goldau, et il y a toujours moins de guichets ouverts. On assiste à une déshumanisation croissante des gares. Je dois néanmoins reconnaître qu'il y a beaucoup plus de trains en circulation et plus de services. L'évolution technologique a apporté du bon et du moins bon, comme dans tous les secteurs.

■ **Comment juges-tu ces changements d'un point de vue syndical?**

Les places de travail sont beaucoup plus sous pression. Cela ne fait aucun doute. Aujourd'hui, il n'y a pas de temps mort, les rythmes sont serrés et épuisants. On le constate partout dans les transports publics. Tel est hélas le revers de la médaille. Le partenariat social a énormément changé. Il est devenu très conflictuel. Autrefois, il suffisait d'amener un problème sur la table et il y

avait la volonté de le résoudre. De nos jours, si tu ne peux démontrer ta capacité de «nuisance» – et je pense principalement aux CFF – il n'y a même pas d'entrée en matière sur la

requête syndicale. On veut créer un conflit avant de trouver une solution; c'est vraiment dommage. Avec les entreprises concessionnaires, c'est différent: on arrive encore à avoir un dialogue franc et honnête, orienté vers la recherche de solutions. Une chose est sûre, nous vivons une période où obtenir des améliorations est difficile, la marge de manoeuvre ayant baissé. Les syndicats doivent souvent se battre pour maintenir les acquis et éviter des dégradations...

■ **Quel a été l'impact au quotidien des changements sur le marché du travail, marqués par une grande concurrence?**

La technologie, la digitalisation croissante et la libéralisation offrent des possibilités, qui hélas ne sont utilisées que dans une seule direction. Elles pourraient être gérées autrement, pour venir en aide aux personnes, non pour les pénaliser. L'organisation de l'entreprise a aussi un impact sur le travail quotidien – volontairement vertical aux CFF. Ainsi, entre celui qui prend une décision et celui qui l'exécute, il n'y a plus ces personnes intermédiaires avec qui le dialogue et la recherche de solutions étaient possibles. La culture de la participation a été sacrifiée sur l'autel de la numérisation

et les volontés d'efficience.

■ **Peux-tu imaginer des moyens de transport sans personnel aux commandes?**

Tôt ou tard, on risque de voir un train sans mécanicien. Il s'agit surtout de comprendre jusqu'où cela est souhaitable. Je tiens à rappeler que nous bataillons encore pour que les trains soient accompagnés sur la ligne de faite du Gothard justement parce qu'un mécanicien aurait des difficultés à gérer seul une évacuation. Imaginons qu'il n'y ait pas de mécanicien! Au-delà de cet aspect, je me demande jusqu'à quel point une entreprise de transports publics puisse se permettre une absence totale de personnel à bord de ses véhicules.

■ **Les collègues que tu accompagnes sur leur place de travail, comment vivent-ils ces changements?**

Chez les vieux briscards, si je peux me permettre cette expression, prévalent les regrets et la résignation. Et lorsqu'on a des problèmes, on a toujours tendance à dire que c'était mieux avant. Même si ce n'est pas toujours comme ça. Les collègues ont toutefois l'impression qu'aujourd'hui ils ne savent pas où ils vont. Cette incertitude ne favorise en rien la sérénité de l'ambiance de travail.



Pietro Gianolli et son épouse Andreea lors du 1er Mai sur la Piazza Riforma de Lugano. Dès le 1er octobre, Pietro pourra dédier plus de temps à sa famille.

C'est l'étonnement qui prévaut chez le personnel de ma génération lorsqu'il constate la suppression croissante de trains voyageurs en raison de manque de personnel. Ou s'il assiste à la fermeture de lignes pour de l'entretien (comme la fermeture de la ligne Berne – Lausanne durant sept semaines l'été prochain). Il y a quelques années, tout ceci était tout simplement inconcevable. Je me demande sérieusement où va le service public. Cette évolution m'inquiète. Jusqu'à présent, la population a toujours soutenu les transports publics lors de votations. Mais qu'en sera-t-il si les désagréments cités ci-dessus devaient se répéter?

■ **Face à tous ces changements, quels sont les leviers du SEV pour y faire face? Comment peut-il se renforcer?**

Il est évident que notre syndicat doit adapter ses réponses aux changements. Mais il n'y a

pas de recettes toutes faites. J'ai connu une époque où le SEV était impliqué dans la définition des processus de transports publics, où tout est bien réglementé, et où les choses

«Nous assistons à un durcissement des fronts, ce qui implique aussi de devoir prendre des positions plus radicales lors de conflits.»

Pietro Gianolli, secrétaire syndical

Beaucoup de choses ont changé, mais le pilier central reste identique, même si l'on tend à l'oublier, surtout chez les jeunes: la négociation collective avec l'employeur pour régler les conditions de travail. Nombreux sont ceux qui réduisent le syndicat à une assurance de protection juridique. Mais il y a un autre aspect.

■ **A quoi penses-tu?**

Comme je l'évoquais plus haut, nous assistons à un durcissement des fronts, ce qui

implique aussi de devoir prendre des positions plus radicales lors de conflits. Dans un domaine comme les transports publics, où tout est bien réglementé, et où les choses

■ **Parmi tout ce que tu as vécu, la grève des Officine t'a sans doute marqué à jamais...**

Tu peux oublier le sans doute. Cet événement m'a profondément marqué, tant professionnellement qu'humainement. Je pourrais écrire un livre. C'est un souvenir indélébile en raison de son côté exceptionnel. Je me souviens de ces personnes qui faisaient la queue pour apporter pâtes, riz et café. Il y avait cette dame qui poussait son vélo avec les 14 gâteaux qu'elle avait préparés afin de les vendre. Je pense à ceux et celles qui peinaient à nouer les deux bouts et qui ont malgré tout voulu soutenir financièrement la cause. On ne peut oublier tout ça. La population a embrassé cette lutte, alors que les CFF ont injustement attaqué les Officine. Bien sûr, les politiques ont aussi parlé d'une seule voix. Mais je peux te garantir que l'image de ces plus de 10'000 personnes à Place Governo

arborant fièrement l'étendard des Officine restera gravée à jamais dans ma mémoire. Et je souhaite à toutes et tous de pouvoir vivre une expérience aussi intense et formatrice. Il y a eu de la fatigue, des tensions, des déceptions: au final tous ces sentiments ont été récompensés par l'énergie que la lutte procure. Un combat qui se traduit autrement aujourd'hui, à un autre niveau, celui de négociations difficiles, pour en écrire un nouveau chapitre.

■ **Que feras-tu à la retraite?**

Je m'occuperai davantage de ma famille et de mon petit-fils. Je pourrai aussi ralentir et gérer mon temps pleinement. Cela me manquait énormément.

Françoise Gehring

Campagne de prévention «Parler peut sauver»

URGENCE ?

La Main Tendue: 143

Pro Juventute: 147

www.parler-peut-sauver.ch

«Le suicide est encore tabou»

Les CFF ont lancé une campagne de prévention contre le suicide intitulée «Parler peut sauver». Le SEV soutient cette campagne par une contribution financière importante, car un suicide brise de nombreuses vies.

Tobias Ebinger est à l'origine de la campagne de prévention des CFF «Parler peut sauver». Ce père de deux enfants habite dans un lotissement de la coopérative d'habitation des cheminots Weissenstein à Berne.

■ Vous êtes à l'origine de la campagne de prévention des CFF contre le suicide intitulée «Parler peut sauver». Comment en est-on arrivé là?

Il y a 19 ans, j'ai commencé aux CFF. A l'époque, j'ai déménagé dans le quartier des cheminots appelé «Weissenstein», où résidaient de nombreux mécaniciens de locs. D'un jardin à l'autre, j'ai beaucoup parlé avec eux. La plupart m'ont confié qu'ils avaient déjà vécu un accident de personne ou le redoutaient. J'ai réalisé que c'était un fardeau énorme pour le personnel des locs ainsi que pour d'autres groupes professionnels. Etant alors actif dans le marketing, il m'est venu à l'esprit que les CFF devraient faire une campagne de prévention du suicide, mais mon chef de l'époque n'a rien voulu savoir.

■ Et pour quelle raison?

Pour éviter l'effet Werther. On pensait alors que le fait de parler d'un suicide poussait les gens à reproduire cet acte, quelles que soient les raisons qui l'avaient provoqué. Cette idée m'a beaucoup travaillé et j'ai continué à y réfléchir. J'ai

parcouru diverses études qui affirmaient que l'on pouvait éviter l'effet Werther en faisant paraître des communications orientées vers des solutions et par là-même aider les personnes en détresse. Ainsi j'ai développé ce concept jusqu'à ce que la campagne reçoive l'aval de ma direction. Dans le canton de Zurich, j'ai également trouvé un partenaire fort qui souhaitait également mettre sur pied une campagne de prévention du suicide. Nous avons demandé à un spécialiste de nous conseiller et la campagne a vu le jour.

■ Elle s'intitule «Parler peut sauver». Pour quelle raison?

Le suicide est à l'heure actuelle encore un sujet tabou. C'est un mythe de croire que l'on provoque un suicide par le fait d'en parler - bien au contraire, les recherches le prouvent. Oser parler de pensées suicidaires, c'est la meilleure prévention - et ceci sur deux fronts: si quelqu'un de ton entourage va au plus mal - ou si c'est de toi dont il s'agit. Mais il y a beaucoup de barrières à franchir. Ce sont ces stigmates que nous voulons combattre avec notre campagne.

■ Pourquoi les CFF s'engagent dans une campagne générale de prévention du suicide? Ils pourraient se limiter aux cas de suicides sur les rails...

En fait, les CFF ont lancé cette

campagne de prévention du suicide dans l'espoir que le taux de suicide en général baisse, ce qui impliquerait automatiquement une diminution des suicides sur les rails. Ce serait cynique - comme si nous voulions tout simplement suggérer à ces personnes qui veulent passer à l'acte de le faire d'une autre manière. Au Japon, il y a même des panneaux qui les invitent à ne pas passer à l'acte aux heures de forte affluence...

■ Vraiment?

Oui! En effet, c'est à ce moment que les conséquences sont les plus graves pour le trafic. Toutefois, il faut garder à l'esprit que les gens qui sont sur le point de commettre un suicide sont avant tout des victimes, même si d'autres personnes sont touchées par la situation. Celui qui est arrivé dans un tel état de désespoir ne va pas réfléchir s'il doit le faire ici ou là et selon quelle méthode. Il ne va pas non plus penser quelles personnes seront impliquées par son acte. Pour lui, le suicide est la seule porte de sortie. Personne ne met fin à ses jours sans raison!

■ Quand commence la campagne et quelle est sa durée?

Elle a débuté le 10 septembre 2016, journée mondiale de prévention du suicide, et se poursuivra jusqu'à fin 2018. Elle est prévue en trois phases: en premier lieu, il s'agissait de faire disparaître l'idée de ta-

«Ne rien faire n'est pas une option neutre!»

Tobias Ebinger, responsable de la campagne



face à l'idée de suicide. Nous sommes actuellement dans la deuxième phase où le groupe cible est constitué d'adultes et leur environnement. Nous bénéficions du soutien de la Main Tendue (téléphone 143). En 2018, nous allons nous adresser aux jeunes et collaborer avec Pro Juventute qui répond au numéro d'urgence 147.

■ Pour quelle raison mettre l'action sur les jeunes?

Chez eux, le suicide est particulièrement tragique, car les victimes auraient eu la vie entière devant elles et très souvent malheureusement il s'agit d'un suicide affectif qui n'a pas été longuement réfléchi. Au-delà des adultes, le suicide est la plupart du temps un aboutissement après de longues souffrances, comme par exemple une maladie. Toutefois, que ce soit pour une personne d'âge adulte ou un jeune, le problème c'est d'oser parler de ses souffrances et solliciter de l'aide; s'adresser à quelqu'un indépendamment que l'on soit en situation de mobbing, burn-out ou dépression.

■ Comment pensez-vous atteindre les jeunes?

Dans la campagne destinée aux adultes, nous avons récolté les témoignages de ceux qui ont dû faire face à une crise et qui ont choisi d'en parler. Pour les jeunes gens, nous avons adopté un autre langage. Nous avons voulu changer de per-

spective et nous concentrer sur les témoignages de personnes qui ont apporté leur aide à quelqu'un. Nous collaborons surtout avec l'organisation «Stop Suicide» et «Children's Action» de Genève qui font une campagne de prévention au suicide depuis plus de dix ans, destinée aux jeunes. Bien entendu, nous allons aussi diffuser des informations sur les canaux en ligne. Et nous sommes en train de réfléchir si nous voulons réaliser un petit film à ce sujet - pour les réseaux sociaux.

■ Environ deux tiers de la campagne ont été réalisés. Peux-tu faire un résumé des deux premières phases?

Cette campagne est un vrai succès! Chaque jour, 500 personnes consultent la page internet www.parler-peut-sauver.ch. Mais il faut voir l'évolution sur la durée. Si c'est grâce à la campagne que le taux de suicide a baissé, et ceci à long terme, nous ne le saurons que dans quelques années. Toutefois, le nombre élevé de visiteurs sur cette page internet témoigne que la société est sensibilisée.

■ Et après la campagne, que se passera-t-il?

Nous espérons bien évidemment que la campagne aura un effet positif et durable et que la page web sera encore accessible, même quand la campagne de prévention aura touché à sa fin.

Karin Taglang



«Un suicide brise plusieurs vies», selon le message de la campagne de prévention «Parler peut sauver».

Sven Zimmermann

Bien soutenu

Sven Zimmermann est mécanicien. Il y a une année, il a vécu un «accident de personne». Cela s'est passé en milieu de journée. Il quittait une gare et était en train d'accélérer. «J'ai aperçu la personne depuis loin et j'ai pu réagir rapidement. J'ai donc actionné le freinage d'urgence, sifflé et je me suis bouché les oreilles. Depuis ce moment-là, je n'ai pratiquement plus de souvenirs. Rien n'est resté gravé dans mon esprit», raconte-t-il. Sven Zimmermann a eu de la chance dans son malheur. Il n'était pas seul dans la cabine de conduite; il était avec un apprenant. Le personnel d'accompagnement l'a également bien soutenu. «Le chef de train a immédiatement dit à son collègue de venir vers moi et il est resté à mes côtés. On ne m'a pas laissé seul et cela m'a beaucoup aidé.» Sven a ensuite rempli sa checkliste calmement, compte tenu des circonstances. «C'est moins bien allé quand je me suis retrouvé désolé, se souvient-il. Je me suis alors mis à manger une pomme. Un acte si simple et banal m'a permis de rester

tranquille et m'a rassuré.» Ainsi, le soir même, Sven Zimmermann est allé souper avec ses collègues, comme d'habitude. «Dès le début, j'ai beaucoup parlé de ce qui était arrivé. Deux jours plus tard, j'ai pu à nouveau reprendre mon poste dans la loc, avec un accompagnant. C'est ce que je conseillerais à mes collègues. En faisant ainsi, j'ai tout de suite retrouvé du plaisir et de la confiance à ma place de travail.» Sven Zimmermann dort paisiblement; il n'a pas de flashbacks. «Après l'accident, rien n'a changé pour moi à mon travail. Je suis juste devenu plus craintif. Mais je reste fier et heureux d'être un mécanicien de locs», conclut-il. Heureusement, Sven Zimmermann en a été quitte pour la peur. D'autres par contre luttent pendant des mois et des années pour se débarrasser de ces mauvais souvenirs ou du sentiment de culpabilité.



Vincent Barraud

Moins tabou

Vincent Barraud, 28 ans, est mécanicien à Genève. Il y a 8 ans, ce conducteur de locomotive a été confronté à un suicide sur les voies. Une procédure «qui fonctionne relativement bien» a été mise en place. Grâce à un accompagnement personnel et au soutien de son entourage présent et à l'écoute, il a pu reconduire après 3 jours d'arrêt. «Cela reste un événement un peu traumatisant, surtout à une époque où il est de plus en plus rare d'être confronté à la mort, qui plus est à une mort violente», témoigne-t-il. «Comparé à il y a quelques années, la question est toutefois moins taboue parmi les mécaniciens et il leur arrive d'en parler collectivement.» Il n'a entendu parler de la campagne que dans les journaux. Il n'a reçu aucune instruction ou formation particulière de la part des CFF. S'il est en pause, il prend soin de regarder si une personne «traîne» au bout du quai, car une partie des suicides ont lieu en gare. «Cela reste très théorique; avec tout le monde qui passe dans une gare, c'est mission impossible», souligne-t-il.

Il soutient bien sûr cette campagne: «c'est important d'en parler.» Et si cela permet de ne sauver qu'une seule vie, c'est déjà important. «Mais une simple campagne ne peut pas résoudre le problème» relativise-t-il. Pour lui, il y a un manque d'information sur les raisons pour lesquelles des personnes pensent au suicide et peuvent passer à l'acte. La campagne explique certes le lien avec la dépression qui est une maladie qui peut se soigner si elle est traitée à temps. «A ce niveau-là, la campagne n'est pas encore descendue jusqu'à nous», déplore-t-il. Il ne croit pas du tout dans le recours à des caméras haute résolution à bord des locomotives pour détecter à temps des mouvements à proximité de la voie. «Il faudrait des détecteurs de pensée et non de mouvement, et cela n'est pas encore possible technologiquement», fait-il remarquer.



ysa

De la part de risque aux «menaces hybrides»

«Un changement en prépare un autre», disait déjà Nicolas Machiavel, philosophe politique du XVI^e siècle. En quelques mots, le célèbre Florentin offre une clé d'interprétation pour la succession de révolutions industrielles et technologiques dont nous vivons la plus récente, marquée par la course à la digitalisation des données de toute nature. Dans cette compétition générale, l'ouverture aux nouvelles techniques et procédures peut donner une avance décisive, au prix d'une prise de risque plus ou moins calculable. Mais le refus d'innover ou, pire, l'invention trompeuse, coûte toujours très cher. L'actualité livre moult exemples de ces comportements à haut risque dont les auteurs se trouvent rattrapés par leur propre témérité, souvent inspirée par l'appât du lucre et le besoin de puissance.

Le «Dieselgate» offre un cas particulièrement édifiant. Voici des constructeurs automobiles concurrents, occupés de tout temps à se disputer les parts de marché pour accroître la leur, mais qui s'entendent pour tricher ensemble afin de tromper le système de contrôle des émissions polluantes de leurs moteurs. Résultat pour la firme par qui le scandale est arrivé: VW a subi en 2015 la plus monstrueuse perte de son histoire, avec une réduction de 97% du dividende servi à ses actionnaires. Sans surprise, les investisseurs et les consommateurs de divers pays – Suisse comprise – ont intenté des procédures judiciaires et des actions civiles en nombre dont le coûteux règlement s'étalera sur des années. Le tout en sus des dégâts d'image affectant toutes les marques du groupe allemand, le plus important d'Europe.

De toute évidence, les tricheurs ont perdu une bonne partie des centaines de millions

soi-disant épargnés. Les avantages concédés au diesel dans certains pays sont en voie de suppression. Les véhicules porteurs d'alternatives aux carburants fossiles gagnent plus vite que prévu. Les voitures électriques Tesla ont déjà pignon et vitrines sur rue à Lausanne, Bâle, Berne et Cham, à quoi s'ajoutent une vingtaine de stations de recharge ultra rapides et gratuites à travers toute la Suisse.

Mais il y a de véritables innovations, qui bénéficient à leurs auteurs et constituent une menace pour des tiers. Tel est le cas, typique de l'ère digitale, manifeste à cette échelle mondiale que maîtrisent les réseaux sociaux de l'ère internet: la manipulation des communications électroniques, aussi massives qu'instantanées. Exemple flagrant, on découvre progressivement l'ampleur des opérations anti Hillary Clinton téléguidées l'an dernier depuis la Russie. Les spécialistes de la cybercriminologie parlent désormais des vols et des détournements de données comme d'une nouvelle forme de guerre. Pour éviter, dans toute la mesure du possible, à l'Allemagne des interventions analogues dans la campagne électorale nationale qui vient de s'achever, des journalistes se sont spécialisés dans le «fact-checking». Ils pratiquent l'épuisante surveillance du trafic

électronique sur les réseaux sociaux et contrôlent la véracité des informations massivement diffusées par ces réseaux, à partir d'expéditeurs



d'adresses le plus souvent pillées. On observe avec intérêt que les plus grands journaux de Suisse – alémaniques surtout – pratiquent désormais eux aussi le «fact-checking», exercice particulièrement salubre s'agissant d'un sujet à la fois sensible et complexe tel la Prévoyance vieillesse 2020 sur laquelle les citoyens suisses se sont prononcés dimanche dernier, en même temps que les électeurs allemands. Dans les deux cas, cette surveillance par la presse a permis de mettre à jour, sinon de redresser dans l'esprit des citoyens, des informations contestables ou carrément mensongères. Ces démarches bien inspirées ne suffisent évidemment pas. Il faut passer à l'échelle internationale pour que la défense soit à la mesure des attaques. C'est ce qu'ont bien compris neuf Etats scandinaves et baltes qui, avec la France, l'Espagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis, ont décidé de lutter ensemble contre les «menaces hybrides». Ces dernières entremêlent des risques diplomatiques, militaires, économiques, technologiques et détiennent un immense potentiel de nuisances. Ces menaces d'un nouveau type sont désormais prises au sérieux et combattues à leur juste niveau, avec les moyens encore modestes accordés à des centres de recherche situés notamment à Helsinki, Riga (Lettonie) et Tallinn (Estonie). A noter que l'Estonie, d'où partaient il y a quelques années des vagues de courriels indésirables, se situe désormais en tête des pays les plus avancés dans la réalisation de l'Etat 4.0. C'est en effet par internet que s'y font en confiance toutes les relations entre les administrations et les différents publics intéressés (habitants, citoyens, contribuables, etc.).

Yvette Jaggi

Navigation sur le Rhin: L'atmosphère reste tendue

Nous avons souvent parlé de l'évolution de la situation au sein de la compagnie de navigation Untersee und Rhein (URh). Où en sommes-nous aujourd'hui ?

■ **Felix Birchler, tu es le secrétaire syndical SEV responsable du dossier. Peux-tu expliquer brièvement l'origine des tensions?**

En 2016, le conseil d'administration a engagé un spécialiste en assainissement dans le but de

comblent le déficit de l'entreprise. Les cantons de Schaffhouse et de Thurgovie ne voulaient pas verser de contribution pour de nouveaux bateaux si un assainissement n'était pas réalisé. Le spécialiste en assainissement Benno Gmür est déjà intervenu radicalement auprès de la compagnie de navigation sur le lac de Constance. La CCT d'entreprise entre le SEV et URh aurait représenté une sécurité contre des décisions trop hâtives, cependant la direction de l'entreprise n'était pas prête à

faire des négociations sérieuses et Benno Gmür a tenté de faire pression en posant un ultimatum. Le personnel a rejeté à l'unanimité les revendications de l'entreprise et le SEV est intervenu auprès des Parlements cantonaux. Finalement, une solution a pu être trouvée. Il y a eu des départs parmi le personnel et l'entreprise a engagé beaucoup de saisonniers.

■ **Cet été qui a connu une affluence au-dessus de la moyenne tire maintenant à**

sa fin. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Le nombre de passagers fut élevé comme un peu partout; nous nous attendons à un résultat au-dessus de la moyenne. La direction va certainement présenter cela comme un résultat positif de l'assainissement. Il y a certes eu des progrès au niveau du marketing.

■ **Les pires moments sont-ils derrière nous ou devons nous nous préparer à**

rencontrer encore de graves problèmes?

L'atmosphère reste tendue parmi le personnel. Le directeur a pris des décisions au niveau du travail qui sont difficiles à comprendre. Le personnel se sent dupé et il n'est pas pris au sérieux. Ainsi, un règlement sur les indemnités a été édicté sans en référer au personnel. Et maintenant, le conflit risque de dégénérer car une collaboratrice de longue date et très appréciée pour son travail au secrétariat a été licenciée. **pan.**

Après la grève sur le bassin suisse du Lac Majeur

Le personnel reste sur le qui-vive

Le dialogue a repris entre les syndicats et les dirigeants de la SNL (Lugano) et NLM (Lac Majeur) après la longue grève du personnel sur le bassin suisse de la NLM. Cette rencontre a permis de clarifier les positions de chacun. Les syndicats demandent une rencontre urgente avec le canton.



L'incertitude est de mise malgré la reprise du dialogue.

Jeudi dernier, la communauté syndicale (SEV, UNIA, Ocst et commission du personnel NLM) emmenée par le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini a donc rencontré les dirigeants de la SNL et de la NLM. Il y aura forcément d'autres rencontres. Une fois la glace brisée, les parties ont exprimé leur volonté de dépasser la défiance mutuelle, le tout dans un climat constructif et ouvert.

Agostino Ferrazzini, CEO de la SNL, a immédiatement indiqué aux syndicats qu'il attend encore le business plan du futur consortium et que, sans ce document stratégique, il ne peut donner des informations concrètes sur l'avenir de la navigation. La création de ce consortium tant souhaité tant du côté suisse qu'italien n'est pas encore réalité. Selon Ferrazzini, avec le ren-

voi de la réunion ministérielle prévue le 27 septembre, il manque encore un important élément: «Ce n'est qu'après que nous pourrions évaluer la durabilité de l'opération.» Mais pour les syndicalistes Angelo Stroppini, Enrico Borelli (UNIA) et Lorenzo Jelmini (Ocst) les questions dérangeantes devaient être mises à plat, en premier lieu les conditions de transfert

du personnel NLM. Le temps passe et on ne voit rien venir à l'horizon. Angelo Stroppini a été très clair avec Ferrazzini, lui rappelant qu'il connaît très bien les contenus de la convention et de la concession: «Monsieur Ferrazzini, vous êtes un patron doué et on a pu voir que vous avez de nombreuses idées pour relancer la navigation et vous connaissez le secteur. Vous avez sans doute

des idées concernant l'avenir de ces personnes. Je ne peux pas imaginer le contraire.» Les syndicats ont évidemment rappelé les points de l'accord – le maintien des emplois et des conditions contractuelles et salariales, soulignant les garanties du Conseil d'Etat sur ces points ainsi que sur le financement de la ligne Locarno-Magadino, part intégrante du service public. Les syndicats demandent une rencontre urgente avec le gouvernement pour dissiper le brouillard ambiant.

Réuni en assemblée, le personnel NLM a exprimé sa grande inquiétude tout en étant prêt à défendre ses droits avec son habituelle fierté.

Les syndicats ont toujours pour objectif la défense du personnel et son ancrage dans une CCT. La volonté politique est néanmoins nécessaire car la navigation met en lumière la notion de service public et de service touristique sérieux.

Françoise Gehring

Recruter en vaut la peine!

Jusqu'à 200 fr. par adhésion!

Le comité du SEV a décidé de récompenser les efforts de recrutement jusqu'à la fin de cette année!

Pour chaque nouveau membre, tu recevras

- 100 fr. de bons Reka du SEV valables dans les maisons de vacances REKA, p.ex. Brenscino → NOUVEAU
- Et 50 fr. en cash pour les membres des sous-fédérations VPT, AS, LPV et ZPV → NOUVEAU
- Et les 50 fr. en cash du SEV (la prime habituelle)

Mais ce n'est pas tout! Si tu organises des rencontres avec des non-membres, tu recevras

- 100 fr. de bons Reka. Une information à la ou au secrétaire syndical-e SEV responsable de la section suffit.

Chacune et chacun peut recruter. Lance-toi et demande à tes collègues s'ils veulent également nous rejoindre pour améliorer nos conditions de travail.



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Projet «Profil professionnel Operating»

Charrue avant les bœufs

Dans le domaine de la mise à disposition des trains (ZBS), l'introduction des nouveaux profils professionnels a généré problèmes et frustration. «On n'a pas suffisamment analysé les activités existantes et celles qui seront nécessaires à l'avenir», déclare Christoph Geissbühler, de la Commission du personnel surface ZBS et vice-président central de la sous-fédération SEV TS. «Des corrections sont inévitables.»

■ **La CoPe a-t-elle bénéficié de son droit de co-discussion lors de l'élaboration des profils professionnels?**

Christoph Geissbühler: On nous a présenté une description succincte de profils professionnels prêts à l'emploi et nous avons proposé des modifications et fait des suggestions. Deux mois plus tard, on nous a expliqué lors d'une rencontre qu'il n'avait pas été possible de donner suite à la plupart de nos revendications. Seule exception: les connaissances en informatique sont maintenant prises en considération dans les descriptions de postes de la maintenance. Si chaque collaborateur de niveau 1 travaille avec la tablette, ces connaissances n'étaient pas mentionnées. Parmi les demandes qui ont été ignorées: la prise en considération des connaissances linguistiques et des nombreuses fonctions spéciales.

■ **Quelles sont ces fonctions?**

Par exemple celles liées à la formation. Ou, dans le centre d'entretien d'Oberwinterthour, la préparation du matériel pour les mécaniciens par le biais de supports spécifiques ou d'autres tâches pour décharger les mécaniciens dans leurs tâches principales. On a tout d'abord établi des profils profession-

nels et ensuite seulement, on a essayé d'y détecter les activités effectivement accomplies. On a donc effectué les étapes dans le mauvais ordre.

■ **Comment aurait dû-t-on procéder correctement?**

Il aurait fallu regarder quelles sont les activités réalisées et lesquelles seront encore exécutées à l'avenir, puis ensuite déterminer quelles professions sont nécessaires pour assurer ces tâches. Ces deux points ne sont pas clairs. On ne sait pas de quelles personnes les teams doivent être composés et quelles seront les répercussions sur l'organisation de l'exploitation et des tours de service. Ce sont les sites concernés qui doivent répondre eux-mêmes à ces questions d'ici au changement d'horaire de décembre.

■ **Va-t-on modifier les nouveaux profils professionnels ou les compléter?**

Oui, certainement. Des corrections sont inévitables. Les activités spéciales en particulier n'apparaissent pas dans le domaine de la maintenance.

■ **La CoPe a-t-elle eu un droit de co-discussion pour la classification des fonctions dans les divers niveaux d'exigences et pour l'attribution des fonctions aux collaborateurs?**

Non. Il y avait bien une commission d'accompagnement mais la plupart des choses que nous y avons dites ont été ignorées. Et les responsables n'ont pas toujours tenu leurs promesses. Par exemple, les chefs de team qui n'étaient pas contents de la nouvelle description de poste ont reçu leur nouveau contrat de travail avec seulement cinq jours de délai pour le signer.

■ **Qu'attends-tu maintenant des responsables?**

Ils doivent répondre rapidement aux questions en suspens concernant les collègues et se pencher sur toutes les attributions de fonction qui ont pour



Christoph Geissbühler a débuté il y a 8 ans comme monteur spécialiste au centre d'entretien CFF d'Oberwinterthour et s'occupe, depuis 5 ans, de formation et formation continue. Il est polymécanicien, technicien en construction métallique et formateur d'adultes.

conséquence une rétrogradation. Il est certain que les choses évolueront par étapes mais il aurait fallu procéder à une application beaucoup plus sociale et

laisser les gens dans leur niveau d'exigences. Et peut-être n'appliquer les nouveaux profils professionnels qu'aux nouveaux collaborateurs. **Markus Fischer**

ZBS: DES CORRECTIONS VITE

Une rencontre entre les représentants du SEV et de la CoPe d'une part et le responsable de la mise à disposition des trains (ZBS) a eu lieu le 20 septembre pour évoquer les problèmes ci-dessus.

Ces points ont été abordés avec Claudio Pelletieri:

■ Le responsable s'engage à ce que les supérieurs donnent les anciens et les nouveaux descriptifs de postes à leurs subordonnés et leur expliquent les différences de fonctions, là où cela n'a pas été fait.

■ ZBS examine la suppression dans toutes les descriptions de postes de la phrase «Effectue des tâches sur demande du supérieur hiérarchique».

■ Vu que beaucoup de fonctions sont attribuées d'une manière qui dépasse l'entendement, le chef ZBS a promis d'examiner en décembre avec le SEV l'organisation des services en relation avec les attributions.

■ Comme quelques employés perdraient le droit à une retraite anticipée Valida, le SEV suit le dossier attentivement.



Le syndicaliste J. Hurni sollicite pour les profils professionnels.

BILLETS

Le Parlement s'oppose à la fermeture des points de vente

Le Conseil des Etats a accepté une motion qui exige des CFF un «moratoire sur la suppression des points de vente gérés par des tiers». Concrètement, il s'agit d'éviter la fermeture des guichets tenus par des tiers pour la vente des billets CFF. Ils devront rester ouverts au moins jusqu'en 2020.

Cependant, bien que le Conseil national ait adopté cette motion en juin dernier déjà, les CFF ont continué à procéder aux fermetures comme si de rien n'était. La conseillère fédérale Doris Leuthard considère qu'il n'est pas de son ressort de donner des directives aux CFF à ce propos. Elle va toutefois «thématiser» la motion.

Simultanément, les CFF prétendent vouloir prendre au sérieux «la décision de la politique» mais ils continuent leur stratégie de démantèlement. En clair: les sites de vente dans les gares fermeront et les personnes touchées bénéficieront, si elles le désirent, d'un sursis de deux ans durant lequel elles pourront effectuer des prestations en tant que conseillères TP, en clair elles devront aider la clientèle dépassée par les automates et les canaux informatiques. Pour ce travail, ces personnes seront indemnisées par les CFF.

Les CFF ne sont pas les seuls à fermer les guichets, les Chemins de fer d'Appenzell font de même: à Teufen et à Speicher, bientôt les points de vente seront définitivement supprimés. Le secrétaire syndical de Suisse orientale Felix Birchler n'est pas étonné: «Nous avons des craintes que cela arrive. Le swisspass, qui est reconduit automatiquement, amène en particulier une baisse du chiffre d'affaires.» Trois personnes sont touchées par la décision de la compagnie appenzelloise, deux d'entre elles partiront à la retraite et une personne est déplacée.

pan

Sous-fédérations

- Samedi 28 octobre** ■ **AS**
9h30 - 16h30
Olten, hôtel Olten
- Branche trafic voyageurs**
Journée de branche
- Afin de vous soutenir en ces temps difficiles, nous organisons un séminaire sur un thème d'actualité: Comment gérer le stress et les craintes liés aux changements professionnels. Objectifs: connaître la manière de gérer le stress et les changements et formuler des demandes concrètes à l'attention du syndicat. Contenu: Des changements toujours plus rapides dans les profils professionnels / les craintes qui y sont liées / pression, stress / insécurité Comment gérer la numérisation. Oratrices: **Astrid Mehr, Christine Michel**
Public-cible: membres AS du trafic voyageurs
Le nombre maximum de participants est limité à 50 personnes. Les inscriptions seront prises en compte selon l'ordre d'arrivée.
Réservez cette date et annoncez-vous auprès de: p@as-online.ch
Peter Käßler, Président central AS, Clemens Cola, Responsable Branche Voyageurs
- Lundi 16 octobre** ■ **VPT**
19h30
Lieu: à confirmer
- ARCC - Aubonne**
Assemblée du personnel
- Préparation des négociations salariales. Discussion sur les futurs tours de service.
- Samedi 4 novembre** ■ **VPT**
Clarens
- Journée VPT Romandie
www.vpt-online.ch
- Journée VPT Romandie à Clarens. Plus d'informations sur www.vpt-online.ch

Sections

- Vendredi 6 octobre** ■ **GESTL**
Ouverture de la cave
- Mercredi 18 octobre** ■ **LPV**
14h
Restaurant Kolping à Olten
- Assemblée section libre
www.kolpingrest.ch/
- Mercredi 23 octobre** ■ **AS Ouest**
18h15
Hôtel Continental, salle Hans Erni – Lausanne (vis à vis de la gare)
- Assemblée des membres automne 2017
M. **Claude Hêche**, Conseiller aux Etats (PS/JU), membre de la commission des transports et président de OuestRail sera notre invité. Il présentera le programme de développement stratégique 2030-35 PRODES, les priorités et attentes de la Suisse occidentale. Après l'assemblée, un repas sera offert par la section. Pour le repas, nous vous prions de vous inscrire jusqu'au 18 octobre à : ouest@as-online.ch ou au 078 825 66 90.
- Samedi 28 octobre** ■ **AS Securitrans**
10h
Restaurant Gleis 13 à Olten
- Assemblée d'automne
Mme **Desirée Baer**, notre invitée Mme Baer est depuis 6 mois CEO de Securitrans. Elle nous livrera ses impressions de ses débuts dans l'entreprise et nous fera entrevoir l'avenir. En outre, nous avons prévu du temps et de la place pour vos questions et pour discuter avec Mme Baer.

Comité AS Securitrans

Décès

Jaquier Nadia, Veuve de Daniel, Crissier; décédée dans sa 88e année. PV Vaud.

Klaus Niklaus, monteur, St. Antoni; décédé dans sa 77e année. PV Fribourg.

Pensionnés

- Mercredi 4 octobre** ■ **PV-Vaud**
Assemblée des membres
Espace Dickens, Av. Dickens 4 (à côté du secrétariat SEV / 14h
- Jedi 5 octobre** ■ **PV Bienne**
Rendez-vous à la gare de Bienne 8h40, voie 7
- Randonnée d'automne le long de l'Ilfis
- Nous vous invitons à participer nombreux à notre assemblée d'automne 2017. A cette occasion, nous accueillerons notre nouveau président central, **Roland Schwager**, lequel nous parlera des actualités syndicales, de sa vision et des objectifs de la PV pour les années à venir. **Le comité**
- Vendredi 13 octobre** ■ **PV Valais**
www.sev-pv.ch/wallis-valais
100 ans PV Valais
- Mardi 17 octobre** ■ **PV Genève**
UOG place des Grottes 3 Genève (14h30)
- Assemblée de section
Notre invité du jour sera **Vincent Brodard** secrétaire SEV. Nous partagerons les actualités syndicales, la camaraderie et un verre pour faire passer le tout!! Il sera encore possible de commander l'agenda SEV 2018. **Le comité**
- Mardi 17 octobre** ■ **Retraités TL, Métro et ville de Lausanne**
Vélodrome à 7h30 et des Croisettes à 7h50
Sortie Chasse
Direction la Roche pour une visite de la Fromagerie Emile Brodard. Nous nous rendons ensuite à Botterens au restaurant «du Châmo» avec la chasse au menu. Retour vers 17h30. Prix de la course: 100 francs invités, (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 7 octobre 2017, renseignements: Franco Cerise, Tél. 021 652 83 07 ou 079 342 69 78. **Rosset Yvan**
- Jedi 19 octobre** ■ **PV Jura**
19h30
Marche
La marche du mois d'octobre est reportée du jeudi 12 au jeudi 19 octobre 2017.

Jeunesse

- Samedi 28 octobre** ■ **Voyage en train à travers le Centovalli**
www.sev-young.ch
- Acompagne-nous dans ce voyage à travers une nature authentique, des montagnes abruptes et des chutes d'eau spectaculaires! Le train du Centovalli entre Domodossola et Locarno est réputé. Nous passerons dans de nombreux petits villages et traverserons de merveilleux paysages forestiers. Ce voyage restera gravé car il se déroulera dans une ambiance cool avec une jolie troupe de jeunes. Naturellement, le programme sera complété selon les envies...

Femmes

- Mercredi 25 octobre** ■ **Comité des Femmes**
Dès 18h, au restaurant «Le Milan», Lausanne
- Pour l'entrée de l'automne, je vous attendrais au restaurant «Le Milan» comme d'habitude avec un maximum de bonne humeur. Pour tous contact, vous pouvez me joindre au 079 484 27 31. Esther Geiser.

■ CFF Infra

Nouvelles BAR pour le service Intervention

En mars 2017, le service Intervention des CFF procédait à une ré-organisation et instaurait une nouvelle tactique d'intervention. Dans le prolongement, les partenaires sociaux ont négocié de nouvelles BAR qui entreront en vigueur le 1er janvier 2018.

Les employés du service Intervention des CFF interviennent sur place en cas d'incidents ferroviaires comme les collisions avec des animaux ou les accidents de personne. Ils font le nécessaire pour que les trains puissent reprendre leur route le plus rapidement possible. En mars 2017, l'organisation et la tactique d'intervention de ce service ont subi des modifications. Du coup un groupe de travail s'est mis en place pour revoir les deux BAR existantes: «Sites à 5x24h» et «Sites à 7x24». L'objectif consistait à les réunir dans un seul et même document uniforme. Le groupe de travail se composait de responsables de site, de représentants des syndicats (majoritairement des gens du terrain, à savoir des responsables de site et des mécaniciens de locomotive) et de spécialistes du droit du travail. En moins de 6 mois, ils ont élaboré les modalités d'un nouvel accord capable de satisfaire toutes les

parties. La ronde de négociations a débouché le 31 août sur un accord et sur la signature du nouveau document. Depuis lors, les organes décisionnels des syndicats et des CFF ont approuvé les nouvelles BAR I-13 106, sans grandes discussions.

Parmi les principales adaptations, citons l'uniformisation des indemnités en temps pour les deux modèles de travail, l'accord sur le temps de travail et la pause de midi, la procédure en matière d'exercices de nuit et la possibilité d'effectuer des services de jour après les équipes. Sur les sites 7x24h, il est désormais possible, durant le week-end, de se voir attribuer quatre heures de travail également le dimanche. Outre les BAR, les frais de restauration lors des jours d'exercice ont également fait l'objet d'un accord uniforme.

«Les nouvelles BAR constituent un accord satisfaisant et équilibré qui tient compte des besoins à la fois des employés et de l'employeur», déclare Martin Allemann, secrétaire syndical au SEV, qui faisait partie du groupe de travail et dirigeait la délégation syndicale lors de ces négociations. «La fusion des deux anciennes BAR nous a permis de procéder à des uniformisations intelligentes. Et nous avons adopté des points qui faciliteront la collaboration dans le déroulement du travail.»

Fi/mg

■ PV Fribourg

Balade tranquille dans le bois de Monternau

Joli succès pour la sortie d'automne de la PV Fribourg mardi 19 septembre dernier. Mise sur pied par Eric Pont et Joël Terrapon de la commission d'animation, cette sortie a été suivie par une trentaine de membres. Près de deux heures de marche tranquille et facile sur le sentier panoramique de Monternau à Arconciel.

Le temps était certes mitigé mais pas de quoi entamer la bonne humeur des promeneurs.

La balade s'est terminée par un excellent repas au restaurant des Trois Sapins.

Le secrétaire : Jacques Zulauff



Servi à mi-parcours par les épouses des organisateurs, l'apéritif était le bienvenu

Journée VPT Romande - Inscris-toi!



Le thème:

«La digitalisation et ses conséquences pour les transports publics?»

4 novembre à Clarens (VD), organisation par la section VPT-MOB

Vous comprendrez bien que c'est un point important pour notre syndicat et nos membres. Que deviendront les transports publics en suisse? Seront-ils entièrement autonomes? Seront-ils accompagnés et de quelle manière? Les postes de travail sont-ils en danger?

Pour en débattre::

- Giorgio Tuti, président du SEV
- Philippe Nantermod, conseiller national et vice-président du PLR

Je suis certain que le débat sera de haut vol et très intéressant.

Alors fais en sorte que nous soyons nombreux.

Inscris-toi et incite tes collègues à s'inscrire auprès de ta section (président ou membre du comité). Plus d'informations sur www.vpt-online.ch

Au plaisir de vous voir.

Gilbert D'Alessandro, président central VPT

Décisions du Congrès 2017

Pour les décisions prises lors du congrès 2017, le délai référendaire échéant au vendredi 15 septembre 2017 n'a pas été utilisé.

Les décisions:

- sur le rapport social SEV 2017
- sur les textes d'orientation 2017 – 2019
- sur les nouvelles propositions au congrès

sont donc entrées en vigueur.

SEV, Syndicat du personnel des transports

La secrétaire du congrès Christina Jäggi

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: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa, kontakt@fachmedien.ch 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.fachmedien.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 12 octobre 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 5 octobre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 3 octobre à 10h.

Angle droit

RailFit: attention aux décisions précipitées

Dans de nombreux domaines CFF, le programme d'austérité «RailFit 20/30» sème apparemment le chaos et met à rude épreuve les nerfs de collaborateurs et de cadres débordés. L'équipe de protection juridique rappelle que la résiliation du contrat de travail par l'employé-e peut avoir de lourdes conséquences.

Depuis quelque temps, l'équipe de la protection juridique SEV est littéralement submergée par des deman-

des de collaborateurs très inquiets, toutes classes confondues. Les membres rapportent, souvent au bord des larmes et pièces justificatives à l'appui, les cas de burnout, de mobbing, d'arrêts maladie pour cause psychique, de suppressions de postes infondées et de reproches injustifiés relatifs à leurs prestations ou à leur comportement et les objectifs et menaces qui en découlent.

Dans l'intérêt de leur santé, ces personnes qui cherchent de l'aide voient souvent comme seule issue à leur situation une résiliation la plus rapide qui soit de leur contrat de travail. «Angle droit» a déjà plusieurs

fois mis en garde contre de telles «décisions libérales» et renouvelle cet avertissement explicitement.

En raison de la liberté contractuelle, chaque collaboratrice et collaborateur peut résilier son contrat de travail en respectant le délai de préavis. Comme le montrent quelques exemples récents, de telles résiliations ne sont pas remises en question par les CFF mais plutôt confirmées sans tambours ni trompettes, même si les personnes concernées se trouvent encore dans les 2 ans de leur droit au salaire et/ou ne sont pas conscientes de la portée de leur décision précipitée.

Nous rappelons que si un collaborateur résilie son contrat ou ne respecte pas le délai de résiliation d'une convention de sortie, les caisses de chômage parlent en général d'une faute grave imputable au collaborateur dans le cas d'une demande ultérieure de chômage et peuvent prononcer des jours de suspension.

Il est extrêmement difficile d'annuler une résiliation de contrat déjà envoyée ou une convention de sortie signée, cela n'est possible que dans des cas exceptionnels. Donc avant de résilier son contrat de travail ou une convention de sortie pour mettre un terme à une situation professionnelle difficile, il faut,

en toute tranquillité, bien évaluer les chances et les risques d'une telle décision. Il faut en particulier tenir compte des délais de protection contre les licenciements en cas de maladie, des obligations de l'employeur de verser le salaire, des questions relatives aux assurances sociales, des modèles de retraites des CFF ainsi que des aspects relevant du droit du travail. L'équipe de la protection juridique du SEV se tient à la disposition des membres qui doivent faire face à de telles situations pour les conseiller.

L'équipe de la protection juridique

100 ans de la fondation des sections PV Vaud et Neuchâtel

Vaud et Neuch' fêtent le 100e

Un peu plus de 250 membres et invités de nos deux sections se sont retrouvés à Ouchy, par une magnifique journée, le mercredi 23 août 2017, pour y commencer les festivités d'un siècle de syndicalisme.

A bord du bateau, La Suisse, après un accueil incluant « cafés et croissants », nos membres se sont rendus au château de Chillon pour y fêter dignement la fondation de nos deux sections, en 1917, durant la période, ô combien difficile, de la 1ère guerre mondiale.

Les Cuivres du Talent les ont reçus avec forces flonflons dans les jardins du château, où l'apéritif a été servi, avant que nous retrouvions pour un excellent dîner, suivi d'une savoureuse animation faite par le duo Bricomic et c'est repu et heureux que nos membres ont rejoint leurs foyers vaudois ou neuchâtelois. **Le comité PV Vaud**



Les photos de ce 100ème peuvent être vues sur le site de la section : www.sev-pv.ch/vaud

Mise au concours des lignes de bus jurassiennes

Barrons la route au dumping!

syndicom et le SEV ont lancé mardi une pétition pour défendre les transports publics jurassiens de la sous-enchère que fait planer la mise au concours des lignes l'an prochain: l'appel doit inclure l'obligation de conclure une Convention collective de travail avec les partenaires sociaux. Une motion au Parlement appuie les requêtes syndicales.

Le Gouvernement jurassien a décidé de mettre au concours l'ensemble de ses lignes de bus au printemps 2018. Cette décision est susceptible d'avoir des conséquences néfastes tant pour les usagers, la population et le personnel des deux entreprises se partageant l'exploitation aujourd'hui, les Chemins de fer du Jura et CarPostal.

Pour syndicom et le SEV - qui collaborent étroitement dans ce dossier - il est donc primordial d'inclure dans l'appel d'offre des éléments protégeant



Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique au micro de la RTS.

les conditions de travail des conducteurs et conductrices de bus. «C'est pourquoi nous demandons l'obligation de négocier une CCT pour pouvoir soumissionner et surtout que les conditions de travail et salariales usuelles de la région figurent dans cette CCT. Sans ces garanties, on risque d'assister à un nivellement par le bas de l'ensemble des conditions de travail», explique Jean-Pierre

Etique, secrétaire syndical SEV, en charge des CJ.

Pas que les salaires en jeu

Il précise en outre que «ce ne sont pas seulement les salaires qui sont en jeu, mais aussi les horaires du personnel roulant. Et si la durée du travail quotidien est péjorée, c'est aussi la sécurité des usagers qui en pâtit.»

Jean-François Donzè, secré-

taire régional de syndicom va dans la même direction: «Nous lançons donc un appel aux usagers, à la population et à tout le personnel de CarPostal et des CJ afin de récolter un maximum de signatures. Il en va de la qualité des conditions de travail et de la qualité de l'offre.»

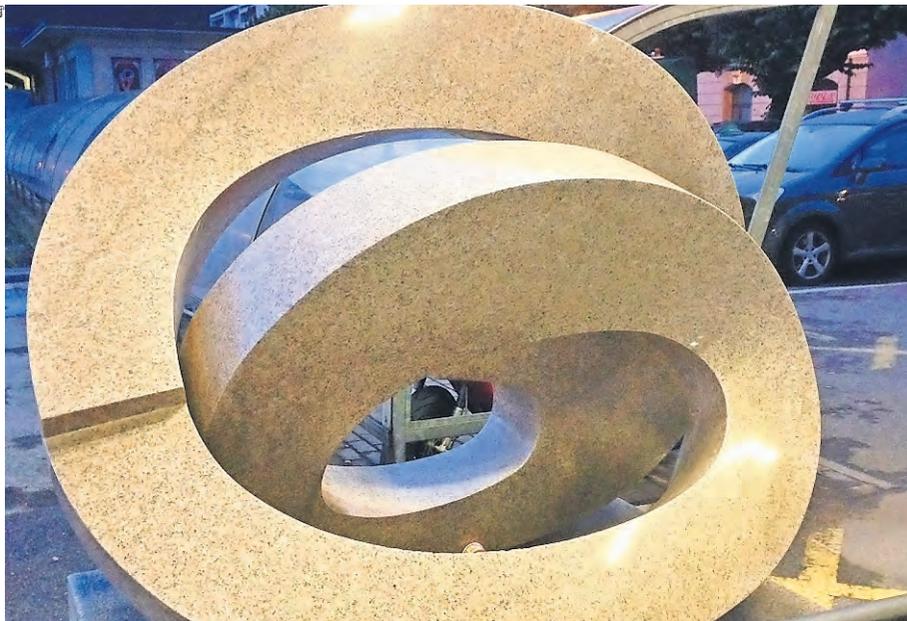
Action politique

Les syndicats se mobilisent,

mais le dossier est aussi politique. Après l'interpellation de notre collègue PCSI Vincent Hennin, c'est désormais une motion du Groupe Verts-CS POP qui vient renforcer la lutte, déposée par le député Pierluigi Fedele: «Le prix est devenu le critère principal, pour ne pas dire unique, dans l'adjudication de marchés sous tutelle de l'Etat. Cette dérive, pas spécifiquement jurassienne, participe aux pressions sur le marché du travail et bénéficie de plus en plus souvent, à des entreprises ne respectant pas les conventions collectives de travail ou les conditions en usage dans une branche ou une région. Il ne faut pas se bercer d'illusions: des différences de prix de l'ordre de 10 ou 20%, voire plus, dans les soumissions, ne sont possibles que par une pression sur les conditions de travail ou par une baisse des prestations», commente le député, qui soutient aussi le personnel des transports publics en tant que secrétaire régional d'Unia.

Le SEV compte donc sur ses membres jurassiens pour récolter un maximum de paraphe. **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 **40 fr. de chèques Reka.**

Solution du concours paru dans contact.sev n° 014:

La gare de Remaufens, sur la ligne Palézieux - Châtel St-Denis.

Le sort a désigné Karlheinz Winzer, Prilly, membre d'AS Ouest.

Il gagne **un set d'écriture 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 4 octobre 2017.