

Les dossiers 2012

Le SEV a deux chevaux de bataille pour 2012: les CCT et le maintien du réseau social.

Pages 6 et 7



Accident ou maladie?

Une moindre différence avec d'importantes conséquences: en cas de maladie le patient paie la franchise, en cas d'accident non. Cela peut générer un cas d'assistance juridique.

Page 18



Marinette Dessieux

Elle est membre du SEV depuis 51 ans, mais n'a jamais travaillé dans les transports publics!

Page 20

Aux guichets CFF

Le blues des vendeurs

Sur les **756** gares que comptent les CFF, plus que **201** sont encore desservies par du personnel CFF. Les quelque 1900 employés qui restent dans le secteur de la vente aiment leur métier, mais ...

... mais la formation ne suit pas. Ils aimeraient avoir davantage de temps pour être formés sur les produits toujours plus nombreux et diversifiés qu'ils doivent vendre!

... mais ils aimeraient que leurs supérieurs engagent davantage de monde pour mieux servir les clients et éviter le stress provoqué par les parfois trop longues files d'attente.

Lire dossier pages 10 – 11 – 12



CFF Cargo prévoit un démantèlement dans le trafic marchandises

Si la Confédération ne paie pas, on ferme

CFF Cargo travaille sans relâche à l'amélioration de ses résultats. Après des suppressions à la centrale, les régions sont maintenant concernées. Selon le chef de Cargo, Nicolas Perrin, 155 points de desserte vont être «examinés» et sont menacés de fermeture. Des suppressions de postes suivraient. Le SEV critique cette stra-

tégie et demande à Cargo d'étendre ses prestations au lieu de les diminuer.

CFF Cargo s'adresse désormais aux politiciens: les lieux de desserte nécessaires mais non rentables doivent être indemnisés.

pmo/Hes

Page 2

RAPPORT SUR LE DEUXIÈME PILIER

Le Département fédéral de l'Intérieur prévoit un manque de 600 millions de francs dans la prévoyance professionnelle en raison de l'espérance de vie plus élevée et des rendements plus bas des capitaux. Et il s'entête à diminuer le taux de conversion des rentes. Les baisses de rentes occasionnées devraient être compensées par des primes plus hautes. L'USS veut vérifier les chiffres et surtout renforcer l'AVS.

Page 4

EDITO

COMBIEN DE PERSONNES FAUT-IL ?

C'est une question qui est souvent controversée. Ce qui signifie tout simplement que l'être humain est un facteur central également dans le monde du travail.

Nous sommes cependant, en tant que syndicalistes, toujours plus confrontés à l'éviction de ces êtres humains.

Homme et technique: on se sert souvent de l'un contre l'autre.

C'est également vérifiable dans la vente. Pourquoi faudrait-il encore du personnel derrière les guichets des gares? On peut acheter désormais très facilement des billets aux automates (quand ils fonctionnent). Les autres informations peuvent être trouvées sur internet (quand on y arrive, sans avoir fait auparavant une crise de nerfs).

Cette évolution, qui fait qu'on utilise toujours plus les machines pour faire le travail de l'homme, doit être observée de manière critique par le SEV, qui doit s'y opposer si nécessaire.

Cet aspect relationnel a justement une très grande signification dans la vente, là où le client veut une réponse correcte à ses nombreuses interrogations, de toutes sortes.

On peut alors relativiser l'argument économique: des êtres humains compétents et sympatiques derrière les guichets mènent une entreprise davantage vers le succès, à long terme, que des écrans qui ne comprennent rien à ce qu'on leur demande.

Manuel Avallone, vice-président SEV

EN VITESSE

FÉLICITATIONS!

Les premiers gagnants du concours de la commission de la migration du SEV sont connus (mois de décembre): 1^{er} prix (une sacoche bandoulière rouge remplie): Karl Burch, Lungern; 2^e prix (sac à dos rempli): Daniel Gerber, Konolfingen; 3^e prix (couteau SEV multifonctions): Beat Haller, Neuendorf; 4^e au 6^e prix (parapluie pliable): Werner Burkhalter, Muttenz; Julian Aglamaz, Uetligen; Olivier Pilot, Chézard; 7^e au 11^e prix (couteau SEV classique): Bernard Dey, Fribourg; Anne Mergy, Genève; Anouk Payllier, Bevaix; Marioli Perry, Arzo. Il y a chaque mois 11 nouvelles chances de gagner! Ainsi qu'un tirage au sort final pour tous les participants. Infos sur www.sev-online.ch.

RENAISSANCE

Les autorités de Lugano et du canton du Tessin ont émis le projet juste avant Noël, de relier Manno et Bioggia au centre de Lugano en tram d'ici à l'année 2023. Il y a eu un tram à Lugano, jusqu'après la Seconde Guerre mondiale.

AGENDA SEV

L'agenda SEV et sa police d'assurance sont arrivés. Ceux-ci sont très prisés de nos membres. Nous rappelons qu'il ne faut absolument pas oublier de le signer, y compris par le/la conjoint/conjointe. D'année en année ces petites polices s'amoncellent... se perdent ou



s'égarer. Certains collègues prennent un soin tout particulier à conserver et classer ces documents. Vu (voir photo ci-dessus), dernièrement chez un de nos collègues, Jean-Blaise Cuxrtit de Couvet, mécanicien aux TRN, une représentation ordonnée depuis l'année 1991 à 2012. Bravo collègue et bonne année à tous!

JFM

CFF Cargo ne prend pas la bonne route

Moins de marchandises dans les régions?

155 lieux de distribution du réseau suisse de trafic marchandises sont menacés: CFF Cargo veut les «examiner», car trop peu utilisés. Des suppressions de postes en serait une des conséquences.

Pendant que les chefs des différentes entreprises de trafic marchandise communiquent leur vision de l'avenir (voir article ci-dessous), CFF Cargo informe le SEV de nouveaux plans de démantèlement. Ce plan fait partie du paquet d'économies prévu afin d'économiser 80 millions de francs par année.

Les petits menacés

Dans le trafic marchandises, il y a de grosses différences: il y a des lieux utilisés quoti-



CFF Cargo: mais où va-t-on?

diennement d'où partent des douzaines de wagons marchandises et d'autres lieux n'ont même pas une livraison par semaine. Ces lieux de distribution peu utilisés sont maintenant menacés de fermeture puisque CFF Cargo a décidé de les «examiner». Peu d'entre eux appartiennent vraiment au réseau de

base Cargo, puisqu'ils fonctionnent déjà de façon «orientée clients», et travaillent selon des accords entre clients et CFF Cargo.

Développer et non supprimer

Pour le SEV, on prend la fausse route: «C'est éternel. CFF Cargo ne cherche pas à promouvoir ses prestations mais

plutôt à les réduire», estime Philipp Hadorn, secrétaire syndical responsable du dossier Cargo au SEV. Et il ajoute: «C'est dans l'intérêt du pays, que le trafic marchandises se fasse sur les rails.» Le SEV s'engagera sur le plan politique afin que la Confédération finance les transports qui ne sont pas rentables mais qui, sur les plans politique, économique et écologique, sont nécessaires.

Cependant, le SEV va tout d'abord exiger des CFF des informations supplémentaires quant aux projets de démantèlement et lui soumettre des propositions plus constructives. C'est la manière de faire lors de restructurations. L'objectif est de tout mettre en œuvre pour limiter les répercussions sur le personnel et de trouver des solutions individuelles et adéquates pour chaque personne concernée. *pmo/Hes*

LES ENTREPRISES DE TRAFIC MARCHANDISES PRÉSENTENT ENSEMBLE LEURS ATTENTES VIS-À-VIS DU MONDE POLITIQUE ET DU MONDE ÉCONOMIQUE

C'est inhabituel. Le chef de CFF Cargo, Nicolas Perrin, et le chef de BLS Cargo, Dirk Stahl, ont présenté côte à côte leurs positions communes, cela sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP). Une prise de position a été rédigée et une brochure sur l'avenir du trafic marchandises ferroviaire a été éditée. C'est un fait marquant dans ce domaine en Suisse. Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP, a été très clair en début de présentation de la brochure: «Nous ne voulons pas nous lamenter mais regarder vers l'avenir.» A propos de l'avenir du trafic marchandises par rail, l'UTP et ses membres sont convaincus: «Les chemins de fer sont prêts à augmenter encore une fois leur productivité cargo. Et, au moment de l'ouverture du tunnel de base du Gothard, ils seront en mesure, sur le plan technique, de reprendre les quelque 550 000 envois qui doivent être transférés. Cepen-

dant, les milieux politiques doivent financer le corridor de 4 mètres nécessaire pour les voies d'accès au Gothard.» Dirk Stahl l'a dit clairement: «La décision quant à la politique de transfert ne se prendra pas en Suisse mais dans les couloirs européens.» Il y a moins d'enthousiasme concernant le trafic dans les régions. Nicolas Perrin a souligné les besoins du peuple: «Les temps de bouchon sur les routes en raison de la surcharge de trafic ont augmenté de 38 pour-cent en une année.» Cela offre des perspectives aux chemins de fer. Pendant que Perrin promet des suppressions (voir article ci-dessus), l'UTP prend des positions politiques claires: «Pour éviter un démantèlement partiel, la Confédération doit commander du TPWCI (trafic par wagons complets isolés) et l'indemniser. Mais il s'agit uniquement d'un scénario de repli.» Les chemins de fer veulent

également renforcer le trafic combiné à l'intérieur du pays. Le directeur des RhB, Hans Amacker, a expliqué que, sans indemnisation, le trafic marchandises n'était pas viable pour eux. Et c'est pourtant environ 90 000 trajets en camions qui sont évités chaque année dans les Grisons. A l'étranger, on débat sur la limite inférieure pour le trafic combiné, qui pourrait être mise à 600 kilomètres. La Suisse prouve pourtant le contraire, également pour les entreprises étrangères: «Aldi et Lidl ont appris à utiliser le rail en Suisse», a expliqué fièrement Hans-Peter Hadorn, en tant que président de la commission du trafic marchandises de l'UTP. Il s'est exprimé pour une augmentation du trafic combiné également dans le trafic intérieur. Il y a en effet des possibilités de transfert, non seulement rail et route mais aussi rail-rail et eau-rail. De nouveaux terminaux signifient

des processus plus simples avec moins de besoins en personnel. Mais les chemins de fer sont unanimes sur le fait que ce n'est pas au personnel de payer le prix de ces transferts. L'exigence «d'harmoniser les conditions de sécurité et de temps de travail entre la route et le rail» a pour but de les améliorer dans le trafic routier et non pas de les affaiblir dans les chemins de fer. Tous les efforts entrepris ne peuvent cependant avoir du succès uniquement si les conditions cadre ne sont pas touchées, à savoir l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, la RPLP et la limitation de la longueur des camions. A cela s'ajoute une demande claire de la part des chemins de fer: on doit privilégier un peu moins le transport de personnes. Ueli Stückelberger l'a exprimé clairement: «Un train de marchandises ponctuel doit avoir la priorité sur un train voyageurs en retard!»

pmo/Hes

Commerce de détail

Travailler 24 heures sur 24? Non merci!

L'USS et Unia, le principal syndicat actif dans la branche du commerce de détail, se félicitent que le Conseil fédéral refuse d'autoriser les ventes 24 heures sur 24 dans toute la Suisse. Mais il est quand même inacceptable que les échoppes situées sur les aires de repos des auto-roues ou «le long d'axes de circulation importants à forte fréquentation touristique» puissent, à l'avenir, occuper leur personnel 24 heures sur 24. Les syndicats invitent instamment le Parlement à rejeter ce projet.

Vania Alleva, membre du comité directeur d'Unia, critique la décision du Conseil fédéral. Selon elle, le gouvernement ne respecte pas une

liberté importante des travailleurs et travailleuses, celle de ne pas avoir à être disponible 24 heures sur 24. Obtenue de haute lutte, la limitation du travail nocturne et dominical se trouve ainsi vidée de son sens. Et le secrétaire central de l'USS, Jean Christophe Schwaab, d'exiger des Chambres fédérales qu'en raison de la forte résistance suscitée par ce projet, elles corrigent en plénum cette proposition idéologique à courte vue.

Pour le Conseil fédéral, la vente de la totalité des articles doit être possible entre 1 et 5 heures dans les échoppes de stations-service situées sur les aires de repos des auto-roues et «le long d'axes de circulation importants à forte fréquentation touristique». Cette décision va certes moins loin que l'initiative parlementaire Lüscher. Il n'empêche que l'extension du travail de nuit est totalement inutile et erronée. Pour le personnel occupé dans ces commerces, ainsi que pour celui qui travaille

dans des secteurs qui leur sont directement liés (nettoyage, livraison, sécurité), elle sera synonyme de plus de stress, de conditions de travail dégradées, de problèmes de santé et d'entraves à la vie de famille. En outre, le travail de nuit dans les échoppes de stations-service est dangereux, car les agressions y sont fréquentes.

Il apparaît ainsi, le Conseil fédéral accorde plus d'importance aux intérêts de quelques chaînes de magasins qu'à la protection des travailleurs et travailleuses. C'est d'autant moins compréhensible que l'écrasante majorité de la population ne veut pas d'extension du tout des heures d'ouverture des commerces. On le voit dans les résultats des votations de ces dernières années, lors desquelles 90% des projets de libéralisation des heures d'ouverture ont nettement fait naufrage. Les politiques aussi devraient enfin prendre connaissance de ces signaux clairs. USS

BARRAUDMÈTRE

Castration de l'esprit critique

La pensée libérale qui domine nos sociétés est accompagnée de son lot de théories managériales, appliquées avec plus ou moins d'enthousiasme dans les entreprises. Une des théories préférée des chefs en tout genre – peut-être parce qu'elle est facile à comprendre – est celle portant sur le changement.

«Seuls les bébés mouillés aiment le changement.»

«Rien n'est permanent, sauf le changement.» Qui, dans

le monde du travail, ne s'est pas vu servir au moins une fois cette soupe aux relents d'Héraclite? (S'appuyer sur un philosophe grec, c'est tellement plus crédible...) Que ce soit à l'occasion d'une formation, d'une fusion d'entreprise, d'une réorganisation interne, de l'attribution d'une nouvelle tâche, les possibilités d'utiliser ce si bel outil du «change management» sont infinies.

L'omniprésence de cette théorie a conduit à une véritable culpabilisation

des esprits critiques. Réfléchir et remettre en cause des décisions n'est plus au goût du jour. Pire, les cadres analysent cette situation avec une condescendance à la limite du supportable. On explique à l'employé soi-disant récalcitrant qu'il se trouve dans un schéma psychologique normal face au changement.

«Une fois que vous aurez passé la phase du refus et de la résistance, vous passerez par une phase de décompensation avant celle de l'acceptation et surtout l'intégration.» Ou plus simplement dit: «Mon cher petit employé ignare, ferme ta gueule, avale la couleuvre et tu finiras bien par comprendre que J'AI raison.»

Certes, certes... les aficionados du «change management» vont prétendre qu'ils apprécient les esprits critiques, qu'il s'agit là d'un mauvais procès d'intentions. Malheureusement, la sincérité de leur attachement pour les esprits critiques est liée à une condition majeure: la critique se doit d'être constructive! Il est tellement plus aisé d'accepter des critiques qui ne remettent pas fondamentalement en cause le changement voulu... Cette castration au changement ne fait que renforcer l'hégémonie d'une pensée unique dominante. Elle se matérialise jusque dans les rapports de travail. Face aux résistances, certains cadres n'hésitent pas à jouer cartes sur table avec leurs subordonnés. Le salarié se retrouve ainsi face à une forme de non-choix: accepter, changer ou quitter. Bref, ton entreprise tu l'aimes ou tu la quittes!

Il est extrêmement difficile de combattre cette tendance tout seul tant le rapport de force est défavorable à l'individu isolé. Seule une organisation collective et indépendante peut espérer combattre ce mécanisme.

Olivier Barraud

PHOTO DE LA SEMAINE



La semaine «Belle Epoque» de Kandersteg aura lieu cette année du 22 au 29 janvier. Cette semaine nous ramène aux années 1900. Le dimanche 22 janvier, un trajet «nostalgie» est proposé (bien que Kandersteg n'était pas encore atteignable en train à cette époque-là!). Le train est composé de la voiture 1^{ère} et 2^e classe AB 2856, de la voiture 2^e et 3^e classe BC 5043, de la voiture 3^e classe C 8809 et de la voiture restaurant Dr 25. La locomotive est la Ce 6/8 III 14305 «Krokodil» (voir ci-dessus). Vous trouverez des billets à l'Office du tourisme de Kandersteg (au prix d'aujourd'hui toutefois...).

Histoires de longueurs

L'augmentation de la capacité des grands axes du réseau national figure parmi les priorités politiques. Toutes les grandes régions avancent leurs exigences. Le rythme des réalisations sera au centre des débats. Dès ce printemps, la bataille sera chaude au Parlement. Le peuple tranchera ensuite. Mais les premiers coups de pioches n'interviendront que vers 2016/17 au mieux (sauf miraculeuse accélération financière), pour des mises en service s'échelonnant entre 2020 et 2030. C'est long.

En attendant, il faudra réaliser les projets déjà prévus avec les moyens à disposition. Et l'augmentation de la capacité s'effectuera surtout avec la quasi généralisation progressive des trains à deux étages sur les grands axes. Ceci en trafic des voyageurs. Mais qu'en est-il des marchandises ?

Par définition, l'efficacité du rail par rapport à la route ne peut se concrétiser qu'à travers la longueur des trains et la ponctualité (pour un sillon donné, plus le train est long, plus la rentabilité est élevée). Du côté européen, depuis plusieurs années avec la nouvelle ligne de la Betuwe aux Pays-Bas (prévue pour dégager le port de Rotterdam) et la liaison Luxembourg-Perpignan pour les camions de 4 m, la longueur des trains est passée systématiquement à 850/1000 m, en attendant les 1200 m dans quelques années. Du côté suisse, deux marchés très différents coexistent: le transit transalpin et le trafic intérieur. Après de nombreuses péripéties

conceptuelles malheureuses, payées cash par les agents du terrain, une nouvelle stratégie va se mettre en place. «SBB Cargo International» et «SBB CFF FFS Cargo» ont présenté leurs objectifs le 21 décembre. Dans le premier cas, les principes sont clairs. Gestion internationale uniformisée pour augmenter la capacité de l'infrastructure, hauteur du profil à 4 m, trains de 750 m/2000 t, accent mis sur l'axe Gothard-Luino. En trafic intérieur, deux éléments seront valorisés: les wagons isolés qui bénéficieront d'un mandat clair (enfin!) et la création d'un «trafic combiné intérieur» englobant aussi les containers import/export, en utilisant le réseau des terminaux existants.

En matière de trains longs, la Suisse est très en retard compte tenu

de sa vocation fondamentale de pays de transit. Les faits: actuellement

les longueurs maximales autorisées sont de 550 m via Chiasso, de 600 m via Luino et de 540 m via Domodossola (pour une charge de 1400/1600 t). On comprend mieux l'objectif de «SBB Cargo International» de mettre l'accent sur l'itinéraire via Luino. Les investissements y seront les plus faibles dans l'immédiat, en ce qui concerne la

longueur des trains. Mais il reste l'agrandissement au profil de 4 m des tunnels avant et après le tronçon de base du Gothard. Ces travaux sont indispensables si l'on veut mettre sur le rail les 650 000 camions/remorques par an comme promis au peuple. Dernier prix annoncé pour ces seuls travaux: 925 millions. Pour cet aspect, comme je l'ai déjà écrit, il existe une alternative en attente de confirmation, sensiblement moins coûteuse: un nouveau type de wagons surbaissés. Le rêve serait des trains de camions/remorques de 1000 m de long, à 140 km/h, avec des wagons unifiés équipés de bogies silencieux... Ce rêve est pratiquement une réalité sur près de 1000 km entre le Luxembourg et la frontière espagnole. En Suisse, si nous avons construit deux tunnels de base transalpins, nous avons encore fort à faire pour accéder à ce marché des camions/remorques à longue distance où le rail peut donner sa pleine mesure de productivité.

Cette particularité suisse des trains marchandises courts, qui multiplie les sillons réservés, a des effets négatifs évidents sur la capacité des grands axes en trafic des voyageurs (IC, IR, Regio/Agglo), en particulier sur les tronçons les plus chargés du cœur du réseau, en gros le triangle Bâle-Olten-Zurich. Avant de décider des investissements d'infrastructures, qui promettent d'être gigantesques dans cette région, il serait bon de cadrer le nombre des futurs sillons marchandises en tenant compte des possibilités/exigences liées à l'allongement des trains aux normes européennes.

Michel Béguelin



2^{ème} pilier

Pas question de baisser les rentes!

Peu avant de passer le témoin à son successeur, le conseiller fédéral Didier Burkhalter a mis en consultation le rapport sur l'avenir du 2^{ème} pilier.

Ce rapport est de première importance. Il a pour objectif la baisse du taux de conver-

sion minimal et, donc, des rentes, et propose également des pistes possibles pour y parvenir.

Mais, contrairement à ce que prétend ce rapport, la baisse du taux de conversion minimal de 6,8 à 6,4% à l'horizon 2015 n'est absolument pas largement acceptée. Au contraire. C'est une réalité que les rentes actuelles des 1^{er} et 2^{ème} pi-

liers sont souvent trop justes pour les bas et moyens revenus. Le fil conducteur de tous les projets de réforme de la prévoyance vieillesse doit donc être la réalisation du mandat constitutionnel, soit: garantir aux personnes à la retraite leur niveau de vie antérieur.

Le rapport reflète presque telle quelle la «for-

mule sacrée» du monde des caisses de pensions, selon laquelle l'espérance de vie ne cesse d'augmenter et les rendements de diminuer. On est en train de peindre le diable sur la muraille!

Mais, pour l'USS, une chose est claire: modifier l'aune principale qui sert à déterminer le niveau des rentes, cela nécessite des analyses fouillées. Or

celles-ci sont largement absentes du rapport. Pour combler cette lacune, l'USS analyse de son côté le financement des rentes actuelles de la prévoyance professionnelle.

Durant la procédure d'audition sur le rapport concernant l'avenir du 2^{ème} pilier, elle présentera les données de base à ce sujet.

USS

Transports publics genevois (TPG)

Conducteurs dans la tourmente

L'entrée en vigueur le 12 décembre du réseau des TPG a été catastrophique. Les conducteurs de trams, de bus et de trolleybus sont les premiers à souffrir de ce chaos.

Une séance de crise a eu lieu le mardi 27 décembre entre la direction des TPG et les responsables de la section SEV TPG. Si patronat et syn-

dicat se sont vu entre Noël et Nouvel An, ce n'était certainement pas pour se souhaiter des bons vœux. A Genève, au niveau des transports publics, la crise est réelle. La plupart des usagers sont furieux parce que les retards par rapport à l'horaire sont quasi systématiques. De plus, les usagers doivent souvent changer de tram, de bus ou de trolleybus dans des carrefours où voitures, piétons, cyclistes et transports publics se disputent l'espace. Le nou-

veau concept n'envisage plus la gare de Cornavin comme pôle d'échange pour les trams, mais la place Bel-Air. Ce qui engendre des transbordements systématiques pour bon nombre d'usagers pendulaires notamment.

Maîtrise syndicale

Première source d'ennui pour les conducteurs: une partie de la clientèle déverse sa mauvaise humeur sur eux. Deuxième problème: l'impossibilité de respecter l'ho-

raire et l'agressivité de nombreux automobilistes engendrent un énorme surcroît de stress. Enfin, aux terminus de certaines lignes importantes, il n'y a pas de locaux de service ni de toilettes. Malgré la situation extrêmement tendue – les problèmes des TPG ont fait durant et

après les fêtes la une des médias genevois –, Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, a été impressionnée par la maîtrise des responsables de la section SEV TPG, Vincent Leggiero et Beat Lüder en tête, respectivement président et vice-président de la section.

Vers de nouvelles cadences

Cette maîtrise syndicale a été payante puisque, suite à la séance de crise du 27 décembre, la direction a accepté de mettre immédiatement à disposition des conducteurs un local et des toilettes au terminus très fréquenté de la place Bel-Air. Pour revoir les horaires, la direction des TPG

a demandé aux membres de la commission des horaires d'élaborer des cadences et des temps de parcours qui soient conformes à la réalité.

Voie bus sur le Pont du Mont-Blanc

Le 10 janvier, les TPG et le Département de l'intérieur et de la mobilité du canton de Genève ont pris des mesures pour tenter de calmer la grogne de la population. La plus spectaculaire de ces mesures est la création d'une voie réservée aux bus sur le Pont du Mont-Blanc. Une décision attendue depuis des années par les conducteurs des TPG.

AC



A Genève, tram et voitures se disputent la chaussée, souvent piétons et cyclistes s'en mêlent.

Les TPG recherchent 400 conducteurs

Dimanche soir 8 janvier, l'émission «Mise au point» de la TSR a effectué le reportage «Un tramway nommé déprime» sur les conducteurs des TPG. On y apprend que

le développement de la mobilité douce nécessitera ces prochaines années l'engagement de 400 nouveaux conducteurs de bus, trolleybus et tram à Genève. Ce ne

sera pas facile de les trouver car la profession, en plus des horaires irréguliers, engendre passablement de stress.

«Mise au point» a bien entendu évoqué l'entrée en vigueur chaotique du nouveau réseau des TPG «qui a provoqué la fureur des passagers». Le journaliste a interviewé Beat Lüder, conducteur aux TPG depuis 31 ans et vice-président de la section SEV TPG. Notre collègue a confirmé que l'introduction du nouveau réseau entraîne une accumulation de fatigue et du stress supplémentaire. Il ne cache pas que tout cela «pèse énormément» même si la profession de wattman «est un très beau métier».

«Revoir les temps de parcours»

Stéphane Fontaine est conducteur de bus, membre du comité de la section SEV TPG et vice-président de la commission des horaires.

Comment cela s'est passé la mise en marche du nouveau réseau ?

Les deux premières semaines, nous avons travaillé dans des conditions que je n'aimerais pas revivre. C'était juste pas possible! Le premier jour, j'ai



S. Fontaine

commencé à rouler avec une demi-heure de retard sur l'horaire, à cause des blocages qu'il y avait en ville et qui m'empê-

Que disaient et que disent encore les clients?

Il y a un peu de tout. Quelques-uns s'en prennent aux conducteurs, nombreux en veulent aux TPG. Ils en veulent parce qu'en même temps que la mise en place du nouveau réseau, le prix du billet a

passé de 3 francs à 3 fr. 50.

Et que disent les conducteurs?

L'exaspération avait atteint un tel niveau, qu'un certain nombre de conducteurs voulaient tout bloquer en mettant des bus en travers de la chaussée.

Mais maintenant des améliorations sont envisagées, non?

Nous allons revoir les temps de parcours avec la commission des horaires. Ce ne sera pas possible de tout refaire, mais nous allons chercher des solutions pour limiter les dégâts. Mais je dois souligner que cela fait une année que nous disons à la responsable des horaires que sa planification ne joue pas.

Quelle est l'attitude de la direction face au syndicat?

Nos patrons ont une attitude correcte. Le dialogue avec eux est quasi permanent. Ils essaient de trouver des solutions rapidement et ils nous informent de ce qu'ils font. Je pense qu'ils n'ont pas vraiment le choix. Si les conducteurs devaient bloquer le trafic, des têtes tomberaient.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini



Beat Lüder, lors de l'émission «Mise au point».

AC



«Il est clair que le point central de l'année 2011 a été le Congrès.»

Giorgio Tuti, président SEV

Regard sur l'année 2012 avec le président du SEV, Giorgio Tuti

«Le renouvellement des conventions collectives est la priorité absolue de notre travail»

La consolidation et l'extension des conventions collectives de travail, la sauvegarde du réseau social et la stabilisation de l'effectif des membres: voilà les points importants figurant sur l'agenda 2012, selon Giorgio Tuti.

contact.sev: Tout d'abord un petit regard en arrière: quel a été pour toi le point essentiel de l'année 2011, en tant que président du SEV?

Giorgio Tuti: Le Congrès, c'est certain. Nous avons pour la première fois vécu un congrès sur un jour et des décisions prometteuses ont pu être prises suite à d'intéressantes discussions.

Et sinon?

Le recrutement des membres a rencontré beaucoup de succès! Et sinon, un thème récurrent, la Caisse de pensions CFF et la somme de 1,48 milliard versée par la Confédération. Et bien sûr la nouvelle CCT conclue avec les CFF et l'accord trouvé concernant la création de places de travail de niche.

Et quel sera le point central de 2012?

Le renouvellement des conventions collectives est la priorité absolue de notre travail. Cet aspect est relativement nouveau pour le SEV, puisque la première CCT dans le domaine des transports publics a été signée en 2001. Depuis lors, nous avons réussi à faire que quasi toutes les

entreprises soient sous CCT. Nous souhaitons maintenant les faire progresser à tous les niveaux: entreprise, cantonal/régional et national. La convention collective de travail est notre instrument privilégié pour régler les conditions d'engagement de façon collective, il n'y a rien qui soit aussi efficace pour nos membres. Cette année, il y aura des négociations au BLS et aux RhB, à savoir les deuxième et troisième plus grandes entreprises de chemins de fer en Suisse!

Quel est ton plus gros souci actuellement?

«Toco n'est pas une affaire close. Il y a encore de nombreux points à régler avec les CFF.»

La crise financière a mené à une crise économique et la conséquence est un monde du travail «déprimé». Je m'inquiète beaucoup pour la situation des caisses de pension. Il apparaît que le deuxième pilier, qui fonctionne bien en période de «beau temps», ne remplit plus ses objectifs dans cette situation. Une alternative est de développer davantage l'AVS.

2012 devrait cependant plutôt être une année tranquille, puisque la CCT CFF est prolongée jusqu'en 2014 et qu'il ne reste plus que quelques questions d'application au niveau de Toco, n'est-ce pas?

Ce n'est pas si simple! Toco n'est de loin pas une affaire close, il y a encore de nombreux points à régler avec les CFF. Et comme indiqué précédemment, il y a deux grandes CCT à négocier, qui sont deux gros morceaux. Nous voulons également renforcer la collaboration avec les commissions du personnel. A cela s'ajoute le travail politique: la sauvegarde du réseau social et le financement des trans-

ports publics seront deux thèmes centraux cette année. Nous devons nous engager fortement afin de représenter au mieux les intérêts de nos membres.

Les collaboratrices et collaborateurs des transports publics continuent à être bien protégés par les conventions collectives de travail. Quels effets auraient sur eux les projets de démantèlement du réseau social édic-

tés par la Confédération?

Ce sont deux aspects bien différents. Avec les CCT, nous pouvons influencer sur les conditions d'engagement et de travail. Mais en

sa tête depuis trois ans et demi. Es-tu satisfait de son évolution?

Oui, en me basant sur deux choses: l'effectif des membres et la qualité des

«Nous devons encore discuter de la route que le SEV doit prendre. J'espère qu'il y aura de bons débats et des décisions orientées vers l'avenir pour le bien de l'ensemble du SEV.»

ce qui concerne l'AVS, l'AI et le deuxième pilier, qui touchent tout le monde, nous ne pouvons pas agir avec cet instrument-là et devons nous engager politiquement!

Que pouvons-nous faire alors?

Aux côtés de l'Union syndicale suisse, nous allons lutter contre ce démantèlement, si nécessaire au moyen de référendums ou d'initiatives. Nous allons également soumettre de nouvelles idées, sur la base du projet AVS plus. Cela signifie que nous espérons un renforcement de l'AVS, surtout pour les salaires les plus bas, afin de garantir la qualité de vie durant la retraite pour toutes les couches de la population.

Jetons un coup d'œil sur le SEV en tant qu'organisation. Tu es à

CCT. Les deux vont dans le bon sens. Nous ne sommes pas encore arrivés au but mais sommes sur la bonne voie!

La nouvelle organisation (direction syndicale et comité SEV) a-t-elle fait ses preuves?

Les nouveaux organes ont trouvé leur rôle et ça fonctionne toujours mieux. Nous avons progressé au niveau stratégique. Nous devons encore discuter de la route que le SEV doit prendre. J'espère qu'il y aura de bons débats et des décisions orientées vers l'avenir pour le bien de l'ensemble du SEV.

Qu'attends-tu du nouvel administrateur des finances, qui sera connu d'ici quelques semaines et qui prendra sa fonction en milieu d'année?

Il ou elle devra être au top

INTERVIEW



Jörg Mättler

Une séance de la direction syndicale SEV: Giorgio Tuti, Manuel Avallone, Ruedi Hediger et le secrétaire Rolf Rubin. Manque Barbara Spalinger.

dans son domaine mais devra également s'intégrer à l'équipe puisqu'il ou elle sera membre de la direction syndicale et portera donc une responsabilité dans l'organisation générale du SEV.

Le SEV est le seul syndicat significatif dans le secteur des transports publics. Il est partenaire mais néanmoins en concurrence avec beaucoup d'autres organisations de personnel. Es-tu satisfait de la situation actuelle?

Chaque association est indépendante. Lorsqu'il s'agit du bien du personnel, nous formons une communauté d'intérêts et il s'agit alors de trouver une position commune et de parler d'une même voix. Nous sommes ain-

» Nous avons renforcé notre position au sein de l'Union syndicale suisse. «

si plus forts face aux employeurs et aux autorités.

Où situes-tu le SEV au sein du paysage syndical suisse?

A mes débuts, les réformes internes du SEV étaient au premier plan. Nous nous sommes modernisés afin de gagner de l'attractivité. Notre image vis-à-vis de l'extérieur a ainsi été améliorée. Nous avons renforcé notre position au sein de l'Union syndicale suisse et le SEV a aujourd'hui sa place dans le mouvement syndical. Nous continuerons à travailler dans ce sens, en laissant cependant toutes les options ouvertes pour l'avenir.

Un pronostic pour conclure ? Combien de membres comptera le SEV au 1^{er} janvier 2013?

Je ne me risque à aucun pronostic. Nous avons pu freiner considérablement le recul des membres ces dernières années, grâce à l'engagement des collègues sur le terrain, qui savent recruter. D'un autre côté on continue à perdre des membres retraités qui décèdent et nous n'arrivons pas à contrebalancer ces pertes. Je ne peux donc pas citer un chiffre mais j'espère qu'on puisse stopper la tendance.

Questions: Peter Moor/trad. Hes

L'EURO PLUTÔT QUE LES JEUX OLYMPIQUES

contact.sev: Tu as séjourné à Londres l'année dernière afin de parfaire ton anglais. Aurais-tu préféré répondre à cet interview en anglais?

Giorgio Tuti: Non, s'il fallait le faire dans une autre langue, alors plutôt en italien!

Quelle a été ton impression de la ville de Londres?

C'est une très grande ville! Que je trouve intéressante et vraiment très belle.

Cet été s'y dérouleront les Jeux Olympiques. Une bonne raison d'y retourner?

Non, si j'avais une telle occasion, je préférerais alors nettement aller en Pologne et en Ukraine en

juin pour l'Euro de football!

Où vas-tu donc passer tes vacances d'été cette année?

Je ne sais pas encore. Ma fille aînée a commencé un apprentissage et c'est devenu depuis lors plus compliqué pour coordonner nos vacances. Nous planifions désormais à court terme.

Quel est ton objectif pour 2012, à titre privé?

La caractéristique des objectifs privés, c'est justement qu'ils sont privés ...

pmo/Hes

COURRIER
DES LECTEURSL'HÔTEL PRÉALPINA
DE CHEXBRES NE
DOIT PAS SUBIR LE
TRISTE SORT DE
CELUI DE SONLOUP

■ Dans son édition du 24 décembre dernier, 24heures nous apprend que le syndicat Unia, propriétaire de l'hôtel Préalpina, magnifiquement situé à Chexbres, désire s'en séparer. En 1989, le syndicat des cheminots (SEV), propriétaire de l'hôtel de Sonloup, au-dessus des Avants, avait fait de même en vendant son établissement. Les cheminots du MOB avaient manifesté leur désapprobation en lançant une pétition nationale pour sauvegarder ce patrimoine syndical. Mais la direction bernoise du SEV avait passé outre et l'hôtel fut finalement vendu au gérant de l'époque. Cet établissement hôtelier avait été acquis par le syndicat dans le contexte des luttes ouvrières des années 30, lorsque les premiers congés payés ont été accordés aux salariés de ce pays. Aujourd'hui, les syndicats fonctionnent comme des entreprises privées. Les directions se trouvent en Suisse allemande et les décisions sont prises à la majorité des membres, évidemment germanophones. Le langage néolibéral a souvent remplacé la propagande de lutte des classes dans la communication de ces organisations. Toutefois, je formule le vœu qu'UNIA saura quand même sauvegarder l'affectation hôtelière du site, par son inscription au registre foncier, lors de la transaction financière. Ainsi UNIA a la possibilité d'éviter que ce patrimoine hôtelier disparaisse et que cette parcelle soit confisquée au public pour la transformer en objet de spéculation, comme à Sonloup!

Jean-Claude Cochard,
section VPT GoldenPass

Patrick Lachat fait le pari de changer de métier, de pays et de mode de vie

Glovelier–Bangkok simple course

Causer d'un changement, d'accord, le faire, c'est autre chose. Certains en parlent, Patrick Lachat, lui, a décidé de faire le saut. Ou comment passer de la culture d'entreprise des CFF à la culture du caoutchouc. Un défi, une aventure qui commence.

Jeudi 29 décembre 2011, le ciel est gris sur le Jura, il pleut, il fait froid, un vrai temps d'hiver de la région. Comme tous les jours où Patrick commence son tour du matin, il prend son service à 4 h 05 en gare de Glovelier et le terminera à 12 h 35. Particularité, l'agent de mouvement effectue son dernier jour de travail auprès des CFF. A 41 ans, et après 25 ans de fidélité, Patrick quitte tout afin de commencer une nouvelle vie en Thaïlande dans la région d'Amna Charoen. Ce pays ne lui est pas totalement étranger, c'est le pays d'origine de son épouse Surat.

En entrant aux CFF comme apprenti contrôleur, Patrick avait l'exigence de ne pas quitter le Jura. Le métier lui plaît vraiment et l'ambiance est bonne entre les collègues, ce qui s'appelait encore, à l'époque, l'esprit de famille. Le service à la clientèle, renseigner les gens, aider les voyageurs à accomplir leur voyage parfaitement et en garder un bon souvenir est une noble mission. Le contrôleur voyage et voit du pays. De Delémont (dépôt), les tours de service amènent les agents à Brigue, Genève ou Zurich.



Patrick Lachat a quitté la gare de Glovelier et la Suisse pour aller s'installer en Thaïlande.

Réorganisations des CFF

Viennent assez rapidement les multiples changements et réorganisations des CFF. L'incertitude est au rendez-vous. Le dépôt de Delémont devrait fermer. Les agents sont priés de postuler ailleurs ou changer d'orientation professionnelle. En parallèle, les hauts esprits de la direction inventent le SPO, le contrôle sporadique. La goutte d'eau qui fait déborder le vase pour certains. On passe du service à la clientèle à la chasse aux tricheurs. Patrick n'a jamais fait le choix de muter en flic. L'opportunité se présente de devenir agent du mouvement ferroviaire, de passer des trains aux gares. Une classe entière se compose de contrôleurs romands. Des places sont à disposition au Jura.

La ligne Delémont-Boncourt n'est pas encore automatisée, nous sommes en 1996. Ceci implique des agents en gare. La perspective de rester en poste passe progressivement de 2009 à 2019, la réouverture de la ligne internationale Bienne-Belfort devrait accélérer les choses dans l'automatisation et donc la fermeture des gares.

Glovelier est une gare de jonction avec les CJ (trains et bus). La fonction est belle et variée, on s'occupe du guichet, on renseigne les gens, on gère la circulation des trains. L'aspect de proximité joue en plein avec les clients et la population locale. Les contacts avec les collègues CFF et CJ bien réels, les cheminots se voient, se croisent, se causent. Patrick ne se voyait pas dans un centre de circulation face à huit écrans d'ordinateurs. Patrick aime pourtant parcourir le monde et s'ouvre volontiers aux autres pays, aux autres cultures. La rencontre avec Surat, qui deviendra Madame Lachat, le conduira inévitablement en Thaïlande. Là-bas, Patrick



Une bonne grande fondue sur le quai en guise d'adieu aux amis et copains.

découvrir un autre mode de vie et de rapport avec la nature et le sens du travail. L'idée de s'établir en Asie pour la retraite fait son chemin.

Le Jura sinon rien!

Préparer une reconversion ne s'improvise pas. La Thaïlande est un grand pays et la région n'est pas sans troubles. Les indépendantistes musulmans sèment la terreur dans les régions du sud. Prospères dans la culture du caoutchouc, ces régions ressentent économiquement les conséquences de sa situation politique. La région d'Amna Charoen, à l'est du pays, à plus de 700 km de Bangkok, offre une sécurité politique et un climat géographique propices pour cultiver ce caoutchouc, tant recherché.

Patrick et son épouse Surat plantent d'année en année, sur les terres familiales et depuis 2005, plus de 4000 arbres, des hévéas, destinés à la production. Ça marche plutôt bien et l'option d'en vivre pointe à l'horizon.

La récolte s'effectue tout au long de l'année et se renouvelle continuellement. La source ne tarit pas (maturité après 5 ans, cycle de vie de 30 ans). Ce débouché offre une perspective de travail.

Le choix est fait, Patrick quittera les CFF afin de devenir cultivateur. Courant 2011, le départ est enfin annoncé pour janvier 2012.

Dans 30 m²

Des questions surgissent, quoi prendre, quoi jeter, quoi oublier. Au final, un conteneur de 30 m² se posera devant la maison et arrivera dans l'Amna Charoen six semaines plus tard. Un trait sera définitivement tiré, le cordon ombilical avec la Suisse coupé. Au sens figuré surtout car Patrick espère bien des visites de ses amis et anciens collègues.

Ce changement d'existence fait partie d'une recherche d'autres valeurs de vie, comme le bouddhisme, dont Patrick est fervent. Mais ceci ne s'explique pas en si peu de lignes... le chemin intérieur étant long.

Patrick a voulu partager une seule chose le dernier jour de son travail à Glovelier, une fondue géante, à l'air libre et sur le quai de gare, au vent et au froid avec une trentaine de collègues, question de bien inculquer à tous qu'en moyenne il fait une température de 35° sous le soleil de Thaïlande.

Sacré veinard.

Jean-François Milani

Combattre la récession qui menace – créer un juste équilibre

1000 francs pour chaque famille

Pour cette année, l'USS s'attend à une croissance zéro, un taux de chômage de 3,5% et un recul de 0,4% de l'indice suisse des prix à la consommation.

Les raisons de ces perspectives sombres sont la forte surévaluation du franc, la mauvaise conjoncture à l'étranger et l'amenuisement du pouvoir d'achat en Suisse.

Les ménages à bas ou moyens revenus souffrent plus de problèmes financiers. La fourchette des revenus s'est encore plus ouverte, comme le montre une première actualisation du rapport de l'USS à ce sujet. La politique fiscale de la Suisse

renforce encore plus les inégalités à travers les primes individuelles de l'assurance-maladie et la baisse de l'impôt sur le revenu dont les hauts salaires ont profité.

Les inégalités s'aggravent avec l'âge. S'y ajoute qu'aujourd'hui déjà, des personnes à la retraite ne sont guère en mesure de maintenir leur niveau de vie antérieur. Or, au lieu d'améliorations, ce sont des baisses de rentes qui menacent, jusqu'à 3200 francs par an pour un couple à revenu moyen (baisse du taux de conversion minimal, suppression de la compensation du renchérissement, relèvement de l'âge de la retraite des femmes).

Nous avons la possibilité d'empêcher la deuxième récession en peu de temps qui nous menace et de mettre en

place un équilibre plus juste en matière de revenus.

L'USS propose par conséquent les mesures suivantes :

■ La BNS doit relever le taux plancher à 1.40 franc pour un euro. Cela réduira considérablement la pression sur les salaires et les emplois.

■ La Confédération doit renforcer le pouvoir d'achat. A cet effet, il faut utiliser le solde positif de 1,4 milliard des comptes de la Confédération et minimiser la réforme de l'imposition des entreprises II. Cela fournirait au pouvoir d'achat une impulsion de 1000 francs pour une famille de quatre personnes, soit 250 francs de revenu disponible supplémentaire par individu.

■ En Suisse, ce sont des salaires suisses qui doivent être versés. Les lacunes de ces dernières sont à combler et il faut que les salaires, particulièrement menacés lors des nouvelles embauches, soient contrôlés de près.

■ Le Conseil fédéral et le Parlement doivent bloquer les baisses d'impôts pour les hauts revenus (réforme de l'imposition des familles II, épargne-logement), les entreprises (diminution générale de l'impôt sur les bénéfices, réforme de l'imposition des entreprises III) et les banques (suppression du droit de timbre).

■ Concernant les rentes, il faut une bonne fois que le mandat constitutionnel soit réalisé. Il prévoit qu'une fois l'âge de la retraite atteint, on doit pouvoir maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur avec les rentes des 1^{er} et 2^e piliers. L'USS présentera, pendant le premier semestre 2012, des propositions à ce sujet et luttera contre toute baisse de rentes.

USS

INFO SEV ASSURANCES

Préparer sa retraite en 9 points

On voue souvent davantage de soin à préparer deux semaines de vacances que sa retraite. Pourtant, les décisions à prendre ont une portée considérable. Petit récapitulatif en neuf points de ce qu'il convient de faire si vous faites le pas en 2012.

• Vous aurez déjà communiqué à votre caisse de pension votre désir de retirer votre capital, car le délai peut aller de quelques mois à trois ans. Autrement vous serez rentier.

• Cette année-là, vous n'oubliez pas de cotiser une ultime fois dans votre pilier 3a.

• La rente AVS n'est pas servie automatiquement! Pensez à informer votre agence de votre départ à la retraite trois mois au minimum avant l'âge légal de l'AVS.

• Renseignez-vous pour savoir si, le moment venu, votre conjoint/e sans activité lucrative doit continuer à cotiser. Lors d'une retraite anticipée, vous paierez l'AVS

comme une personne sans activité lucrative jusqu'à l'âge légal de la retraite: toute lacune peut réduire votre rente à vie.

• Vérifiez à temps le montant de l'hypothèque que vous souhaitez partiellement rembourser et renseignez-vous sur son incidence fiscale.

• Echelonnez les retraits des 2^e et 3^e piliers sur plusieurs années afin d'éviter des impôts inutilement élevés.

• Comparez vos dépenses et les revenus prévus à votre retraite. Vous pourrez ainsi évaluer les lacunes et organiser sans délai

le moyen d'y remédier.

• Restructurez votre patrimoine pour vous assurer un revenu à long terme.

• Assurez la protection financière de votre conjoint/e par testament, contrat de mariage ou pacte successoral. Le mieux est de nommer dans vos dernières volontés un exécuteur testamentaire qui veillera au bon déroulement de votre succession.

Vincent Di Blasi
Conseiller Financier IAF



Vincent Di Blasi.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

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: Fr. 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Pré-press: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 2 février 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 26 janvier à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 23 janvier à 10 h.

TOUT NOUVEAU MEMBRE ADHÉRANT AU SEV EN 2012 REÇOIT EN CADEAU PENDANT 12 MOIS LA PROTECTION JURIDIQUE SEV MULTI D'UNE VALEUR DE FR. 78.– !

Adhérer au SEV en 2012 et profiter gratuitement

durant 12 mois d'une protection juridique étendue qui couvre à la fois, circulation, loisirs et sphère privée! Pour cela, il suffit de cocher la case oui relative à «protection juridique Multi» dans la déclaration d'adhésion.

Pas moins de 31 400 membres

SEV y compris les membres de leur famille font déjà confiance à la protection juridique privée et circulation, couverture d'assurance étendue proposée par la Coop Protection Juridique. Après écoulement de la période de gratuité de 12 mois, le membre peut continuer à en bénéficier moyennant une prime imbattable de Fr. 78.– par an! Sachez que toute autre assurance comparable coûte facilement trois, voire jusqu'à six fois plus cher! Pour plus d'infos sur la Coop Protection Juridique sise à Lausanne et sur les conditions générales d'assurances et de vente de la protection juridique SEV Multi, connectez-vous sur internet: www.sev-online.ch/de/leistungen/rechtsschutz/privatrechtsschutz.php. Nouveau: Inscris-toi directement via notre site internet www.sev-online.ch. A partir de la page d'accueil, cliquer sur ADHÉSION / Adhérer au SEV pour accéder à la déclaration d'adhésion, la remplir, l'imprimer, la signer et nous l'envoyer! Bienvenue parmi nous!

P.S. Les règles appliquées jusqu'ici aux apprenti-e-s restent évidemment valables. L'apprenti peut s'assurer gratuitement pendant toute la durée de l'apprentissage!





» Les CFF poussent le personnel de vente à faire un chiffre d'affaires toujours plus élevé, la vente c'est en quelque sorte la machine à sous des CFF. «

Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV

Guichets CFF

Personnel de vente sous pression

Le nombre de gares CFF desservies par du personnel a été drastiquement réduit. Des guichets continuent à fermer en douce ou à diminuer leurs heures d'ouverture. Les vendeuses et vendeurs qui restent sont soumis à une énorme pression: les files d'attente sont souvent longues, le nombre de produits à vendre – outre les titres de transport – sont toujours plus nombreux et le temps pour la formation manque cruellement.

A Bellinzone, les horaires d'ouverture des guichets a été réduit depuis le 1^{er} janvier 2012. Ils ouvrent à 7 h 00 au lieu de 6 h 20 et ils ferment à 18 h 00 au lieu de 19 h 00. Fait exceptionnel, au Tessin, le personnel d'accompagnement des trains et celui de la vente se sont unis pour lancer une pétition demandant aux CFF «de mettre

fin aux restrictions des horaires d'ouverture des guichets et de mieux prendre en compte les exigences de la clientèle». Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV au secrétariat régional de Bellinzone et ancien chef de train, n'est pas surpris par cette fronde unie entre agents de train et employés de la vente: «Ce qui révolte nos collègues,

c'est que ces réductions d'horaires d'ouverture des guichets coïncident avec l'introduction des amendes à 90 francs pour les clients qui n'ont pas de billet!».

Pas assez de temps, pas assez de personnel

La Haute-Valaisanne Gilberte Imboden, responsable du recrutement de nouveaux

membres SEV au sein de la sous-fédération SBV, va régulièrement rendre visite aux collègues qui travaillent dans les gares. Elle nous livre son sentiment: «Les employés de la vente aiment bien le métier qu'ils exercent, ce sont des personnes en général très motivées, mais elles souffrent souvent de manque de temps pour mettre à jour

leurs connaissances sur les nouveaux produits qu'elles vendent et dans certaines gares nos collègues se plaignent du manque de personnel.»

La «machine à sous» des CFF

Les résultats d'une enquête réalisée il y a deux ans auprès du personnel de la vente par la sous-fédération SBV gardent toute leur actualité.

Aux CFF, deux gares sur trois ont fermé les guichets!

Quelque 1900 personnes travaillent dans le secteur Vente et Service-clients de la division Voyageurs. Sur les 756 gares CFF, 201 sont desservies par du personnel CFF, 501 sont en libre-service (où les guichets ont été fermés et où le personnel a été remplacé par des automates à billets) et 54 sont desservies par des agences (Migrolino, La Poste, etc.) dont 14 sont exploitées par des gérants privés: Airolo (TI), Birmensdorf (ZH), Elgg (ZH), Ermatingen (TG), Giubiasco (TI), Islikon (TG), Nottwil (LU), Ossingen (ZH), Rohrschach (SG), Schänis (SG), St. Gallen-Bruggen (SG), Tecknau (BL), Zürich Wipkingen (ZH), Rubigen (BE).

«Le maniement d'un automate n'est pas l'affaire de tout le monde»

Vreni Züger est responsable de la gare privée d'Islikon. Dans une interview parue dans le journal «Horizons et

Débats» en août 2011, à la question «Est-ce que les automates peuvent remplacer le personnel de vente comme le prétendent certaines voix aux CFF?», elle répond: «Non, ce n'est pas juste, dans certains trains il faut une ré-

servation pour la bicyclette, chose impossible avec un automate. Également pour les voyages en groupe, les excursions scolaires etc., il n'y a pas de billets internationaux, il n'y a pas d'offre comme l'InterRail, etc., ces offres

n'existent qu'au guichet. D'ailleurs, le maniement d'un automate n'est pas l'affaire de tout le monde, ce ne sont pas seulement les personnes âgées qui ont de la peine avec ça. Il faut ajouter que tout l'assortiment des

CFF est devenu tellement compliqué que beaucoup de gens doivent être conseillés. Selon les possibilités, nous prenons le temps de faire des horaires détaillés.»

Faut faire du bénéfice

Si les CFF ont contraint le personnel à désertier les gares, c'est pour une rai-

son bien précise. Et cette raison est fournie par le Conseil fédéral lui-même, à l'occasion d'une réponse à la question du conseiller national Hans Rutschmann qui s'inquiétait au printemps 2010 de la fermeture des guichets de la gare de Rafz (ZH): «Conformément à l'article 7a de la Loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF en se fondant sur la convention sur les prestations. Celui-ci les laisse décider des mesures à prendre pour mettre en oeuvre et atteindre ces objectifs, qui comprennent un résultat annuel positif pour la division Trafic voyageurs. C'est dans cette optique qu'il faut comprendre la fermeture des guichets de la gare de Rafz.» Autrement dit, il faut faire du bénéfice à tout prix. Mais est-ce que cela peut encore s'appeler service public?



De plus en plus de clients sont contraints de faire leurs billets sur des automates.

DOSSIER



Des vendeuses et vendeurs disponibles, capables de bien renseigner, c'est ce que recherche la clientèle.

Ils ont été nombreux à déplorer que l'organisation du travail ne tient pas compte des exigences toujours plus élevées de la clientèle et des offres proposées. Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, confirme que le personnel de vente est toujours plus sous pression. «Les CFF poussent le personnel de vente à faire un chiffre d'affaires toujours plus élevé, la vente c'est en quelque sorte la machine à sous des CFF. Dans ce secteur, durant ces dix dernières années, la productivité a considérablement augmenté.»

Le cas Western Union

Elisabeth Jacchini a dû passablement lutter pour faire comprendre aux CFF que l'envoi d'argent par le biais de Western Union était une source de grande tension pour le personnel de vente.

La sous-fédération SBV a effectué un sondage qui a révélé que deux-tiers des vendeurs vivaient mal l'activité

« Les employés de la vente aiment bien le métier qu'ils exercent, ce sont des personnes en général très motivées, mais elles souffrent souvent de manque de temps pour mettre à jour leurs connaissances sur les nouveaux produits. »
Gilberte Imboden, responsable du recrutement SBV

Western Union. Trois vendeurs sur quatre ont été victimes d'attaques verbales par des clients Western Union. «Au syndicat, nous avons pris ce problème très au sérieux. Nous en avons parlé avec les responsables de la vente aux CFF de manière concertée avec la commission du personnel. Des mesures ont été prises pour atténuer les problèmes qui peuvent surgir lors de ces trans-

ferts d'argent, notamment par l'installation au guichet d'une vitre de protection», résume Elisabeth Jacchini.

«Nous sommes écoutés»

La présidente centrale de la SBV tient à souligner «que lorsque nous sommes saisis de plaintes de la part du personnel de la vente, nous allons exposer les problèmes aux CFF. Nous sommes écoutés. Il y a une réelle volonté de leur part de trouver des solutions de concert avec la commission du personnel».

AC

Le personnel de vente a la parole

Des collègues de la vente, travaillant dans des gares réparties sur le territoire helvétique, ont accepté de répondre (sous le couvert de l'anonymat) à nos questions. Des réponses en direct, qui révèlent un certain malaise mais aussi de la passion pour cette profession.

Il y a quelques années, on allait au guichet de gare pour acheter un billet de train ou un abonnement. Aujourd'hui on y va aussi pour acheter des tickets pour des spectacles, pour envoyer de l'argent à l'étranger,

pour faire du change, etc. Que pensez-vous de cette évolution?

• Le développement de la diversification n'est pas forcément négatif. Le change, les transferts «Western Union» et autres permettent de préserver des places de travail. Mais..., avec la multitude de nouveaux produits, la formation ne suit pas. Les vendeurs sont souvent mis devant le «fait accompli», l'apprentissage du produit se fait devant le

(suite en page 12)

(suite de la page 11)

client! Il manque, dans la majorité des cas, la possibilité de se former. E-tutor n'est pas réellement une alternative, car les questions sont souvent mal traduites et purement théoriques.

» Le stress et ses conséquences devraient également faire partie de discussions entre la direction et le personnel de vente, il va de la santé des collaborateurs. Quel est le taux de burn-out chez les vendeurs? Personne ne le sait. «

- L'activité de base des CFF (les titres de transport en trafic national et international) ne générant pratiquement plus aucun bénéfice (surtout l'international), les CFF cherchent à générer des revenus avec des affaires dites «de tiers». Pour moi, il n'y a rien là de répréhensible. D'autres entreprises comme La Poste ou Valora le font aussi.

Est-ce que vous estimez que le personnel de vente CFF bénéficie de suffisamment de temps pour assimiler toutes les nouveautés qu'il va pouvoir vendre au guichet?

- Pour les petites gares en surface, il y a moins de temps à disposition car les collaborateurs travaillent le plus souvent seuls ou tout au moins seuls pendant une grande partie de leur tour.

- Clairement non! En plus,

» Se faire insulter du matin au soir, même l'être humain le plus costaud n'y résisterait pas. Ce sont les files d'attentes interminables qui doivent être éliminées, d'une manière ou d'une autre. «

la question de l'autoformation par e-tutor (ou intranet/infoportal) n'est pas réglée de manière homogène. Il y a des services qui prévoient du temps pour ces formations, d'autres non. Dans mon cas, la formation se fait au guichet entre deux clients.

Parfois il y a beaucoup de

clients qui attendent pour être servis au guichet, est-ce que le personnel de vente des CFF est suffisamment formé pour faire face à des situations de stress?

- En principe, les formations concernant la gestion du stress existent. Mais même avec des formations,

ce genre de stress n'est pas gérable à longue durée. Se faire insulter du matin au soir, même l'être humain le plus costaud n'y résisterait pas. Ce sont les files d'attentes interminables qui doivent être éliminées, d'une manière ou d'une autre. Ce qui peut aussi générer du stress, ce sont les fermetures à un(e) seul(e) agent(e). Dans ces cas, la sécurité du personnel n'est pas garantie. Le stress et ses conséquences devraient également faire partie de discussions entre la direction et le personnel de vente, il va de la santé des collaborateurs. Quel est le taux de burn-out chez les vendeurs? Personne ne le sait. Il manque actuellement aussi un soutien pour des cas litigieux en relation avec les transferts d'argent par Western Union. L'aspect technique

passer largement avant l'aspect humain, mais c'est sur des bases humaines que le vendeur/la vendeuse décide de faire le transfert ou non.

- Dans le domaine de la formation/formation continue, des cours sont offerts pour mieux affronter le stress à sa place de travail. Il nous est permis de nous concentrer sur le seul client

que nous sommes en train de servir. Nous avons le droit de ne pas tenir compte du nombre de personnes qui attendent derrière lui. Il est aussi logique que nous mettions la deuxième vitesse quand les temps d'attente augmentent à l'INFO-Center. Je n'ai aucun problème avec cela. Je me dis que les clients qui attendent derrière n'avaient qu'à se lever plus tôt, ils auraient été servis plus tôt

plus de polyvalence et moins de spécialistes que dans les grands services.

- Oui, il y a dans tous les cas des différences entre le travail dans un grand centre et en surface. J'ai travaillé moi-même 11 mois dans une petite gare. Je connais donc la différence. En surface, comme déjà dit, tu es le plus souvent seul au bureau et tu

nouvelles organisations de service avec moins de postes.

Est-ce que les collègues de la vente sont satisfaits du matériel informatique (ordinateurs, imprimantes, programmes) mis à disposition par les CFF?

» Dans mon cas, la formation se fait au guichet entre deux clients. «

riel informatique (ordinateurs, imprimantes, programmes) mis à disposition par les CFF?

- Au niveau du matériel



La multiplication des articles à vendre aux guichets ne va pas sans problèmes.

aussi. En outre, il y a les possibilités de self-service (internet, téléphone portable, automate à billets, call-center) qui permettent également au client d'obtenir son billet.

Y a-t-il une différence de conditions de travail entre le personnel qui travaille dans les grandes gares et les petites gares?

- Oui, et ceci au niveau du nombre des collègues travaillant dans les plus grands services. Il est plus facile de remplacer des malades que dans de plus petits services et, pour l'instant tout au moins, dans les plus petits services nous touchons à toutes les prestations, que ce soit le change, la vente de billets nationaux ou internationaux, à l'agence de voyages, etc. Il y a nettement

vends tous les éléments de l'offre (billets suisses/internationaux, change, agence de voyages, bagages, etc.). Dans un grand service, tu travailles dans un domaine où tu ne vends que l'offre correspondante.

Est-ce que dans votre région il y a aussi tendance de diminuer

» Nous sommes confrontés en permanence avec des réductions de postes car nos chefs (grand centre et surface) doivent toujours présenter de nouvelles organisations de service avec moins de postes. «

les horaires d'ouverture des guichets?

- Il est clair que nous sommes confrontés en permanence avec des réductions de postes car nos chefs (grand centre et surface) doivent toujours présenter de

même, il n'y a pas trop à dire, sauf les imprimantes à billets (TT4) qui restent très capricieuses. Par contre, au niveau du fonctionnement des programmes et de la lenteur des systèmes, c'est une autre paire de manche! Des pannes à répétition nous rendent quelques fois la vie impossible. Au niveau

du support en cas de panne, il y a beaucoup de choses à améliorer.

Sous-fédération VPT

**Mercredi
25 janvier**
10 h 00
Lucerne

■ **Assemblée de la
branche «Navigation»**

Cette assemblée aura lieu sur un bateau de la Compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons. S'inscrire auprès de son président de section. *VPT*

Sections

**Dimanche
5 février**
17 h 00
Naters
Restaurant
Post

■ **LPV Brigue**
Assemblée générale

Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans les dépôts P + G. Nous espérons pouvoir compter sur une nombreuse participation. *Le comité*

Pensionnés

**Mardi
31 janvier**

■ **Amicale des
pensionné(e)s du Jura
et de Bienne romande**

2012 ... nouvelle année, nouvelles rencontres. Tout d'abord je vous souhaite à tous une bonne et heureuse année et une bonne santé. N'oubliez pas la première rencontre le mardi 31 janvier au Restaurant Olympia à Bienne. Vous êtes tous les bienvenus avec vos bonnes résolutions ainsi que votre bonne humeur ... En espérant que vous avez tous bien passé le cap de la nouvelle année. A tout bientôt. Votre dévoué serviteur. *Jacques*

Loisirs

**Du 6 au
18 février**
Centre sportif
du jeu
de quilles
Rössli/
Heimberg

■ **2^e Championnat de
quilles SESKV Rössli**

Les matches se déroulent des lundis aux vendredis de 14 h 00 à 21 h 00 et les samedis de 11 h 00 à 20 h 00. Les dimanches et le vendredi 10 février: jours de repos. Inscriptions: Centre sportif du jeu de quilles, du lundi au samedi, tél. 033 437 12 16. Possibilité de réserver pour le repas de midi. *KK Thunersee
Evelyne Götschmann*

RÈGLEMENTATION DE LA COTISATION SEV 2012

Le Comité SEV a fixé le montant de la cotisation SEV. La cotisation de base SEV reste inchangée par rapport à 2011.

Actifs: cotisation de base Fr. 28.00.

Pensionnés: membres payant la demi cotisation Fr. 14.00; membres payant le quart de cotisation Fr. 7.00; membres payant 1/8 de cotisation Fr. 3.50.

Il s'agit ici de la cotisation de base SEV. S'y ajoutent les cotisations de la sous-fédération, de la section, et éventuellement celle du groupe.

Réglementation pour les pensionné(e)s et veuves

Les rentes AVS 2012 n'étant pas augmentées, les limites des revenus des différentes catégories de cotisation restent inchangées pour les pensionnés.

Membres à demi-cotisation (cotisation entière pensionné): revenu des rentes: à partir de Fr. 3480.- par mois.

Membres à quart de cotisation (demi-cotisation pensionné): revenu des rentes: à partir de Fr. 2320.- par mois.

Membres à 1/8 de cotisation (quart de cotisation pensionné): revenu des rentes: moins de Fr. 2320.- par mois.

Le revenu des rentes déterminant est composé des prestations de la Caisse de pensions et des rentes AVS/AI du membre, ainsi que des éventuelles rentes de la CNA.

DÉCÈS

Balli Werner, conducteur tracteur sur rail, Biel/Bienne; décédé dans sa 94^e année. PV Biel/Bienne.

Beck Roger, chef de service exploitation, Genève; décédé dans sa 82^e année. PV Genève.

Benoit Daniel, mécanicien de manœuvre, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 75^e année. PV Neuchâtel.

Blanc Roger, chef de train, Lutry; décédé dans sa 78^e année. PV Berne.

Challandes Irène, veuve de Henri, Neuchâtel; décédée dans sa 86^e année. PV Neuchâtel.

Champion Berthe, veuve de Louis, Lausanne; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Despods Marguerite, veuve de Jean-Alfred, Morges; décédée dans sa 93^e année. PV Vaud.

Duruz-Viret Willy, ouvrier spécialisé, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 88^e année. PV Vaud.

Favre Albert, Les Posses-sur-Bex; décédé dans sa 102^e année. VPT La Plaine-du-Rhône.

Frautschi Alice, veuve de Robert, Biel/Bienne; décédée dans sa 88^e année. PV Biel/Bienne.

Gasser Fernande, veuve de Charles, Lausanne; décédée dans sa 83^e année. PV Vaud.

Gilliéron Jeanne, veuve de Robert, St-Sulpice VD; décédée dans sa 99^e année. PV Neuchâtel.

Gorgerat Jean-Pierre, conducteur tracteur sur rail, Montreux; décédé dans sa 81^e année. PV Vaud.

Gräub Gertrud, veuve de Theodor, Diessbach-bei-Büren, décédée le 24 décembre dans sa 87^e année. PV Biel/Bienne.

Jaquenoud Roland, chef de train, Chavannes-Renens; décédé dans sa 89^e année. PV Vaud.

Liechti Mathilde, Vevey; décédée dans sa 98^e année. PV Vaud.

Moncalvo Gilbert, inspecteur de gare, Genève; décédé dans sa 76^e année. PV Genève.

Monnay Suzanne, St-Maurice; décédée dans sa 94^e année. PV Valais.

Naine Henriette, veuve de Charles, Peseux; décédée dans sa 96^e année. PV Neuchâtel.

Perret Willy, mécanicien manoeuvre, Chexbres; décédé dans sa 86^e année. PV Vaud.

Reverchon Roger, chef d'équipe de manœuvre, Chavannes-Renens; décédé dans sa 82^e année. PV Vaud.

Ruffiner Resi, veuve de Felix, Naters; décédée dans sa 84^e année. PV Valais.

Troliet André, mécanicien, Renens VD; décédé dans sa 89^e année. PV Vaud.

Trummer Lydie, veuve d'Albert, Biel/Bienne; décédée dans sa 88^e année. PV Biel/Bienne.

JOURNÉE D'INFORMATION POUR LES MEMBRES SEV TEMPS PARTIEL = DAVANTAGE DE TEMPS LIBRE?

Mercredi 14 mars 2012, 9 h à 16 h 30 – Hôtel Freienhof à Thoune

Nombreuses sont les travailleuses et, de plus en plus, les travailleurs qui considèrent le travail à temps partiel choisi volontairement comme une opportunité pour mieux concilier activité professionnelle et sphère privée. Les offres de travail à temps partiel de qualité demeurent cependant rares, quand bien même les employeurs en vantent les mérites pour conserver ou recruter du personnel. La réalité ne correspond en outre pas toujours aux aspirations des employé-e-s à temps partiel: lois, réglementations internes aux entreprises, travail par équipe, etc. ne favorisent en effet pas toujours un équilibre optimal entre l'activité professionnelle et la vie privée.

Nombre d'employé-e-s, en particulier des mères et des pères de famille, souhaiteraient travailler le week-end seulement ou à un taux d'occupation inférieur à 50 pour cent. D'autres seraient contents de moins travailler les fins de semaine, mais l'employeur ne propose pas cette possibilité. Dans quelle mesure les employé-e-s à temps partiel choisissent-ils/elles librement leur temps de travail ou sont-ils contraints de «faire avec»?

Sujets

- différents modèles de temps de travail: harmoniser les besoins personnels avec ceux de l'entreprise;
- les avantages et les inconvénients du travail à temps partiel;
- l'attitude des employeurs;
- le travail à temps partiel sous les aspects juridiques et des assurances sociales.

Exposés

- 5 rapports présentant les expériences faites par des membres de la base;
- Michael Weber: le travail à temps partiel, une opportunité;
- Eveline Mürner: la vision des CFF s'agissant du travail à temps partiel.

Lieu: Hôtel Freienhof, Thoune (se trouve à 5 minutes à pied de la gare de Thoune).

La participation est gratuite pour les membres du SEV ou d'un autre syndicat affilié à l'USS. Un montant de 250 francs est perçu des personnes qui ne sont pas adhérentes.

Le nombre de participant-e-s est limité! La date de réception de l'annonce de participation (poste/fax/e-mail) est déterminante. Inscription par tél. au 031 357 57 57 ou par e-mail: bildung@sev-online.ch.

■ RPV, commission centrale

Dernière séance 2011

La dernière séance de la commission centrale (CoCentr) de 2011 était consacrée aux thèmes d'actualité. La séance du comité central des 22-23 mars 2012 prévue à Genève doit malheureusement être déplacée à un autre endroit. Les sections de Zurich, Berne et Thoune seront contactées pour leur demander si elles veulent se charger de l'organisation. La SF RPV cherche un membre de la CG pour la prochaine période administrative. Les personnes intéressées à ce mandat doivent s'annoncer auprès de la CG ou du président central. La section Lausanne-Triage-Rensens a un nouveau comité avec Lopes de Almeida Alfredo comme président.

La division P va centraliser la planification de la préparation des trains sur les sites de Zurich et Lausanne. L'introduction de l'évaluation du personnel chez P est encore en discussion. Jusqu'à présent, les collaborateurs n'avaient qu'un entretien avec leur supérieur hiérarchique et étaient évalués d'office sur la ligne C. Avec la nouvelle évaluation du personnel prévue dans Toco, cela n'est plus prévu ainsi.

La division Cargo a réglé le dossier des profils professionnels. L'année prochaine, les spécialistes de la manœuvre chez Cargo seront formés aux modules de base nécessaires, par exemple comme chef manœuvre, collabora-

teur manœuvre, etc. et devront réussir l'examen. Le PC Eggenberger souhaitait aussi que les collaborateurs les plus anciens soient mis au bénéfice d'un droit acquis afin qu'ils puissent conserver leurs postes. La communauté de négociations ne l'a pas suivi.

La division Infra a mis à jour les descriptions des postes de travail. Elles seront encore complétées mais cela n'aura aucune influence sur le transfert de l'ancien au nouveau système salarial.

La CoCentr souhaite à tous les collègues ainsi qu'à leurs proches une belle et heureuse nouvelle année.

Commission centrale RPV

■ PV Vaud

Une belle fête de Noël, passée dans la bonne humeur

Mercredi 7 décembre, dans la Salle des Cantons du Buffet de la gare de Lausanne joliment garnie de décorations fabriquées par notre visiteur Raymond et de pâtisserie confectionnée par les dames du comité, qu'aux sons toujours entraînant des Cuivres du Talent, débute notre fête de Noël. Notre président étant occupé à la grosse caisse, notre vice-président, Jean-Pierre Genevay, souhaite la bienvenue aux nombreux membres et à leurs épouses ayant répondu présent.

Entre les intermèdes musicaux offerts par la fanfare, le Quart d'heure vaudois, avec le caviste Martin, le syndic Chaubert et, nouveauté, une régente aussi mignonne que

talentueuse nous ont offert des vaudoiseries de derrière les fagots (de vigne). Toute l'actualité fédérale, cantonale et régionale, passa au crible de notre trio, tour à tour comique, agrémentée de chansons du terroir, elle fit le bonheur et la joie de l'assemblée. Des applaudissements fournis vinrent remercier les acteurs de ce moment magique.

Durant cette fête, notre président et son vice-président eurent le plaisir de remettre l'insigne d'or et les diplômes aux jubilaires; il est malheureux de constater que de nombreux membres concernés ne daignent pas se présenter pour ces honneurs. Notre président releva que la période administrative se ter-

minait à la fin de 2012. Plusieurs membres du comité ne se représentant pas, il lance un appel auprès des personnes intéressées, relevant que notre comité constitue une équipe soudée qui se bat pour l'amélioration de nos conditions et spécialement pour notre caisse de pension et de nos facilités de transport. Dans son message de Noël, notre collègue Pierre-André Combremont sut par ces paroles nous rappeler la signification de cette fête.

La partie officielle terminée, chacun put, à loisir discuter et trinquer à la santé de notre section et souhaiter ses vœux pour une année 2012 pleine de joie et de satisfactions.

Le secrétaire: A. Blondel

■ PV Jura

Fête de Saint-Nicolas

Ce sont 110 personnes qui ont assisté le 8 décembre 2011 à notre traditionnelle fête de Saint-Nicolas qui a eu lieu au Restaurant de la Poste à Glovelier. Un excellent repas a été servi. Le chœur des cheminots retraités nous a interprété une palette de belles chansons. Un grand merci à eux. Un grand merci

aussi au groupe des rigolos pour leur belle prestation. La traditionnelle tombola a eu un vif succès, un grand merci à Marcelle Comte qui a préparé les lots avec grand dévouement. Tout le monde est reparti content de sa journée.

Le secrétaire: O. Schaub

VPT

Et de vingt pour les Romands ...

Afin de bien boucler l'année il est de coutume que les membres romands du comité central VPT (actifs, anciens élus et retraités) accompagnés de leur épouse ou époux partagent ensemble une journée récréative. A chaque fois, une partie de la Romandie et une entreprise de transports publics sont sillonnés. Les participants (entre 15 et 30, selon agenda) venant de Genève, Vaud, Jura, Fribourg ou de France voisine se retrouvent en toute simplicité afin de partager ces quelques moments d'amitié dont les épouses sont parti-

culièrement friandes. Les maris SEV parlant souvent SEV!

Jean-Marc Brélaz (retraité TPG), fin organisateur, avait emmené ses collègues dans le LEB pour se retrouver dans la bourgade d'Etagnières afin de partager le traditionnel repas ... très bien arrosé. Archivist et documentaliste du groupement, Bernard Miloud (retraité LEB), pouvait également informer la bande qu'il s'agissait de la 20^e rencontre de ce type.

Malgré les restructurations des organisations syndicales, l'union reste la plus forte et c'est tant mieux. *JFM*



En gare d'Etagnières avec le LEB.

■ PV Valais

La Fête de Noël 2011 s'est déroulée à Martigny

Domage pour ceux qui n'ont pas pu venir! C'est ce que se sont dit les participants à la Fête de Noël SEV PV du Bas-Valais en dégustant le succulent repas. La Salle communale de Martigny n'était pas comble mais l'ambiance y était chaleureuse. Comme de coutume la fidélité au SEV est célébrée à cette occasion. Cette année notre section compte 30 jubilaires qui pour 25, 40, 50 et même 60 ans ont été félicités. Cinq se sont excusés et notre président Alfred Imhof a eu le plaisir de remettre en

maines propres dix diplômes. Des vœux de bon rétablissement ont été formulés pour les absents malades. Notre président a remercié tout un chacun pour le bon déroulement de cette manifestation. Il a souhaité à tous les membres de la PV ainsi qu'à leur famille une année 2012 généreuse en santé et en satisfactions et a clos la journée en donnant rendez-vous à tous à l'assemblée générale du 13 mars 2012 en ce même lieu.

*Décembre 2011
M. Oberli, secrétaire*

EN VITESSE

GOOGLE AUX RHB

■ Google Street View a filmé pour la première fois un parcours sur rail. Google a installé ses caméras à 360 degrés sur les Chemins de fer rhétiques (RhB). Après le Mémorial de la Paix d'Hiroshima et les sites de Pompéi et de Stonehenge, les RhB figureront parmi les patrimoines Unesco visibles sur Google Maps.

Réunion des représentants SEV aux comités Profelia

L'ouverture de négociations sur les mesures d'assainissement sera demandée

Cette séance a eu lieu le 12 janvier au Buffet de la Gare de Lausanne. Daniel Trolliet et Philippe Chambovey ont retracé les événements des derniers mois et soulignent qu'aucune mesure d'assainissement n'a été décidée. Dès 2012, le taux d'intérêt des avoirs vieillesse passera à 1,5%, s'alignant ainsi sur le taux minimal édicté par la Confédération. Daniel Trolliet et Philippe Chambovey ont répondu aux nom-

breuses questions et un débat fort intéressant a suivi. Ce qui a permis de dégager une stratégie en quatre points.

Stratégie en 4 points

1. Le SEV (secrétariat régional de Lausanne avec le soutien de Barbara Spalinger) demandera l'ouverture de négociations centralisées avec l'UVTP au sujet des futures mesures d'assainissement. Une des pistes évoquée sera la diminution du taux d'inté-

rêts sur les avoirs vieillesse avec une participation des entreprises afin d'atténuer les pertes pour les salariés. En cas de refus de l'UVTP, mandat est donné au SEV d'organiser le lancement d'une pétition et de mobiliser les salariés.

2. Constatant que le système du deuxième pilier de part son fonctionnement pègre de plus en plus les salariés, les participants à l'assemblée invitent la direction

du SEV à demander à l'USS d'accélérer le lancement de l'initiative AVS plus.

3. Les représentants des comités d'entreprise demandent aux représentants de la fondation d'obtenir les procès-verbaux de réunion du conseil afin d'avoir toutes les informations à leur disposition lors des discussions dans leurs entreprises.

4. Philippe et Daniel de-

manderont à Profelia de poursuivre dans leur intention de réunir les membres des CPP au printemps 2012 pour une journée d'information sur l'état de la caisse. Ils insistent également pour que les CPP des entreprises et les sections SEV fassent régulièrement appel aux représentants de Profelia dans le cadre de leurs réunions, si un besoin d'informations particulier le nécessite.

Christian Fankhauser/AC

Articles SEV à des prix imbattables!



Le nouveau **bonnet SEV**, 80% polyacryl et 20% polyamid, est très agréable à porter. Il est idéal pour se protéger du froid. Ce bonnet avec le logo SEV coûte seulement 15 francs.

Le couteau de poche **Victorinox Handyman** est très pratique et utile en toutes circonstances avec ses 24 fonctions. Ce couteau multifonctionnel est une nouveauté de la boutique SEV que vous pouvez obtenir pour à peine 50 francs.



La **sacoche SEV** est tendance, robuste et imperméable grâce à sa toile PVC. De plus, elle est très pratique avec ses poches qui permettent de classer nos affaires. Cette sacoche est un accessoire pensé aussi bien pour l'extérieur que pour l'intérieur. De plus, grâce à un ingénieux système, elle se déplie et permet de transporter des objets plus volumineux qu'un ordinateur portable et des classeurs. Au prix exceptionnel de 30 francs, commandez vite cette sacoche SEV.



La TVA est comprise dans tous nos prix. Montant minimum pour une commande 20 francs (+ 5 francs de frais de port). Dès 50 francs, port compris. Dix pour cent (10%) de rabais à partir de commandes de 200 francs.

Commande: SEV, Case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57, ou via le site Internet www.sev-online.ch



Je profite de cette offre et je commande :

Quantité	Articles	Prix
_____	Sacoche SEV	30 francs
_____	Bonnet en tricot SEV	15 francs
_____	Couteau de poche SEV Handyman	50 francs

Découpez le talon et envoyez-le à: **SEV, Case postale, 3000 Berne 6**

Adresse pour la livraison et la facturation:

Nom / Prénom _____

Rue/No _____

CP / Lieu _____

Section _____



Austria - Exp

Circuit en train spécial confortable sur les plus belles lignes des chemins de fer. Participez à ce circuit ferroviaire unique, qui comprend des hôtels confortables et de nombreuses possibilités de faire des excursions variées.

P R O G R A M M E D

1^{er} jour, samedi 21 avril 2012:

Allgäu, Ausserfern et Monts Karwendel

Train spécial de Zurich à Kempten, dans l'Allgäu, via Saint-Gall - Bregenz - Lindau. Le train emprunte ensuite des lignes secondaires qui traversent les hautes montagnes tyroliennes pour arriver à Reutte / Tyrol - Garmisch-Partenkirchen, et Innsbruck.

2^e jour: Les Alpes de Kitzbühel et la vallée romantique de l'Enn

Voyage via Kitzbühel - Zell am See et Bischofshofen pour aboutir dans la pittoresque vallée de l'Enn et à Selzthal. Nous traversons la «Gesäuse», une gorge sauvage et romantique et nous dirigeons via Kleinreifling - Waidhofen an der Ybbs - Amstetten vers St. Pölten.

3^e jour: Mariazell ou Wachau

Journée libre dans la ville baroque de St. Pölten où vous avez l'occasion de participer à l'une des deux excursions facultatives suivantes:

Excursion no 1 (toute la journée): À toute vapeur à Mariazell

Par train spécial à vapeur de St. Pölten à Mariazell et retour.

Excursion no 2 (après-midi et soir): La Wachau

Voyage en bateau sur le Danube, de Melk à Krems à travers la pittoresque région de la Wachau. Visite de l'abbaye de Göttweig et dîner chez un viticulteur.

4^e jour: Vienne - Bucklige Welt - Fürstenfeld - Graz

Votre train spécial vous conduira à travers la célèbre forêt viennoise et la ville de Vienne à Wiener Neustadt. De là, vous vous rendez à Aspang pour emprunter une ligne qui traverse une superbe région et atteint Friedberg, dans le Steiermark. Après un bref séjour à Fürstenfeld, vous traverserez la montagne «Söchau». Poursuite via Fehring et Gleisdorf jusqu'à Graz.

5^e jour: Graz, Feistritzalbahn ou Riegersburg

Journée libre à Graz, ville culturelle, ou possibilité de participer à l'une des excursions facultatives suivantes:

Excursion no 1 (le matin): Visite de la ville de Graz:

Circuit en car et parcours en tram historique.

Excursion no 2 (toute la journée): En train à vapeur dans la vallée de Feistritz: Trajet en car à destination de Weiz et parcours en train à vapeur jusqu'à Birkfeld et retour.

Excursion no 3 (après-midi et soir): Feldbach et le château de Rieger: Voyage en car à Feldbach et au château de Rieger. Visite de l'imposante citadelle et repas dans un restaurant typique de la Styrie.

6^e jour: Graz, train à vapeur et haras de lipizzans Piber

Nouvelle journée libre ou possibilité de participer à l'une des excursions facultatives suivantes:

1. Visite de la ville de Graz (le matin):

Circuit en car et parcours en tram historique.

2. Excursion (toute la journée): Haras Piber et train à vapeur

Voyage en car au haras Piber, où est élevée la célèbre race de chevaux lipizzans. Voyage avec le train Stainzer Flascherl et avec la locomotive à vapeur de la compagnie GKB.

3. Excursion (toute la journée): Train à vapeur et train Flascherl

Voyage avec la locomotive à vapeur GKB, puis excursion avec le train Stainzer Flascherl.

7^e jour: Slovénie, vallée de la Drau et chemin de fer du Tauern

Le voyage en train spécial se poursuit le long de la rivière Mur pour rallier Maribor en Slovénie. De là, une ligne régionale conduit le long de la vallée pittoresque de la rivière Drau. Dès Bleiburg, vous passerez par Klagenfurt



ress

ains de fer autrichiens! Il vaut la peine de par-
tables, des délices culinaires et de multiples

du 21 au 28 avril 2012 (7 jours)

P R E S T A T I O N S

Compris: Circuit en train spécial confortable selon le programme • 7 nuitées dans des hôtels très confortables (5 / 4 étoiles) en chambre à deux lits, petit-déjeuner compris • 4 repas du soir dans le restaurant des hôtels • 4 lunchs pour le repas de midi dans le train spécial (boissons comprises) • Transferts gare - hôtel - gare • Documentation de voyage détaillée • Explications relatives aux lignes parcourues en train fournies par un connaisseur autrichien • Accompagnement SERVRAIL durant tout le voyage, dès le départ de Zurich

Non compris: Supplément pour chambre individuelle CHF 380.- • Excursions facultatives à St. Pölten et Graz • Assurance-annulation et SOS obligatoire CHF 45.-

E V O Y A G E

et Villach pour atteindre Spittal-Millstättersee, d'où part le chemin de fer du Tauern. Cette spectaculaire ligne de montagne conduit à travers le massif du Haut Tauern dans la vallée de Gastein et à Schwarzach-St. Veit. En passant ensuite par les gorges sauvages de la rivière Salzach, vous rejoindrez Zell am See.

8^e jour, samedi 28 avril 2012:

Tyrol et le chemin de fer de l'Arlberg

Vous traverserez le col de Griesen pour retourner dans le Tyrol, puis vous passerez par Kitzbühel, Innsbruck et l'Arlberg pour rejoindre le territoire helvétique à Buchs SG. Ce circuit ferroviaire inédit et grandiose se termine à la gare principale de Zurich.

Notre train spécial

Le train spécial que nous utiliserons pendant tout le voyage est une composition comprenant 3 à 4 voitures 2^e classe et une voiture-bar. Les voitures disposent de 10 compartiments comprenant chacun 6 places assises. Deux toilettes sont à disposition. Lors du voyage d'aller, les voyageurs peuvent monter à bord du train à Zurich HB, Winterthur, Saint-Gall et St. Margrethen. Au retour, ils peuvent quitter le train à Buchs SG et à Zurich HB.

Excursions facultatives au départ de St. Pölten et de Graz

Vous trouverez les détails relatifs aux excursions partant de St. Pölten et de Graz dans le programme détaillé que nous vous enverrons volontiers sur demande, ou sur le site Internet www.servrail.ch.

Prix forfaitaire: CHF 1950.-

CHF 1790.- avec remise pour les membres*

* Remise pour les membres en cas de réservation anticipée: Les membres ATCS et SEV bénéficient d'une remise de CHF 160.- (non cumulable) s'ils réservent le voyage jusqu'au 30 novembre 2011!



 GARANTIE DE VOYAGE



Inscription Austria - Express • du 21 au 28 avril 2012

- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 380.-
- Je suis membre du SEV / nous sommes membres du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section _____
- J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Envoyer à: SERVRAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch

Renseignements: SERVRAIL, Tél. 031 311 89 51

Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables

Angle droit

Genou abîmé blessé

Le SEV a aidé un agent de train à obtenir un paiement de la Suva.

Grosse différence entre des douleurs au genou dues à un accident ou à une maladie: dans le premier cas, la Suva paie et dans l'autre, non.

Un agent de train se cogne le genou contre l'accoudoir d'un siège, genou qui est déjà précisément le point faible chez cet homme ayant eu un problème de santé en 1993.

Au moment de l'accident, il n'avait plus de douleurs. Deux mois après, le genou lui faisant encore mal, le médecin décide de pratiquer une intervention. Cette mesure a obtenu le succès escompté puisque les douleurs ont nettement diminué par la suite.

Grosse surprise

Notre homme a donc rempli une déclaration d'accident avec toutes les factures des

examens et de l'opération, puisque les médecins impliqués n'ont jamais douté du lien entre le choc et les douleurs occasionnées, et donc de la prise en charge du cas par la Suva.

Notre membre a logiquement été très surpris lorsqu'il a reçu le courrier de la Suva lui indiquant que le cas n'était pas couvert et qu'il devait être pris en charge par sa caisse-maladie. A part la question de principe intéressant les juristes et les médecins, il s'agit également d'un problème financier. Si le cas est pris en charge par la caisse-maladie, le patient paie la franchise et la participation, ce qui n'est pas le cas avec la Suva. Pour l'employeur, il en va du paiement de l'indemnité journalière liée au maintien du paiement du salaire.

L'agent de train s'est adressé à la protection juri-

dique du SEV, qui lui a mis un avocat spécialisé dans les questions d'assurances sociales à disposition. Celui-ci a exigé une décision formelle de la Suva afin de pouvoir la contester. Il a mis en avant le fait qu'autant le médecin traitant que les experts médicaux de la Suva voyaient un

lien entre le choc et les douleurs.

Et même si les douleurs avaient disparu sans intervention, il serait évident qu'elles sont une conséquence de l'accident professionnel. Un long silence a suivi. Lorsque l'avocat a demandé des nouvelles une an-

née plus tard, il a reçu un simple courrier de la Suva indiquant qu'elle prenait le cas en charge. Fin heureuse donc, mais on n'y serait pas arrivé sans l'intervention du SEV et de l'avocat...

L'équipe de la protection juridique

INFO

SEV ou Coop?

Dans le cas décrit ci-contre, le membre SEV s'est adressé tout d'abord à la protection juridique Coop, qui s'occupe de la protection juridique privée pour les membres SEV. En effet, notre membre avait déjà eu une altercation avec la Suva en raison d'un accident durant ses loisirs. La protection juridique Coop était alors responsable pour

un tel cas. Par contre, dans le cas présent, c'est la protection juridique SEV qui entre en ligne de compte, puisqu'il s'agit d'un accident professionnel.

Important:

La protection juridique professionnelle est comprise dans la cotisation de membre, tandis que l'assurance

Multi doit être contractée séparément au prix avantageux de 78 francs par année. En principe, l'assuré sera informé dès le premier contact téléphonique s'il s'adresse à la mauvaise assurance. Lorsqu'il y a déjà des documents et que la responsabilité change, le SEV et la Coop s'échangent alors directement les informations.

Pas encore abonné/e à *contact.sev*?

Les membres du SEV reçoivent automatiquement *contact.sev* – l'abonnement est compris dans la cotisation.

Les lectrices et lecteurs qui ne sont pas membres SEV peuvent cependant également s'abonner à notre publication.

L'abonnement annuel coûte 40 francs.

Ou plutôt d'abord un abonnement à l'essai?

Recevez gratuitement six numéros de *contact.sev* afin de mieux connaître notre journal!

Mais le plus simple: devenez membre SEV!



- Je m'intéresse à devenir membre SEV, envoyez-moi s.v.p. les documents!
- Je souhaite connaître un peu mieux votre journal et commande un abonnement à l'essai (6 numéros).
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs pour une année.

Prénom/Nom

Rue

NP/Localité

Tél.

Courriel

Date et signature

Envoyez s.v.p. à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 6.

D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch.

Site idéal pour les randonnées dans la neige ou pour la luge

La montagne enchantée

Michel Langenegger, conducteur de bus dans les transports

zougois et président de la section VPT Zoug, nous propose une randonnée hivernale sur le Zugerberg.



La ville de Zoug a vécu ces dernières années un énorme boom au niveau de la construction en devenant le siège de nombreuses entreprises financières et commerciales. Mais durant la saison froide, le paysage enneigé reprend ses droits et le côté romantique de la ville ressurgit. Celui qui apprécie la neige trouve de très bonnes conditions sur le plateau d'une altitude de quasi 1000 mètres, situé à l'est du lac de Zoug: des kilomètres de pistes de randonnée ainsi qu'une piste pour la luge entre la montagne et la station «Zugerberg Bahn ZBB» (location de luges à

cette station, selon disponibilité). Sur la montagne, il y a également 27 kilomètres de pistes de ski de fond ainsi qu'un petit téléski pour débutants. Lorsqu'il fait beau, la vue sur le lac et les Préalpes est particulièrement impressionnante.

De la gare de Zoug CFF, à l'arrêt «Metalli West/Bahnhof», vous prenez le bus de la ligne 11 qui va directement à la station «Schönegg» de la ZBB, toutes les 07 et 37. De là, il y a la correspondance au 26 et 56 avec le funiculaire. Avec l'AG, la carte junior ou petit-enfant le trajet est gratuit, avec l'abonnement demi-tarif, on paie un prix réduit. Si vous n'avez pas d'AG, profitez de prendre la carte multi-courses 3 zones de la communauté tarifaire zougoise: on paie 5 trajets pour 6, inclus bus et train, tandis que la carte journalière ne vaut que pour un trajet montagne-vallée avec la ZBB.

Tour de 2 h 30 voire 3 h 30

Celui qui choisit la rando-

née peut débuter un tour de 2 h 30 à la station du Zugerberg. Cette balade passe par Altenboden, Ewegstafel, Frübüel, Buschenschappeli, Räbrüti et Schattwäldli. On peut prolonger d'une heure en passant par Balisbrugg et Stafel.

Grande diversité de l'offre

Environ 300 mètres au sud-est de Buschenschappeli se trouve le restaurant Pfaffenboden (041 758 15 06), pour le repas de midi. D'autres restaurants: Hintergeissboden (041 720 26 36), Vordergeissboden (près de la station du Zugerberg, 041 711 41 71) et Zugerberg (directement à la gare, 041 711 05 06).

De retour à Zoug, faites un tour en vieille ville et visitez l'église Saint-Oswald (porte royale de l'an 1500), l'Hôtel de Ville et la Brandenberghaus. Le Burg Zug (musée d'histoire) vaut également la peine d'être visité. D'autres informations sur www.zugerberg-bahn.ch et www.zug-tourismus.ch.

Fi/Hes



PELLET PIOCHE: EN AVANT TOUTE!



IL Y A 50 ANS

Si les Italiens font défaut, on embauchera des Espagnols

L'interruption des négociations avec l'Italie sur la question de la main-d'œuvre n'est pas sans susciter de nombreuses préoccupations dans les milieux intéressés. L'Union suisse des paysans portera ses efforts, en 1962, sur le marché espagnol. Déjà à fin novembre, la situation a été discutée entre les représentants de l'Union suisse des paysans et les autorités espagnoles, à Madrid. A mi-décembre, les problèmes pendants firent l'objet d'une conférence avec les Offices de placement cantonaux. Les efforts entrepris visent au recrutement de 5000 travailleurs espagnols pour l'agriculture.

Le Cheminot, 19 janvier 1962

Marinette Dessieux, membre de la section VPT Nord vaudois

Elle a perdu son mari cheminot dans un accident de travail

Il y a 51 ans, Marinette Dessieux adhère au SEV par amour pour son fiancé. Ils se marièrent et eurent un fils. En 1980, le mari décéda, électrocuté en travaillant sur la ligne dechemin de fer Yverdon-Sainte-Croix.

Marinette Dessieux n'a pas eu beaucoup de chance. Son père est décédé lorsqu'elle était âgée d'à peine treize mois. Elle a été élevée, seule, par sa mère. Une mère courage qui a travaillé dans différents ménages comme employée de maison à la solde de familles bourgeoises peu scrupuleuses avec leur personnel de maison. Mais en 1956, la mère de Marinette Dessieux réussit à entrer à la fabrique de boîtes à musique Reuge à Sainte-Croix. «Enfin pour ma maman et moi, âgée alors de quatorze ans, s'ouvrait une vie normale, un appartement, chacune son lit. Ma vaillante maman n'était plus au service de quelqu'un, semaine et dimanche, nuit et jour, pour gagner cinquante francs par mois.»

Une adhésion au SEV par amour pour son futur mari et par solidarité avec la classe ouvrière

Lorsque Marinette rencontre Jean-Pierre Dessieux, ouvrier de la compagnie de chemin de fer à voie étroite Yverdon-Sainte-Croix, elle est âgée d'à peine dix-sept ans. Jean-Pierre était membre du SEV. Il faisait partie du comité de la section VPT Nord vaudois. Marinette adhère au SEV, une année avant de se marier, sans avoir jamais travaillé dans une entreprise de transport public. Une adhésion par amour pour son fiancé, mais aussi par solidarité avec le monde du travail. Cette solidarité Marinette Dessieux l'a aujourd'hui encore entièrement conservée, c'est un virus transmis par sa mère qui s'était syndiquée à la FTMH lorsqu'elle est entrée chez Reuge. L'adhésion de Marinette Dessieux au SEV date du 1^{er} janvier 1961. Cela fait donc 51 ans qu'elle est membre de notre syndicat. Depuis son entrée au SEV, elle a toujours participé à la vie de sa section VPT Nord vaudois. Elle lit avec intérêt *contact.sev*, appréciant particulièrement les chroniques de Michel Béguelin.

Electrocuté

En août 1980, le drame! Marinette Dessieux et son fils Pascal perdent leur cher époux et père Jean-Pierre, électrocuté alors qu'il travaillait sur la ligne Yverdon-Sainte-Croix dans sa fonction de chef de halle de Sainte-Croix. «Il pleuvait très fort, il était mouillé jusqu'aux os. Il chargeait un wagon de verres vides par le biais d'un tapis roulant. Il a grimpé sur le tapis roulant pour y effectuer une réparation. Le courant de la ligne au-dessus du wagon était coupé comme il se devait. Mais la casquette de service de Jean-Pierre Dessieux et ses habits étaient si trempés, qu'un arc électrique s'est déclenché depuis la ligne voisine. Il a été foudroyé sur le coup.»

Seule avec son fils

Marinette Dessieux se retrouve veuve à trente-huit ans, avec à charge son fils Pascal (âgé alors de dix-sept ans) qui fréquentait l'École mécanique devenue ensuite l'École technique de Sainte-Croix (aujourd'hui Pascal est éducateur et maître socio-professionnel, marié et père d'une grande fille).

Elle aide des personnes victimes d'un handicap

En 1980, leur premier Noël et leurs premières fêtes de Nouvel An sans Jean-Pierre, mère et fils les ont passés dans un camp de l'ASPr (Association suisse des paralysés) comme aides. Ont suivis pour Marinette d'autres camps, d'autres assemblées, fêtes de Noël, courses, etc. toujours comme aide.

Bénévolat tous azimuts

Marinette Dessieux aime écrire depuis toujours. Elle livre des papiers entre autre au *Journal de Ste-Croix*. Engagée dans plusieurs sections et sociétés, elle a plus de quarante ans à son actif chez les Samaritains (responsable du matériel, monitrice, secrétaire) et elle a même siégé six ans à l'ACVS



Marinette Dessieux, une femme fidèle au SEV depuis 51 ans sans avoir jamais travaillé dans une entreprise de transport public.

(Association cantonale vaudoise des Samaritains) en qualité de chargée de presse et d'information. Durant trente-trois ans elle a été active au PRAD (mouvement de l'Eglise évangélique réformée, acronyme signifiant partage – ren-

Attachée à l'Yverdon-Ste-Croix devenu Travys

Marinette Dessieux adore voyager en train. A chaque saison, elle est toujours en admiration devant le paysage du Jura vaudois que traverse la ligne Yverdon-Sainte-Croix. Cela fait cinquante et un ans qu'elle est solidement attachée à cette ligne ferroviaire, ainsi

“ La casquette de service de Jean-Pierre Dessieux et ses habits étaient si trempés, qu'un arc électrique a été déclenché depuis la ligne voisine. Il a été foudroyé sur le coup. ”

contre – animation – découvert) comme animatrice des aînés. Elle a été secrétaire d'une amicale de cheminots dont faisait partie son époux. Marinette participe cent pour cent bénévolement à des préparations de concerts, elle accompagne des personnes seules, elle entoure des membres de sociétés pris par la maladie, etc.

qu'aux hommes et femmes qui y travaillent. Une ligne qui, par une journée pluvieuse d'août 1980, lui a chipé son Jean-Pierre de mari. «Il aurait mérité de vivre plus longtemps», dit-elle. «C'était un homme qui aimait son métier et tout simplement la vie.»

Propos recueillis par Alberto Cherubini

BIO

Née le 23 mars 1942 à la Maternité de Lausanne, Marinette Dessieux née Théraulaz perd son père en 1943.

Depuis lors, sa mère travaille comme domestique auprès de différents employeurs qui conduisent mère et fille à vivre à Villars-sur-Yen, puis à Genolier, ensuite dans le hameau du Chalet-du-Rocher sur la commune de Sainte-Croix, et pour finir à Sainte-Croix même.



Jean-Pierre Dessieux, en 1979, une année avant son décès.

C'est dans cette dernière commune que Marinette effectue sa scolarité et son apprentissage de vendeuse.

1960: fiançailles de Marinette et de Jean-Pierre Dessieux; 1961 elle adhère au SEV; 1962: mariage; 1963: naissance de leur fils Pascal.

Août 1980: décès de Jean-Pierre; 2011: la section VPT Nord vaudois a fêté les 50 ans d'affiliation au SEV.

AC