

Une page se tourne

Rolf Zimmermann est actif depuis plus de 30 ans en politique. Il part à la retraite à fin mars.

Pages 6-7



Portrait de l'Ajoulot Denis Schaffner

Cet ancien président de la RPV Jura se bat encore et toujours pour la réouverture de la ligne Delle-Belfort. Ce qui devrait être effectif en décembre 2015.

Page 8



Pascal Fiscalini

Cuisinier de formation, le vice-président de la ZPV a vécu longtemps en Haut-Valais.

Page 20

Des coupes drastiques menacent le trafic marchandises par wagons complets

Non au fait accompli

CFF Cargo et le Conseil fédéral se la jouent au plus simple.

La filiale CFF ayant le monopole du trafic par wagons complets veut supprimer 155 dessertes de son réseau. Elle ne souhaite pas faire d'efforts pour obtenir des dédommagements. Simplement fermer est bien plus

simple. Le fait que des petits clients aient investi dans des voies de raccordement, parfois avec l'argent public, et le fait que le trafic par camions augmenterait n'est pas son souci. Ces petits clients et les communes concernées n'ont apparemment pour l'instant même pas été contactés. Ce comportement déçoit et ne va pas

vraiment avec l'image écologique que l'entreprise veut donner en achetant des locomotives hybrides. Et le fait que le Conseil fédéral n'envisage même pas de demander de l'aide supplémentaire ne surprend qu'à moitié. Il faut maintenant que les parties concernées se défendent toutes ensemble ! Pages 10 à 12



Baptême du 9 mars au RBL : les 30 locomotives hybrides commandées ne serviront-elles que 350 dessertes? C'est écologique ça ?

LA RPV SUR YOUTUBE

La danse du menuet par les ouvriers de la manœuvre à la gare de Zurich est devenue une vidéo incontournable sur le net. On peut voir le film sur Youtube. Vous trouverez également le lien sur www.sev-online.ch. Envoyez ce lien à vos amis et ajoutez-le sur votre profil Facebook ! Les syndicats ont souvent la réputation d'être un peu rigides. Avec cette action, c'est tout le contraire qui est démontré ! Les syndicats savent rire et peuvent même créer le divertissement...

Page 3

Consultation

Désaccord sur le 2^e pilier

Les chiffres disent ce qu'on veut bien leur faire dire.

C'est exactement ce qui est en train de se passer, selon l'Union syndicale suisse, à propos du deuxième pilier.

L'USS conteste l'étude présentée par la Confédération et demande à ce qu'elle soit revue. Elle estime que les arguments pour préconiser une baisse du taux de taux de conver-

sion ne sont pas fondés. Et trouve l'étude bien peu fournie.

A noter que le rapport préconise un taux minimal progressivement porté à 6,4% d'ici 2015, bien que le peuple s'y soit opposé à une large majorité en mars 2010.

Page 19

EDITO

CARGO: TOUJOURS DE MAUVAISES NOUVELLES

C'est presque un rituel, ce qui s'est passé aujourd'hui à Zurich : les CFF ont présenté un énorme bénéfice, de centaines de millions, dont un million va au grand patron. Le bénéfice a été réalisé par le Trafic Voyageurs tandis que Cargo fait comme d'habitude du déficit, qui reste à peu près, étonnamment, du même acabit que les autres années. Si les CFF étaient une entreprise privée (ce que nous ne voulons vraiment pas !) personne ne se soucierait du fait qu'une petite partie n'est pas rentable puisque le reste de l'entreprise, avec ses bénéfices, maintient le résultat global au beau fixe.

Quelques actionnaires demanderaient, lors de l'assemblée générale, qu'on se sépare de cette petite partie non rentable ou qu'on la ferme, et la direction objecterait en donnant comme argument que maintenir ce secteur est très important, aussi bien pour la renommée de l'entreprise que pour étoffer sa palette d'offres, et qu'ils peuvent très bien vivre avec cette petite perte – puisque tout baigne pour l'entreprise dans son ensemble. Les collaborateurs de ce domaine n'auraient pas à avoir mauvaise conscience, puisque qu'ils sauraient qu'ils ont les dirigeants derrière eux.

Aux CFF, il en est tout autre. Aucune personne sensée ne sait pourquoi. (Davantage d'informations sur les comptes 2011 des CFF dans le prochain numéro de contact.sev)

Peter Moor, rédacteur en chef

EN VITESSE

ACCORD
FRANCO-SUISSE

■ Un accord a été signé le 22 mars par la Suisse, la France, ainsi que par les différents acteurs concernés sur le maintien des pratiques en matière de droit du travail pour les entreprises du secteur suisse et du secteur commun de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Les autorités suisses et françaises ont ainsi voulu œuvrer à renforcer la sécurité juridique dans le secteur suisse, afin que les activités puissent être poursuivies et que les places de travail et le développement futur de l'aéroport soient garanties. Selon une pratique établie depuis l'ouverture de l'aéroport en 1946, les entreprises dans le secteur suisse de l'aéroport, situé sur sol français, font référence au droit suisse en matière de travail. Ces pratiques avaient récemment été remises en question par les tribunaux français.

La section de l'aviation du SEV, GATA, exige un complément dans cet accord. « Il manque un point essentiel : seule une obligation de se soumettre à la CCT pour les entreprises concernées peut garantir des standards sociaux qui soient conformes au droit du travail français, explique Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et président SEV-GATA. « L'expérience montre que sans CCT, les déclarations d'intention exprimées jusqu'à présent par les entreprises ne suffiraient pas. Plusieurs entreprises concernées se sont opposées à négocier des CCT avec les partenaires sociaux pour régler les conditions de travail », ajoute-t-il.

DÉLAI AU 31 MAI

■ Les sections et autres organisations internes au SEV ont jusqu'au 31 mai pour répondre à la consultation sur l'augmentation des cotisations. Trois éléments, pris séparément ou combinés, sont mis en discussion pour renforcer le SEV. Il y a apparemment des malentendus qui sont arrivés à l'oreille des pensionnés. A noter que dans toutes les variantes, la règle actuelle du demi-tarif pour les pensionnés subsiste. La limite des revenus de 45 000 francs, qui permet une cotisation réduite, n'est valable que chez les actifs.

Une nouvelle étape dans la mise en place de Toco

« Pas de fausses attentes »

Environ 3000 collaborateurs des CFF n'ont pas encore signé leur nouveau contrat. Un tiers d'entre eux sont représentés par le SEV. Les CFF vont maintenant communiquer leurs prises de positions.

Manuel Avallone, vice-président SEV, qui a dirigé la délégation de négociations pour la nouvelle CCT, est maintenant responsable du traitement des recours des membres. Ces prochains jours débutent les discussions concrètes et les prises de position des CFF, pour chaque cas.



contact.sev : Quelle est concrètement la prochaine étape dans tout ce processus Toco ?
Manuel Avallone : Les CFF ont reconstruit leur systématique aussi bien dans les recours groupés que dans les recours individuels. La phase qui débute maintenant est celle des prises de position pour les premiers groupes professionnels. Auparavant, le SEV va contrôler avec les CFF, dans le cadre des demandes

groupées, que certains critères généraux n'aient pas été oubliés ou mal pondérés. Ensuite suivront les prises de position définitives.

Qu'est-ce qu'il en ressortira ?

Nous ne pourrions le dire que lorsque nous recevrons les décisions définitives. Ce qui est clair, c'est que le contrôle ne pourra se faire que par une approche très orientée sur le système. Ce qui signifie que nous ne pourrions vérifier les spécialités de chacun.

Pourquoi ?

Nous avons admis ce système en acceptant la nouvelle CCT. Nous doutons encore de certains points de l'application; nous ne sommes par exemple pas convaincus que le travail se fera partout avec les descriptifs de poste corrects. Et cela peut avoir une influence sur la classification.

Quelles sont les chances pour les recours individuels ?

On ne peut pas encore juger. Je mets cependant en garde contre des attentes trop élevées. Il ne faut pas croire que chaque demande conduira à une amélioration. Les CFF ne feront des adaptations qu'en cas d'erreurs évidentes, dans

des cas très clairs.

Le SEV a-t-il fait de fausses promesses à ses membres ?

Nous n'avons jamais rien promis. Nous sommes dans une procédure juridique et nous avons demandé aux membres de ne pas accepter un contrat sans avoir tous les documents nécessaires à disposition. Si les documents sont maintenant disponibles, en même temps que les décisions et qu'il n'y a rien à redire, il n'y aura rien d'autre à faire que de signer le contrat. La raison pour laquelle des documents ont manqué ou n'ont pas été distribués paraît être le manque de temps et de soin des responsables aux CFF. Cela n'a, du point de vue juridique, aucun effet automatique sur la classification. Il est clair pour moi qu'il y aura des déçus.

Quelle sera la suite ?

Nous enverrons la décision prise par les CFF à tous les membres qui nous ont donné une procuration dans le cadre d'un recours groupé, et une lettre d'accompagnement avec notre évaluation. Celui qui reste convaincu de subir une classification erronée pourra compter sur notre soutien.

Le dossier Toco sera ensuite bouclé pour le SEV ?

Pas du tout ! Premièrement, nous pensons que nous serons sollicités par un certain nombre de membres pour continuer la procédure. Deuxièmement, il reste le point important des évaluations du personnel et en particulier des conventions d'objectifs. Il y a quelque chose qui ne joue pas et ça va nous occuper encore longtemps. Nous luttons contre des objectifs qui nous semblent inacceptables. L'enjeu concret se situe l'année prochaine, quand les objectifs erronés entraîneront des résultats d'évaluations du personnel complètement faussés.

Que deviennent les nombreux cas de garanties de salaire ?

Chaque augmentation des plages de salaire aura pour effet la disparition de certains cas de garanties ou la diminution de leur nombre. Les adaptations salariales au 1^{er} mai 2012 entraîneront une première augmentation des plages de salaire d'un demi-pourcent. Nous avons réussi à négocier que les plages de salaire soient à nouveau augmenté d'un demi-pourcent en 2013.

Interview: Peter Moor/Hes

Le cas d'EGK relance un problème bien connu

Une caisse maladie pour tous

Les augmentations importantes des primes de l'EGK ont suscité de vives critiques qui sont à attribuer en premier lieu à un système erroné.

Le cas de l'EGK montre bien qu'une caisse maladie n'a aucun intérêt à offrir des montants de primes défiant toute concurrence. Car elle risque de devoir, tout comme l'EGK, subir une double « sanction » : des frais administratifs bien plus importants pour gérer la quantité d'assurés

supplémentaires et des moyens financiers importants nécessaires pour refaire des réserves obligatoires selon la loi. Réserves déjà accumulées dans la caisse maladie précédente des assurés mais qui ne peuvent être transférées avec ces assurés changeant de caisse. Dans le meilleur des cas, la caisse maladie se retrouvant dans cette situation arrive à survivre jusqu'aux prochaines adaptations à fin d'année et revoit ses primes à ce moment-là, risquant de perdre ses assurés qui repartent vers des assurances moins chères. En compensation, elle

pourra disposer des réserves accumulées puisqu'elle versera peu de prestations. Mais, si elle n'est pas en mesure de survivre jusqu'en fin d'année, elle devient, comme l'EGK, la cible de toutes les critiques.

Et les assurés dans tout ça ?

Les assurés doivent être attentifs à trouver les meilleurs prix en veillant à la solidité de la caisse maladie, mais sans avoir les informations pour ce faire. Ils se retrouvent alors dans la situation actuelle des assurés EGK. Il est vrai qu'il est facile pour eux de changer de caisse, à part l'as-

pect administratif contraignant. Mais il est aussi vrai que toutes ces réserves restant dans les anciennes caisses doivent être payées par quelqu'un. Et les changements de caisse coûtent 200 francs de frais administratifs. Ce sont des facteurs qui devraient permettre d'abolir la conviction de certains comme quoi la concurrence est saine dans ce domaine et permet de maintenir les primes plus bas. Il faudra s'en souvenir lors de la votation sur la caisse unique et publique.

Pietro Gianolli/Hes

Pétition pour l'avenir du rail dans le Jura

Lignes CFF : les Jurassiens inquiets

La pétition du comité Liaison directe a déjà été signée par presque 10'000 personnes* ! Lancée récemment, elle demande des assurances pour la maintien de la ligne du pied du Jura passant par Delémont, qui semble menacée.

« Les CFF ne font pas cela pour pénaliser les Jurassiens mais pour améliorer l'offre dans le Bassin lémanique.

Cela a des répercussions fâcheuses pour la desserte ferroviaire dans le Jura », explique Jean-Claude Hennet, secrétaire d'Ouestail, dans le Quotidien jurassien. Le problème n'est pas insoluble selon le comité Liaison directe: il faudrait investir sur la ligne Bienne-Delémont-Bâle, entre 100 et 150 millions de francs.

Ce qui est prévu selon le comité: les deux trains ICN en provenance du bassin lémanique seraient prolongés à Bienne en direction de Zurich. La liaison Bienne-Delémont-Bâle via Delémont subsisterait, mais serait réduite au statut de ligne régionale. Les CFF démentent pour l'instant mais le comité n'a pas encore obtenu les assurances nécessaires. C'est la dégradation du statut de la région qui fâche les Jurassiens... toute une région serait rayée du trafic grande ligne !

mont-Bâle via Delémont subsisterait, mais serait réduite au statut de ligne régionale. Les CFF démentent pour l'instant mais le comité n'a pas encore obtenu les assurances nécessaires. C'est la dégradation du statut de la région qui fâche les Jurassiens... toute une région serait rayée du trafic grande ligne !

** Chiffre du lundi 26 mars. La pétition peut être signée sur www.liaisondirecte.ch, et cela jusqu'à fin juin 2012.*

« Places d'apprentissage express » pour les futurs constructeurs de voies

Recrutement express chez login

La communauté de formation *login* a mis au concours cette année 88 places d'apprentissage pour constructeurs de voies. Afin de toutes les repourvoir, *login* propose aux retardataires une procédure de recrutement express en une semaine.

Quatorze postulants, tous des

garçons, ont suivi il y a peu une semaine de recrutement express. En premier, un test d'aptitude sur PC, que plusieurs n'ont pas réussi. Un des candidats s'est quant à lui rétracté. Le stage des deux jours suivants à Frutigen a été suivi par 9 prétendants.

La troisième étape, l'entretien d'embauche proprement dit, a eu lieu le jeudi. Et là les jeunes hommes ont su s'ils étaient pris ou non. Sept candidats ont été choisis ce

jour-là. Reste néanmoins encore à passer l'examen médical. A l'été 2012, ce sont 60 jeunes de Suisse allemande, 21 de Suisse romande et 7 du Tessin qui vont commencer l'apprentissage. De telles semaines de recrutement express auront lieu à nouveau à mi-avril à St-Gall et fin avril à Zurich. Le processus habituel de recrutement reste bien sûr encore valable.

Markus Fischer/Hes

DANSE DE LA SEMAINE !



Huit ouvriers de la manœuvre, membres RPV, ont fait une superbe démonstration de danse à la gare de Zurich. Ils se sont retrouvés pour danser quelques pas de menuet sur la musique de circonstance puis sont repartis à leur occupation. Ceci afin d'attirer l'attention, ce qui n'a pas manqué ! Le film est diffusé sur Youtube avec beaucoup de succès. Vous trouverez également le lien sur www.sev-online.ch. Comme quoi les syndicats peuvent aussi être drôles...

GARNET DE BORD

Entre juste et rentable, le dilemme !

La décision, en philosophie, c'est le lien entre le jugement et l'action. Avant de choisir, de décider, on collectionne les informations, on établit les paramètres et les objectifs. Il ne s'agit pas d'une science exacte, mais d'un processus qui engage autant la rationalité que la responsabilité. Le mouvement engagé doit s'inscrire dans un contexte et porte la nécessité de donner un sens à l'action, individuelle et collective. Suivant le point de vue que l'on choisit, on jugera cette décision comme juste/injuste, ou bonne/mauvaise. Pourtant de nos jours ce ne sont pas ces catégories qui président aux décisions, mais le seul critère, compris par un enfant de 5 ans, de rentable/pas rentable. Cette réduction de la pensée ne prend plus en compte les conséquences pour les employés (tant pis pour les chômeurs) ou pour les usagers (qu'ils s'adaptent), elle n'envisage pas le développement ultérieur (en l'occurrence les projets de développement des services publics) par plus qu'elle n'envisage la pérennité de l'entreprise, son capital symbolique, ni son attractivité pour les employés et les clients, pas plus que sa capacité à construire, à long terme, une éthique d'entreprise.

Récemment, la direction régionale des CFF a annoncé la fermeture de l'agence de Genève Ville, celle de Neuchâtel et d'autre suivront. Loyers trop élevés, chiffres d'affaires insuffisants, marges trop faibles. La litanie des justifications est connue. L'implantation de ces agences avait été, dès les années 60, planifiée dans les centres ville. Les usagers pouvaient tout y commander, des voyages organisés aux billets combinés, faire du change ou acheter des montres. Internet et les nouvelles technologies ont érodé le chiffre d'affaires, et certaines agences ont disparu. Pour celles qui poursuivent leur vie, les services se sont encore diversifiés et accrus. Le personnel y est particulièrement polyvalent. Et les usagers qui continuent à s'y rendre trouvent justement les services qui ont fait la réputation des CFF: fiabilité, disponibilité, conseils, contacts humains... CFF Cargo, de son côté, décide de fermer 155 gares de desserte sur les 500 du réseau. Chiffre d'affaires insuffisant, coûts trop élevés là encore. Le transfert de la route vers le rail, plébiscité par le peuple n'est plus dans l'équation de décision, la desserte des régions excentrées est oubliée, quant à la réduction des incidences sur l'environnement, elle n'est pas de mise. Dans ces deux exemples, les développements futurs, le potentiel, la « vision », tant vantée après coup pour les entreprises qui réussissent ne fait pas partie des paramètres de réflexion. Que Genève développe ses transports publics, augmente les fréquences et les lignes. Que le transport de marchandises augmente vers les périphéries, les CFF semble n'en pas tenir compte. Rentabilité demeure le maître mot. Quel signe donnent-ils en fermant une agence que les usagers apprécient à Genève sur la rive gauche (pas mois de 3500 signatures contre cette fermeture déposées auprès du Grand Conseil et des CFF la semaine passée)? Quel signe donne CFF Cargo sur la durabilité de leur stratégie en fermant les dessertes régionales? Certainement pas le signe d'une entreprise qui valorise son excellence, son réseau intégré et sa clairvoyance. Il est utile de revoir le film de Ken Loach « The Navigators » sur la privatisation du rail en Grande-Bretagne, pour se souvenir que toute décision s'inscrit dans un cadre que l'on juge bien sûr avec des éléments rationnel (le coût) mais aussi éthique (quelle société voulons-nous?). C'est le choix de la priorité de ce cadre qui donne sens à notre action et à notre travail et sur lequel on nous demandera des comptes. *Valérie Solano*



Des trains et des hommes

« Les plans les mieux conçus des souris et des hommes souvent ne se réalisent pas. » Cette citation du poète Robert Burns mise par John Steinbeck en exergue à son roman *Des souris et des hommes* pourrait tout aussi bien s'appliquer aux projets plus ou moins bien conçus de lignes ferroviaires à grande vitesse. Trois exemples, pris dans les Amériques et chez nos voisins latins.

En 2007, le Brésil dépose son dossier de candidature pour l'organisation de la Coupe du monde de football en 2014. Au chapitre transports figure la construction d'un train à grande vitesse (*trem bala*) reliant São Paulo à Rio de Janeiro en moins de deux heures. Le rapport d'inspection de la FIFA mentionne ce projet sans trop y croire. De fait, l'autorisation de lancer l'appel d'offres est donnée en 2010 pour des travaux à commencer l'année suivante en vue des Jeux olympiques de Rio en 2016. A l'heure actuelle, on ne sait toujours rien du projet détaillé ni du chantier du « *trem bala* », qui ressemble de plus en plus à un train fantôme.

En 2008, les citoyens de Californie approuvent par référendum la construction d'une ligne à grande vitesse (*bullet train*) entre San Francisco et Los Angeles, sur une distance appropriée, trop longue pour que l'on prenne la voiture et trop courte pour justifier les tracasseries de l'avion – sans parler de l'encombrement actuel des autoroutes et de l'espace aérien. En 2010, le président Obama promet un sérieux coup de pouce financier. Mais le projet dérail-



le sous l'effet conjugué d'un investissement sous-évalué, d'une fréquentation trop optimiste et d'une opposition grandissante de la part des riverains potentiels.

Plus près de nous, dès 1991, l'idée d'une ligne transfrontalière et à grande vitesse entre Lyon et Turin fait son apparition. Tout juste vingt ans plus tard, en décembre dernier, en toute discrétion, la première partie de l'accord financier franco-italien est enfin signée, appelant la contribution des fonds européens. A l'heure actuelle, les premières galeries d'accès sont à peine creusées, si bien que la mise en exploitation du tunnel ferroviaire destiné au trafic mixte est reportée à 2023, au mieux. Mais les doutes se répandent sur l'utilité d'une ligne mettant Lyon à quatre heures de Milan (au lieu de sept actuellement), tandis que l'opposition déjà ancienne du côté italien se manifeste désormais aussi en territoire français.

Par-delà les océans et les circonstances, les projets cités à titre d'exemples présentent des analogies significatives. Tous trois ont pris un retard qui s'avère extrêmement onéreux. En termes financiers tout d'abord, avec des budgets qui augmentent en général de plus de 50% par rapport aux investissements initialement prévus, sous l'effet de l'inflation mais aussi des coûts supplémentaires engendrés par des exigences et des conditions prises en compte en cours de planification. Sous forme de risques ensuite, principalement de corruption. Les processus de décision qui se compliquent et les délais de réalisation qui s'éti-

rent favorisent, induisent même, les pratiques illégales du genre dessous de table, traitements préférentiels ou détournements de fonds publics à des fins personnelles – pour ne rien dire des partages de marchés ni d'autres arrangements de type cartellaire tendant à fausser le jeu d'une concurrence trop souvent fictive.

Toujours plus longues que prévu au départ, la maturation et la préparation d'un grand projet laissent le temps non seulement de l'analyser et le préciser mais aussi de le discuter et d'en mettre en doute tel ou tel aspect. Doute philosophique en Amérique où le chemin de fer passe pour un instrument d'intolérable centralisation étatique; doute plutôt écologique en Europe où l'emprise du trafic et des ouvrages ferroviaires sur l'environnement et le territoire fait l'objet d'examen sévères et de revendications croissantes – souvent justifiées au demeurant.

Enfin, quand les éléments concrets du grand projet apparaissent publiquement, le débat s'enflamme, les résistances passives se muent en oppositions agissantes et les intérêts particuliers ne craignent pas de se manifester dans la rue et surtout par des procédures dont l'issue est toujours aussi incertaine que tardive.

Au total, le temps semble travailler contre les grands projets, comme si leur durée même renforçait les raisons de ne pas les réaliser. Sauf peut-être en Suisse, qui peut se permettre de payer le prix de la démocratie, système retardateur par excellence. Lui reste à faire preuve de la plus grande vigilance si elle veut maintenir son rang parmi les pays où sévit la moindre corruption.

Yvette Jaggi

Mesures d'accompagnement à la libre circulation

La responsabilité solidaire

L'Union syndicale suisse constate avec satisfaction que le Conseil fédéral reconnaît désormais le problème que pose l'indépendance fictive dans le cadre de la libre circulation des personnes.

Le message adopté récemment par le Conseil fédéral sur la modification des mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes, à l'intention des Chambres fédérales, montre que le gouvernement veut renforcer les mesures d'accompagnement. Les nouvelles sanctions prévues en

cas d'indépendance fictive et d'infractions commises contre des conditions de salaire et de travail contraignantes représentent un premier pas important et correspondent à ce que l'USS demande depuis longtemps.

Mais la protection contre la sous-enchère pratiquée par des entreprises sous-traitantes

reste insuffisante. Au bout de ces chaînes qui pratiquent la sous-enchère et sont souvent constituées de plusieurs entreprises sous-traitantes, on trouve les travailleurs et les travailleuses, leurs salaires et leurs conditions de travail. C'est pourquoi l'USS demande l'introduction d'une responsabilité solidaire. Une

telle mesure contraindrait à juste titre chaque entrepreneur contractant à endosser la responsabilité du respect, par les entreprises sous-traitantes, des conditions de travail légales et des salaires contractuellement fixés.

USS

Bombardier Villeneuve

La commande du siècle a pris du retard

Cela fait deux ans que les CFF ont passé la commande des 59 trains à deux étages, mais pour l'heure l'usine Bombardier de Villeneuve n'a pas encore planté un clou !

Le 5 mars dernier, coup de tonnerre dans l'industrie ferroviaire helvétique. Le Tribunal administratif fédéral a admis le recours de deux associations de défense des handicapés contre le projet de la voiture-restaurant des futurs trains deux étages baptisés Duplex. Les deux associations (Integration Handicap et Fondation en faveur d'un environnement architectural adapté aux handicapés) ont demandé que le restaurant – aménagé à l'étage supérieur d'une voiture de la rame – soit accessible aux handicapés. Si le Tribunal administratif fédéral rejette la demande d'aménager un ascenseur pour permettre aux handicapés d'accéder directement au restaurant, il demande par contre aux CFF de revoir leurs plans afin de

» Une dizaine d'ouvriers – sur environ 200 employés – sont déjà au chômage technique chez Bombardier Villeneuve en attendant le début des travaux d'assemblage des 59 trains Duplex. »

prévoir un espace pour handicapés à l'étage inférieur d'une voiture voisine de la voiture-restaurant. Dans un communiqué datant du 15 mars, soit 10 jours après le jugement du Tribunal, l'ex-régie fédérale déclarait « qu'en étroite concertation avec Bombardier, les CFF examinent la possibilité de recourir contre cet arrêt ». Relevons que pour être accepté, le recours doit être effectué au plus tard 30 jours après la décision (le temps presse). « Si une opposition sera vraiment faite, les CFF vont perdre de la crédibilité, étant donné qu'ils nous reprochent de déjà déclencher des coûts supplémentaires consi-

dérables et de retarder la mise en exploitation des nouveaux trains » nous a déclaré Thomas Bickel, secrétaire général d'Integration Handicap. Dans l'édition du 16 mars de la NZZ on peut lire que « les CFF et Bombardier sont consternés ». L'article de ce quotidien proche des milieux économiques confirme que cette décision du Tribunal fédéral « provoquera un surcoût de plusieurs millions de francs » (la valeur totale de la commande des 59 trains s'élève à 1,8 milliard de francs).

La bonne excuse

Patrizia Claivaz, porte-parole des CFF, relève que « l'introduction des nouvelles rames était prévue au changement d'horaire annuel de décembre 2013. Les modifications du projet, rendues nécessaires par l'arrêt du Tribunal administratif, retardent la production et la

mise en service des nouveaux trains. Cependant la construction de l'armature des premières rames a déjà débuté chez l'usine Bombardier de Gerlitz en Allemagne ». Mais pour l'heure, chez Bombardier Villeneuve – où s'effectuera l'assemblage – on n'a pas encore vu passer la couleur de cette commande du siècle. Des voix moins officielles (mais proches du terrain) nous ont informés que le bruit fait par les CFF et Bombardier suite à la décision du Tribunal administratif fédéral sert de bonne excuse pour justifier un retard déjà pris dans l'élaboration des plans de détail des Duplex.



Ci-dessus un montage qui illustre les futurs trains Duplex commandés il y a deux ans. Mais l'usine Bombardier de Villeneuve n'a pas encore commencé à travailler sur cette commande du siècle.

Chômage technique

Quelles conséquences aura ce retard sur l'usine Bombardier de Villeneuve ? Carlo Carriari, secrétaire syndical d'Unia, nous a signalé qu'une dizaine d'ouvriers – sur environ 200 employés – sont déjà au chômage technique chez Bombardier Villeneuve en attendant le début des travaux d'assemblage des 59 trains Duplex. Actuellement, l'usine de Villeneuve assemble les voitures « Inova » pour les rames régionales « Domino » des CFF et RegionAlps, les voitures à deux niveaux NDW (Niederflur-Doppelstockwagen) pour le RER zurichois et les rames du Regionalexpress BLS. Mais plus le temps avance, plus le chômage technique risque de prendre de l'importance à Villeneuve.

Le centre d'entretien sera prêt avant les trains !

Si à Villeneuve on s'impatiente quelque peu pour enfin pouvoir commencer à travailler sur les nouvelles rames Dosto, le 16 mars à Zurich Alstetten les CFF ont donné le premier coup de pioche du centre d'entretien des 59 futurs trains Duplex. Ce centre d'entretien sera opérationnel d'ici fin 2013, soit plusieurs mois avant que le premier train Duplex sorte de l'usine Bombardier...

Alberto Cherubini

COURRIER DES LECTEURS

PLEIN FEU SUR LES (FAUX) RETRAITÉS

■ Le *Courrier CFF* du 7 mars m'apprend, à moi l'un des Grecs de la Suisse occidentale, pensionné depuis 17 ans, qu'un retraité de 73 ans, de même que 50 bénéficiaires de rente actifs occupent leurs loisirs à travailler pour notre entreprise CFF. De prime abord, je devrais les féliciter... Il n'en est absolument rien. Au contraire, je trouve cette situation indécente à plusieurs titres qui sont à rechercher notamment par :

- L'appât du gain, alors qu'en tant que cheminot, nous jouissons de conditions avantageuses de retraite
- La gloriole de montrer ce que nous, les anciens, savons faire face à des jeunes que nous considérons comme incapables. Au vu de ce qui précède, ces faux retraités ont-ils pensé qu'ils prennent la place à des chômeurs ? Qu'ils remettent en cause tous les efforts de notre syndicat SEV dans sa lutte pour l'amélioration des conditions de travail et de notre caisse de retraite ? Qu'ils ruinent leur santé, détériorant, de ce fait, la situation des caisses maladies et de leurs cotisants ? Qu'ils font fi des efforts faits par certains groupes pour amé-

liorer les conditions de travail (diminution des heures et augmentation des vacances ? N'y a-t-il pas pour ces faux retraités des occupations beaucoup plus gratifiantes, par exemple travailler bénévolement pour une œuvre de bienfaisance, s'engager pour la défense de certaines tranches de travailleurs moins bien lotis, en soutenant et donnant un coup de main, toujours bénévolement, à des œuvres caritatives, de loisirs ou sportives ? Fort de ce qui précède, le soussigné, quant à lui, s'est investi pratiquement durant toute sa carrière dans le sport, source de bien-être et de discipline en motivant et soutenant ainsi les jeunes. A 72 ans, il pratiquait encore le triathlon et actuellement fait encore du ski et un peu de course à pied. Depuis plus de 12 ans, il est membre du comité de la section SEV/PV Vaud et défend la cause des retraités de nos CFF. Ce ne sont là, peut-être, que des conclusions quelque peu hâtives engendrées par la surprise de prendre connaissance du nombre de réengagés à la retraite, et en espérant que cette manière de faire n'est que transitoire et que nos CFF ne l'exploiteront plus.

Albert Blondel
Secrétaire SEV/PV Vaud



” A cause des libéralisations, presque tous les services sont devenus plus chers. “

Rolf Zimmermann, secrétaire sortant de l'USS

Pour regarder l'avenir avec confiance, Rolf Zimmermann cherche à tirer les leçons du passé

« Il y aura un retour de manivelle »

À la fin mars, Rolf Zimmermann prend sa retraite – un acteur majeur de la politique nationale quitte la scène fédérale. Il a été tour à tour attaché de presse du Parti socialiste suisse, conseiller personnel de Ruth Dreifuss et, jusqu'à la fin de ce mois, responsable du secrétariat de l'Union syndicale suisse (USS).

contact.sev: Quels ont été tes plus beaux succès ?

Rolf Zimmermann: le non clair du peuple suisse en 2002 à la libéralisation du marché de l'électricité. Plus loin dans le temps, lorsque j'étais membre du Conseil général de la ville de Berne, je m'étais battu avec succès pour empêcher l'installation d'un chauffage à distance provenant direc-

tement de la centrale nucléaire de Mühleberg.

As-tu connu des échecs ?

Lorsque je travaillais pour Ruth Dreifuss, nous avions préparé un projet d'assurance maternité. Sous l'effet de pressions politiques, ce projet a capoté et nous nous sommes cassés la figure. Ruth Dreifuss voulait le simplifier comme cela s'est fait par la suite. Cette défaite a été amère aussi pour moi.

Es-tu un personnage public ou un homme de l'ombre ?

Durant un certain temps j'étais plutôt un personnage public. Puis déjà comme chef de presse du PSS, j'ai commencé à être un homme de l'ombre. C'était le président de parti Peter Bodenmann qui occupait les avant-postes dans les médias. Comme conseiller de Ruth Dreifuss, je devais naturellement rester en arrière-plan. Lorsque je suis arrivé à l'USS, c'était clair que je n'allais pas occuper le devant de la scène. De par mon tempérament, je pense en effet que je suis davantage un homme qui préfère travailler dans l'ombre.

Est-ce la raison pour laquelle tu n'as pas effectué une réelle carrière politique ?

Non, cela tient des circonstances. Si je n'étais pas devenu conseiller personnel de Ruth Dreifuss, j'aurais probablement été candidat au Grand Conseil bernois et pourquoi pas au Conseil

national. J'avais en main les cartes pour atteindre ces objectifs, mais pour y arriver j'aurais dû travailler comme un fou.

Avec Ruth Dreifuss tu as travaillé principalement sur des dossiers des assurances sociales, à l'USS tu t'es essentiellement occupé de service public. Où est-ce que tu t'es senti le plus à l'aise ?

Ces deux grands sujets sont pour moi d'une importance égale. Le service public fait partie de la politique sociale. Un service public pour tous fait partie intégrante d'un Etat social moderne. Par exemple, le thème de l'AVS m'a passablement occupé aussi bien avec Ruth Dreifuss qu'au sein de l'USS.

La victoire contre la LME (Loi sur le marché de l'électricité) n'a pas empêché les libéralisations dans d'autres secteurs, peut-être les a-t-elle seulement ralenties ?

Ce n'est qu'après coup que j'ai fait ce constat ! Durant la campagne contre la libéralisation du marché de l'électricité,

nous nous étions attachés les services d'un conseiller américain qui nous disait que les libéralisations rapides sont pires que les lentes. Et que c'était donc déjà un succès de réussir à les freiner. Grâce à notre surprenante victoire de 2002, nous avons réussi à gagner du temps. Ainsi, en ce qui concerne le chemin de fer,

nous n'avons pas de libéralisation du trafic voyageurs et nous réussissons pour l'heure à nous opposer à la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation, ceci malgré les pressions de l'Union européenne. Au niveau du trafic marchandises, la libéralisation est survenue avant la votation sur la libéralisation du marché de l'électricité, et l'on ne peut pas dire que cela soit un succès ! Avec La Poste, nous avons réussi à empêcher toute libéralisation hâtive. Il reste le monopole des lettres de 50 grammes, cela peut paraître peu, mais cela reste la base du service postal. En ce qui concerne le service public, les réformes effectuées avec lenteur sont préférables aux restructurations violentes.

Ne trouves-tu pas que les conditions de travail à La Poste se sont davantage dégradées comparativement à celles des employés des chemins de fer ?

Cela tient du fait que la première libéralisation postale

C'est scandaleux de constater que la concurrence entre des entreprises privées se fait au détriment des conditions de travail et salariales.

Lorsque nous lisons ce que publie « Avenir Suisse », on se dit que la libéralisation a encore de beaux jours devant elle.

Je ne crois pas que ça ira plus loin. Ils essaient d'en remettre une couche... Cela ne se passera pas comme ils écrivent ! Il y aura un retour de manivelle. Ils crient haut et fort que les monopoles d'Etat désavantagent les consommateurs. Mais toutes les conséquences des libéralisations démontrent exactement le contraire : à cause des libéralisations, presque tous les services sont devenus plus chers.

Quel a été selon toi le plus grand changement survenu durant ces quatre dernières décennies en Suisse ?

Au début de mon engagement politique, je me souviens qu'en Suisse et en Europe nous connaissions quasiment le plein emploi. Plus tard, dès les années 90, parallèlement à la montée du néolibéralisme, les Etats ont dû se battre pour améliorer la situation du marché du travail. Passer d'une situation de plein emploi à celle d'une concurrence cannibale a été pour moi le plus grand changement. Après la Seconde Guerre mondiale il y a eu « les trente glorieuses » suivies par des années de crise.

” Les libéralisations rapides sont pires que les lentes. “

BIO

Rolf Zimmermann, 61 ans, est docteur en histoire. Il a largement contribué à la rédaction du livre édité par l'Union syndicale suisse à l'occasion de son 125^e anniversaire. Il est convaincu qu'une vision historique du mouvement ouvrier facilite la compréhension de la situation socio-politique actuelle. Après avoir travaillé dans l'administration fédérale, il a été chef de presse du Parti socialiste suisse et, de 1993 à 2001, il a été conseiller personnel de Ruth Dreifuss. Lorsque cette dernière a quitté le Conseil fédéral, il est devenu responsable au sein de l'Union syndicale suisse des dossiers du service public et, dès 2006, il a dirigé le secrétariat central de cette même Union syndicale suisse. Rolf Zimmermann est marié et il est père de deux enfants adultes. Durant son temps libre, il joue dans une troupe de théâtre de quartier, il fait un peu de sport et passe volontiers son temps à lire.

pma/AC

INTERVIEW

Ces changements devraient nous faire réfléchir et nous devons nous poser la question : quel est le meilleur rôle que l'Etat doit jouer ? Je reproche à ma génération d'avoir commis l'erreur de ne pas avoir su empêcher ce changement de paradigme.

Et en regardant l'avenir, penses-tu que ce déclin se poursuivra ?

(brève pause) Non ! Cela ne déclinera pas davantage ! C'est déjà étonnant qu'après la crise financière de 2008 le ciel ne se soit pas éclairci ; que le capitalisme des requins de la finance survive après cette catastrophe. Cependant, cette crise n'est pas passée sans laisser de traces chez les gens. Il y aura une réaction. Peut-être qu'il n'y aura plus des années de pleine croissance, mais plutôt le besoin d'une société marquée par davantage de respect. Je me demande seulement quelle sera l'intensité de la réaction de ceux qui veulent une société plus équitable contre les partisans du capitalisme sauvage. L'exemple de la Grèce illustre la violence du démantèlement social mais aussi la violence de ceux qui s'y opposent. Cela pourrait même constituer un danger pour la démocratie !

Durant trois décennies tu as été un acteur de la politique nationale, dorénavant tu seras avant tout un observateur. Un changement de taille pour toi.

Rolf Zimmermann a désormais quitté son bureau au secrétariat central USS de Berne, mais il reste sur la paroi l'horloge CFF.

« Je suis convaincu que l'USS se renforcera ces prochaines années par l'arrivée de nouvelles associations. »

Oui, mais j'imagine que je peux être encore actif, peut-être comme consultant, peut-être en m'engageant dans des associations ou tout simplement dans mon quartier.

Est-ce que tu arrêteras complètement la politique ?

Non, je ne pourrai pas.

Comment vois-tu l'avenir du paysage syndical suisse ?

Je suis convaincu que l'USS

se renforcera ces prochaines années par l'arrivée de nouvelles associations. Ces derniers temps je constate que les associations professionnelles s'approchent de plus en plus des syndicats. En ce qui concerne les domaines traditionnels du syndicalisme, nous devrions gagner de nouveaux membres. D'une manière générale, le mouvement syndical pro-

fite à beaucoup de monde, mais il reste des catégories socio-professionnelles entières qui ont de la peine à comprendre l'avantage qu'elles auraient à se syndiquer. De nombreux syndicats, Unia en particulier, essaient d'investir ces déserts syndicaux mais c'est un travail extrêmement difficile.

Interview : Peter Moor/AC



Denis Schaffner, ancien président de la section RPV Jura se bat encore pour la réouverture de la ligne Delle-Belfort

Jura-Paris en train, c'est presque gagné !

Prendre son train dans une gare jurassienne, changer à Belfort-Montbéliard et prendre le TGV pour Paris, ce sera bientôt possible. Pour le plus grand bonheur de l'Ajoulot Denis Schaffner.

Denis Schaffner est passionné de football et de chemin de fer. Côté foot, après avoir évolué en 2^e ligue, il a entamé une belle carrière d'entraîneur des juniors dans son Ajoie natale. Il a formé notamment cinq internationaux juniors, dont Patrick Sylvestre qui a joué avec l'équipe suisse au mondial de 1994 aux Etats-Unis.

Les trois objectifs d'un président de section

Denis Schaffner a présidé dans les années 90 la section RPV Jura. « Lorsque j'ai été élu président de la section, je m'étais fixé trois objectifs : 1) fusionner avec la section RPV Jura Sud ; 2) ériger un monument à Courgenay en mémoire des cheminots

morts dans des accidents de travail ; 3) œuvrer à la réactivation de la ligne Delle-Belfort. Les deux premiers objectifs ont été atteints assez rapidement, le troisième est en passe, je l'espère d'être atteint. »

« Nous nous sommes attaqués à l'Everest »

En 1992, les trains ont cessé de rouler sur la ligne Delle-Belfort. Une décision de la SNCF qui n'a pas plu aux Jurassiens ni aux habitants de la région de Belfort. Indigné par cette fermeture, Denis Schaffner noue des contacts tous azimuts, notamment avec Raymond Forni et Hugues Plomb, respectivement anciens maires de Delle et de Boncourt. Il prend langue également avec Pierre Kohler, alors conseiller d'Etat jurassien en charge des transports. Denis Schaffner réussit à rassembler tout ce monde le 30 janvier 2000 à Delle pour un débat public. La volonté de rouvrir la ligne est

unanime, mais le dossier piétine. Sous l'impulsion de Denis Schaffner et de Gilles Fridez, la section RPV Jura lance une pétition demandant la réactivation de la ligne. La pétition a recueilli plus de 6000 signatures remises au Parlement jurassien.

En avril 2000, soit trois mois à peine après l'assemblée de Delle, Denis Schaffner organise une nouvelle assemblée à Boncourt cette fois-ci. Le regretté Raymond Forni qui en plus d'être maire de Delle était également à l'époque président de l'Assemblée nationale française, avait déclaré en parlant de la gare de Delle : « Est-ce que vous croyez que je suis fier d'avoir cette friche dans ma ville ? » Ni une ni deux Denis Schaffner répondit aux paroles par des actes. Avec l'aide de camarades cheminots et amis de divers horizons, il défricha en juin 2000 la gare de Delle ainsi que quelques kilomètres de la voie Delle-Belfort. Une manière de continuer à mettre la pression sur les autorités. « Avec Gilles Fridez nous nous sommes attaqués à l'Everest. Nous étions très motivés parce que nous savions que le TGV allait s'arrêter à Belfort, et relier par le

chemin de fer le Jura à la nouvelle ligne TGV Rhin-Rhône a été pour nous une idée qui s'est d'emblée imposée. » Depuis, à chaque printemps, la ligne a été débroussaillée par des bénévoles dont bon nombre de cheminots suisses et français. Et chaque année les médias s'intéressent à ces actions de débroussaillage, si bien que les autorités des deux côtés de la frontière ont décidé de créer l'Association interligne Bienne - Belfort. Cette association est devenue un véritable lobby qui a réussi à convaincre la SNCF et le Réseau ferré de France de lancer un projet concret de réouverture de la ligne en 2015. « C'est grâce au travail de Joseph Guéniat, ancien chef de gare de Porrentruy, et Walter Amstutz, responsable d'installations CFF, que ces actions de débroussaillage ont pu être réalisées », relève Denis Schaffner.

Invité du gouvernement

Au mois de décembre de l'année passée, lorsque le TGV Rhin-Rhône et la gare de Belfort-Montbéliard ont été inaugurés, le gouvernement jurassien a invité Denis Schaffner. Un beau geste de reconnaissance envers cet ancien agent de la manœuvre qui, à coups de pétitions et de journées de débroussaillage, a réussi à faire bouger des organismes d'Etat léthargiques. Aujourd'hui, « le Denis » attend avec impatience que les trains puissent circuler entre Delle et Belfort. Lors de l'inauguration de la gare de Belfort-Montbéliard, le président Nicolas Sarkozy a confirmé que cette ligne sera réellement réactivée en 2015. Denis Schaffner espère que cela ne restera pas qu'une promesse électorale.

Alberto Cherubini



Joseph Guéniat (à gauche) et Denis Schaffner, lors des festivités qui ont marqué l'inauguration de la ligne TGV Rhin-Rhône au mois de décembre de l'année passée, en pleins travaux de fin de chantier de la gare TGV Belfort-Montbéliard.



Denis Schaffner peut sourire, Delle-Belfort c'est bientôt possible puisque c'est même Nicolas Sarkozy qui l'a dit !

En attendant 2015, des bus à la place des trains

La ligne Delle-Belfort devrait être ouverte en décembre 2015 alors que la ligne TGV a été mise en circulation en décembre 2011. Pour l'heure, les trains CFF roulent jusqu'en gare de Delle, de là des bus acheminent les passagers en moins d'une demi-heure directement à la gare TGV de Belfort-Montbéliard.

VPT: journée de la branche Rail

Discussion autour de l'assurance-invalidité

Les collègues de la branche Rail de la VPT se sont retrouvés le jeudi 15 mars à Otten pour leur journée de branche. Au menu, des élections mais aussi plusieurs exposés.

Environ 35 personnes ont assisté à la journée de branche Rail. Le président de la sous-fédération VPT, Kurt Nussbaumer, s'était excusé, puisqu'il a commencé un nouveau job au Matterhorn Gotthard Bahn, qui ne lui laissait pas de disponibilité pour la journée. Le président VPT quitte d'ailleurs définitivement ses fonctions au sein du SEV pour cette raison. Barbara Spalinger, vice-présidente en charge des ETC, s'était également excusée.

Martin Ritschard a transmis les communications au

nom de la commission centrale et a manifesté sa déception devant le peu d'affluence à cette journée. Il estime qu'il faudrait réunir au moins 70 personnes à l'avenir lors de telles occasions. Il salue la participation d'Eleonora Wüthrich à la commission centrale et demande aux participants de réserver d'ores et déjà le 7 mars 2013, date à laquelle aura lieu la prochaine journée de branche Rail. Il précise également qu'il n'est pas disponible pour prendre la fonction laissée vacante par Kurt Nussbaumer. Enfin, il informe les participants qu'une délégation de la VPT Bus-Gatu viendra se joindre à la rencontre dès midi.

Actualités syndicales

Giorgio Tuti était présent pour présenter les dernières informations concernant la



La journée VPT Train a réuni un peu plus d'une trentaine de membres.

vie du syndicat. Il explique brièvement ce qui s'est passé au niveau des RhB et du vide contractuel qui menaçait en fin d'année passée et passe en revue également les gros dos-

siers 2012 : les négociations CCT au BLS, la convention cadre zurichoise, le projet FAIF au niveau politique et les actions du syndicat en tant que lobbyiste.

Inaptitude professionnelle

Heidi Schwander, cheffe suppléante de l'office AI de Zoug, et René Windlin, secrétaire syndical SEV spécialiste de la protection juridique, ont présenté un exposé sur les raisons qui mènent à l'inaptitude professionnelle pour raisons de santé et les moyens pour y remédier. Heidi Schwander a rappelé l'objectif de l'AI, qui est de maintenir le revenu d'avant de la personne concernée. Si cela est obtenu, le mandat de

l'AI est rempli, selon elle. L'office soutient pour cela la personne activement dans la recherche d'une place de travail adaptée ou met en place, en début de procédure, des mesures d'intégration légères sur la place de travail via un coach AI. Elle souligne aussi que ce n'est pas le rôle de l'AI de former les gens vers des diplômes supérieurs. Le but est d'avoir un salaire équivalent et la clé n'est pas toujours la fréquentation d'une école, parfois une seule réorientation suffit. L'exposé a intéressé les participants puisque la discussion qui a suivi a été nourrie de nombreuses questions.

Henriette Schaffter

LA DERNIÈRE POUR NICK RADUNER

Le secrétaire syndical Nick Raduner a présenté un exposé sur la démographie et le défi que cela implique pour les entreprises de transports publics. Il a relevé premièrement que toutes les entreprises devront renouveler une bonne partie de leur personnel dans les 10 années à venir. Exemple: le BLS, dont les collaborateurs âgés entre 55 et 65 ans représentent le 20% de l'effectif du personnel (environ 500 personnes).

Même s'il est indispensable d'engager du personnel pour l'entretien du matériel roulant et pour l'entretien des installations, ainsi que d'engager du personnel roulant et du personnel dans les entreprises tierces, le recrutement ne se fera cependant pas sans problème. En effet, les gens qualifiés dans les spécialités des transports publics ne sont pas si nombreux. Les détenteurs de CFC ayant travaillé dans d'autres secteurs devront de toute façon se reformer spécifiquement pour travailler dans le chemin de fer. Le marché du travail est totalement asséché et on parle d'engager les retraités, déjà formés eux!

Nick Raduner veut attirer l'attention sur cette probléma-



Nick Raduner, coordinateur de la branche Rail, prendra sa retraite fin août. Il a été remercié chaleureusement pour le travail effectué au sein de la VPT Rail.

tique, qui est générale à toutes les entreprises de transports publics. Il demande aux participants à la journée de rendre leurs supérieurs attentifs à cela. Il faut garantir la relève et le transfert des connaissances. Le savoir-faire quitte en effet l'entreprise si le retraité n'a pas pu transmettre ses connaissances avant son départ.

Préparer la relève

Les CFF développent des projets pour contrer ce phénomène : organiser au mieux le passage à la retraite, réfléchir à des modèles de retraites alternatifs,

formation/adaptation des collègues âgés aux structures d'apprentissage, etc. Les CFF essaient d'ailleurs d'occuper leurs collaborateurs au-delà de la retraite.

Pour Nick Raduner, il faut se concentrer sur cet aspect dans toutes les entreprises et veiller à la mise à jour des connaissances, au bien-être au travail, aux salaires qui doivent correspondre aux exigences et aux conditions des caisses de pension et de l'AVS. Ne pas se voiler la face et empoigner le problème, voilà le mot d'ordre!

Hes

COMITÉ VPT RAIL

Le comité a été réélu pour une nouvelle période législative.

Il se compose désormais des personnes suivantes:

- Bruno Müller, président;
- René Tschantz;
- Mike Jaberg;
- Eleonora Wüthrich, qui remplace Ferruccio Noto, démissionnaire (a quitté l'entreprise elvetino).

Le président Bruno Müller a lancé un appel aux membres intéressés par la fonction de président de la branche Rail, puisqu'il a décidé d'arrêter dans une année.

A noter que Nick Raduner,

coordinateur de la branche, sera remplacé par Jérôme Hayoz à fin août (voir encadré ci-contre).



Eleonora Wüthrich remplace Ferruccio Noto au sein du comité.



« CFF Cargo n'a pas le mandat d'obtenir des chiffres noirs dans le domaine du trafic marchandises d'un jour à l'autre. »

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV

CFF Cargo tient dur comme fer aux coupes drastiques dans le trafic marchandises par wagons complets

Quand on (ne) veut (pas)...

Malgré la riposte du côté du SEV, CFF Cargo veut à tout prix fermer de nombreux points de desserte parmi les 155 peu utilisés dans le trafic marchandises par wagons complets. Cela même si ça va à l'encontre de la volonté politique de transférer le trafic marchandises de la route au rail.

Les dirigeants de Cargo ne veulent rien savoir, ni sur le projet, ni sur d'éventuelles indemnités transitoires, tant que le Parlement n'a pas décidé de faire suspendre le projet. Apparemment, seuls les gros clients peuvent attendre des CFF des solutions flexibles.

Dans le cadre de la consultation, obligatoire dans le cas de telles suppressions (se-

lon un accord avec les partenaires sociaux), CFF Cargo a répondu à l'intervention très critique du SEV datée du 28 février, et s'est engagé à livrer des informations encore manquantes. Ceci a été promis par le CEO Nicolas Perrin et le chef du personnel Daniel Eigenmann, mercredi dernier, lors d'une discussion avec le vice-président SEV Manuel Avallone et Philipp

Hadorn, secrétaire syndical. Une suspension du démantèlement prévu a été demandée par le SEV, notamment en regard des discussions politiques actuelles qui demandent le renforcement du trafic marchandises ferroviaire à l'intérieur de notre pays, et refusée catégoriquement par les dirigeants de CFF Cargo. Philipp Hadorn est particulièrement déçu, lui qui est res-

ponsable du dossier Cargo au SEV et conseiller national depuis le début de cette année, du peu de volonté démontrée par la direction Cargo pour trouver des solutions dans ces points de desserte menacés. Philipp Hadorn a plutôt eu l'impression que CFF Cargo voulait à tout prix fermer de nombreux points de desserte et se concentrer sur les axes principaux. A

quoi s'est ajouté la communication de l'Office fédéral des transports de la semaine dernière comme quoi le Conseil fédéral veut renoncer, en accord avec les CFF, à demander au Parlement des moyens financiers supplémentaires pour le trafic marchandises dans les régions.

Nous avons demandé à Philipp Hadorn, après la fameuse rencontre, comment il juge la situation et quelle est la suite à donner.

contact.sev: Tu n'as pas réussi, lors de la rencontre avec les dirigeants de Cargo, à faire suspendre le projet de démantèlement?

Philipp Hadorn: Non, mais ils n'ont pas réussi non plus à faire qu'on le trouve bien. Ils nous avaient invités pour nous convaincre.

CFF Cargo argumente la fermeture des points de desserte par les chiffres rouges obtenus dans le trafic par wagons complets. Parallèlement, le Parlement souhaite renforcer le trafic marchandises dans les régions et les conditions cadres pourraient donc s'améliorer dans les deux ans. La « période de vaches maigres » ne pourrait-elle pas être allégée par des indemnités ?

Nous voulions lutter aux côtés de CFF Cargo pour passer ce cap et trouver des financements pour combler les déficits, avant que le Parlement ne présente sa stratégie globale. Mais CFF Cargo nous a bien expliqué qu'il n'en était pas question, *Suite en page 12*

SIGNER LA PÉTITION MAINTENANT:

Stop aux coupes drastiques dans le trafic par wagons complets

PRESQUE UN POINT DE DESSERTE SUR TROIS EST EN DANGER EN SUISSE

CFF Cargo examine 155 points de desserte servant au trafic par wagons complets ; ils sont tous menacés de fermeture. Cette stratégie n'est pas la bonne :

- postes menacés : des douzaines de postes sont en danger; dans les points de desserte, dans les gares de triage, dans la centrale;

- suppressions au lieu d'extension : les CFF ne doivent pas arrêter l'exploitation là où le trafic n'est pas rentable, ils doivent plutôt trouver des clients supplémentaires ou rechercher des soutiens financiers ;
- affront envers les autorités politiques : avant même que le

Conseil fédéral ne fasse connaître sa position concernant le trafic par wagons complets, CFF Cargo le met devant le fait accompli ;

- transfert erroné : le peuple suisse veut transférer les marchandises de la route au rail. Il est inconcevable que les Che-

mins de fer fédéraux aillent dans le sens contraire!

Nous exigeons : que CFF Cargo stoppe le projet de démantèlement du réseau jusqu'à ce que les bases politiques soient claires.

Prénom, Nom

Lieu de résidence

Signature

Collaborateur CFF
oui/non

Retourner les formulaires, même incomplets, **jusqu'au 12 avril, au SEV, case postale, 3000 Berne 6.**
Renseignements: Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, philipp.hadorn@sev-online.ch

DOSSIER



Archiv SEV

Philipp Hadorn: « CFF Cargo pourrait profiter d'un côté de grands volumes de travail et de l'autre côté, en périphérie, continuer à servir les dessertes à moindre trafic, s'il y avait des indemnités prévues pour cela. »

LE PROJET CFF « NETZ » : CHRONOLOGIE

CFF Cargo fait du déficit. Selon la convention de prestations, les CFF doivent, à moyen terme, exploiter de manière rentable le trafic marchandises. Parallèlement, les CFF ont le mandat de « fournir à la Confédération toutes les informations nécessaires sur l'imputation des coûts aux utilisateurs pour décider d'une augmentation des indemnités » (article 14 de la convention de prestations).

14 octobre 2010 : une motion de la commission des transports du Conseil des Etats (CCT-CE) demande une stratégie globale pour l'« avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ».
24 novembre 2010 : le Conseil fédéral propose d'accepter cette motion.
Été 2011 : CFF Cargo adopte une nouvelle orientation du trafic régional en Suisse. Dans le cadre du projet

« Netz », l'entreprise va examiner 155 points de desserte sur 500, dont 29 qui constituent l'offre de base.

28 février 2012 : Le SEV exige de CFF Cargo, dans le cadre de la consultation en cours obligatoire selon les lignes directrices, la suspension du projet « Netz », jusqu'à ce que le Conseil fédéral ait présenté sa stratégie globale selon la motion d'octobre 2010.

28 février 2012 : le conseiller aux Etats Didier Berberat (PS/NE) demande au Conseil fédéral si la suppression de 155 dessertes amène réellement des économies, si elle ne va pas à l'encontre de la volonté politique pour le transfert du trafic marchandises et si on ne doit pas craindre des démantèlements d'infrastructure et des suppressions de lignes si toute une partie du réseau de chemin de fer n'est plus

utilisé que pour le trafic régional.

9 mars 2012 : CFF Cargo répond au SEV qu'il n'y a rien qui concerne la politique du personnel, et que l'entreprise ne peut pas se prononcer formellement sur les suggestions au niveau de la politique des transports puisque c'est de la compétence des autorités politiques. Le SEV a alors répondu le jour même qu'il attendait des réponses aux questions posées.

14 mars 2012 : Philipp Hadorn pose, au travers d'une interpellation, quelques questions critiques sur le projet Netz (voir encadré en page 12) au Conseil fédéral.
15 mars 2012 : CFF Cargo ne répond aux questions posées qu'en partie. Le SEV reste sans réponse concernant les chiffres demandés sur les effets qu'aurait le projet sur les autres divisions

CFF ainsi que ceux sur les points de desserte (économies, risques dans les relations avec la clientèle, pertes en volumes transportés). CFF n'est pas prêt à suspendre le projet.

16 mars 2012 : le SEV lance une pétition.

21 mars 2012 : Le Conseil fédéral prend connaissance du projet « Netz » et juge les réductions prévues comme défendables, comme cela a été communiqué par l'OFT. Le Conseil fédéral n'y voit aucun préjudice à la conception globale pour la promotion du trafic marchandises et renonce, en accord avec les CFF (!), à demander au Parlement des indemnités supplémentaires.

21 mars 2012 : une discussion avec la direction de CFF Cargo montre bien qu'elle ne veut pas d'aide pour les 155 dessertes mais simplement les fermer.

INFORMATIONS LACUNAIRES AUX CLIENTS

Le Conseil fédéral ne voit pas d'objection au réexamen voire à la fermeture de 155 points de desserte de CFF Cargo. Aux côtés du SEV, l'association des chargeurs (VAP), s'indigne. Pour Franz Steinegger, son président, la réponse du Conseil fédéral est un mauvais signal, car en réduisant l'offre, on favorise le retour des marchandises sur la route. Il regrette également le manque d'informations des CFF aux intéressés. Selon lui, CFF Cargo et la Confédération se concentrent sur le transit de marchandises, un secteur très rentable et négligent le fret sur rail sur le territoire suisse. « Le problème actuel concerne surtout les petites et moyennes entreprises dans des régions périphériques », a-t-il précisé.

ats

Suite de la page 10

et n'ont montré aucun intérêt à continuer à gérer le réseau actuel de trafic par wagons complets.

Vu les chiffres rouges, est-ce compréhensible ?

CFF Cargo n'a pas le mandat de passer aux chiffres noirs d'un jour à l'autre. Selon la convention de prestations des CFF avec la Confédération en tant que propriétaire, un trafic marchandises autonome économiquement n'est l'objectif qu'à moyen terme. Cela signifie que « si le réseau ne correspond pas aux besoins, les CFF fournissent à la Confédération toutes les informations nécessaires sur l'imputation des coûts aux utilisateurs pour décider d'une augmentation des indemnités ». Les CFF sont donc invités à demander des indemnités. Mais leur direc-

» CFF Cargo est invitée, dans la convention de prestations, à demander des indemnités. «

tion va dans l'autre sens et ne veut pas en entendre parler.

Et le Conseil fédéral ne veut pas non plus en demander. Le Parlement pourrait-il donc en discuter tout prochainement ?

Théoriquement oui. Mais il faudrait pour cela encore un peu travailler au niveau du lobbying aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du Parlement.

CFF Cargo fait aussi valoir le fait qu'en pouvant investir dans un réseau réduit, cela ferait augmenter le volume sur les rails, contrairement à si elle maintient de nombreux lieux où peu de wagons passent chaque année ?

Oui. Mais le trafic par wagons complets fait partie du service public. CFF Cargo pourrait axer sur de grands volumes mais également maintenir les points en périphérie qui brassent peu de volumes, si ceux-ci étaient dédommagés, donc comme activité « accessoire » aux côtés de l'activité principale. L'entreprise dit plutôt : non, nous n'en voulons pas, car



Philipp Hadorn: « Le trafic marchandises par wagons complets fait partie du service public. »

les montants qui vont aux transports publics sont fixes et que si CFF Cargo les utilise, ils manqueront ailleurs. Ces dédommagements ne devraient pourtant pas venir uniquement de la Confédération. Il y a également lieu de négocier les prix avec la clientèle : des moyens supplémentaires pourraient être

dégagés ainsi. Il y a aussi les communes, qui seraient prêtes à contribuer pour garantir le maintien de ces points de desserte. Et si les cantons calculent le nombre de camions qui seront en plus sur les routes et les coûts que cela engendra, ils seront peut-être prêts à investir dans ce domaine. C'est un jeu à somme nulle pour eux. Je ne peux pas comprendre que CFF Cargo ne veuille pas s'engager pour obtenir des moyens supplémentaires et ne veuille faire tourner les dessertes que lorsqu'elle y est contrainte.

A ce jour, CFF Cargo n'a pas encore détaillé les 155 lieux menacés, ni le nombre de places de travail qui seraient supprimées. Quand est-ce qu'on le saura ?

Pour l'instant, CFF Cargo mène des discussions avec les cantons et les clients individuels. Elle veut d'abord leur expliquer la situation. Dans une certaine mesure, cela est compréhensible. Mais le fait qu'elle ne nous transmette pas les plans cantonaux est indigne d'un partenariat social.

On peut avoir l'impression que les dés sont jetés. Les communes vont-elles vraiment être incluses dans les négociations ?

Nous avons l'impression que CFF Cargo ne bouge pas assez dans ce sens. D'un côté, elle présente la situation aux cantons, certes, mais prendre contact avec les communes pour trouver des solutions va apparemment à l'encontre de la volonté de l'entreprise.

Combien de places de travail sont menacées ?

Il y en a des douzaines dans deux domaines : à Cargo même chez les mécaniciens de locomotives, les spécialistes RCP et les contrôleurs techniques, jusqu'au personnel administratif. Bref, quasi toutes les catégories sont concernées. Mais d'autres places de travail seraient concernées dans d'autres divisions, par exemple à l'entretien dans les Ateliers Industriels. Pour une partie des catégories professionnelles, il serait plus simple de retrouver un emploi que pour d'autres, pour lesquels ce serait très difficile. Il faut noter que chez CFF Cargo, de nombreux postes sont en train d'être supprimés dans l'Overhead et que les coûts structurels ont déjà été réduits fortement surtout en supprimant des places de travail.

Tu luttas contre le projet « Netz » également au niveau politique, en tant que conseiller national et tu viens de déposer une interpellation. A part ça, que fait le SEV ?

Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ces suppressions ne doivent pas se faire : au niveau des transports mais aussi au niveau de la protection de l'environnement. Nous trouvons donc de l'appui auprès d'autres associations, telles que l'ATE ou l'Association des chargeurs (VAP), mais il vaut aussi la peine de travailler en commun avec les gouvernements cantonaux et les régions, ainsi les associations qui défendent les usagers de la route, puisque les camions supplémentaires constitueraient des freins pour les automobilistes individuels. Si une ligne n'accueille plus de trafic marchandises, il y a davantage de danger que cette ligne soit remplacée par une ligne de bus, avec la perte de confort que cela entraîne pour les voyageurs.

Le SEV se forge donc des alliances afin de pouvoir intervenir, avant que les décisions de Cargo ne tombent, c'est bien ça ?

Oui, et en tant que syndicat, nous luttons également aux côtés de nos membres. Nous avons lancé une pétition (merci de la signer !). Le fait que nous ayons accepté les suppressions dans l'Overhead montre bien que nous sommes prêts à réagir de manière pragmatique lorsqu'il s'agit de projets compréhensibles, en acceptant certaines mesures et en accompagnant leur mise en route afin que ce soit acceptable socialement. Mais ce projet-là, avec de fausses décisions au faux moment, il faut absolument l'éviter. Nous sommes impatients de voir comment réagissent nos membres. Sans leur soutien, nous n'y arriverons pas.

Interview: Markus Fischer/Hes

INTERPELLATION

Les projets de démantèlement chez CFF Cargo mettent-ils en danger l'avenir du trafic marchandises sur le rail ?

C'est sous ce titre que Philipp Hadorn a déposée une interpellation le 14 mars au Conseil national. Le Conseil fédéral devra répondre à ses questions (résumées ici) d'ici la prochaine session :

1. Le Conseil fédéral considère-t-il un trafic marchandises par wagons complets sûr, efficace et couvrant tout le territoire comme base pour relever les défis des transports (de marchandises) en Suisse et le voit-il comme une partie du service public ?
2. Quelles seraient les conséquences de l'application du projet de démantèlement de CFF Cargo sur l'atteinte des objectifs fixés par la stratégie globale actuellement à l'étude sur l'évolution du trafic marchandises dans les régions ?
3. Ce démantèlement aurait-il des conséquences: a) pour les régions, b) les entreprises

(les chargeurs et les entreprises de transport, c) d'autres chemins de fer, d) la charge supplémentaire sur les routes, e) la sécurité, f) le marché du travail, f) la perte de savoir-faire et g) la pollution / les effets sur l'environnement ?

4. Le Conseil fédéral pense-t-il également qu'avant de prendre de telles mesures, il faudrait attendre la stratégie globale qui est à l'étude, afin de ne pas devoir travailler avec des « faits accomplis », ce qui limiterait les possibilités d'action à l'avenir ?
5. Quand est-ce qu'on aura connaissance de la stratégie globale ?
6. Comment pourrait-on d'ici là assurer le financement du réseau actuel ? Est-ce que les entreprises en difficulté pourraient compter sur une augmentation des indemnités pour cette période de transition ?

Commission féminine

8 mai	<p>■ SEV Commission féminine</p>	Mardi 8 mai : séance de la commission féminine au secrétariat central du SEV à Berne.
3 octobre		Mercredi 3 octobre: séance de la commission féminine au secrétariat central du SEV à Berne;
23 novembre		Vendredi 23 novembre: Journée de formation, Hôtel Bern, à Berne. <i>Barbara Amsler, secrétaire syndicale</i>

Sous-fédération VPT

Mardi 3 avril	<p>■ VPT Branche tourisme</p>	Cette journée sera consacrée au thème « Une CCT pour les remontées mécaniques ». Les participants auront l'occasion de visiter le funiculaire Marzili au coeur de la ville de Berne. Cordiale invitation à tous les membres SEV intéressés. S'inscrire de suite au 031 357 57 32 ou christina.jaeggi@sev-online.ch
Berne Secrétariat central SEV		

Sections

Vendredi 30 mars 18 h 00 Yverdon-les-Bains Restaurant La Grange	<p>■ ts Région Romandie Nord Ouest</p>	Tous les collègues libres ou en congés ainsi que les retraités sont les bienvenus. Werner Schwarzer, président central de la sous-fédération ts sera présent. Pour toutes questions, contactez le président Willi Wenger, Westholz 2, 2504 Biel-Bienne.
Assemblée générale		<i>Votre comité</i>

Samedi 31 mars 10 h 15 La Chaux-de-Fonds Restaurant Grand-Pont	<p>■ Travaux Arc jurassien</p>	Nous aurons le plaisir de vous accueillir au Café-restaurant du Grand-Pont, avenue Léopold-Robert 118, à La Chaux-de-Fonds. Patrick Rouvinez de SEV Assurances sera parmi nous.
Assemblée de printemps		<i>Le comité</i>

Samedi 31 mars 17 h 00 Genève BS Montbrillant rue Gares 4	<p>■ RPV Genève</p>	Ordre du jour statutaire. Le comité compte sur une présence nombreuse.
Assemblée générale		Suite à cette assemblée, un souper sera servi. <i>Pour le comité: Michel Tochtermann</i>

Jedi 5 avril De 15 h 00 à 21 h 00 Lausanne Dépôt de Perrelet	<p>■ VPT TL Cave GESTL</p> <p>Ouverture de la cave</p>	Pour accompagner vos repas de fêtes pascales nous vous proposons les actions suivantes.
Ce jeudi 5 avril nous ne serons pas à Rome comme les cloches à Pâques, mais bien présents pour l'ouverture mensuelle de votre cave. Nous vous souhaitons d'ores et déjà de passer d'agréables fêtes pascales. Le traditionnel verre de l'amitié vous attend. Nous vous rappelons notre grande ouverture avec repas qui, elle, aura lieu le vendredi 25 mai.		<p>Vins Suisses Rosé Liseron d'Or 7/10 (Cordonier) Fr. 9.50 la bt.; Rosé Liseron d'Or 5/10 (Cordonier) Fr. 6.50 la bt.; Rosé Cèil de Perdrix 7/10 (Dizerens) Fr. 9.- la bt.; Rosé Cèil de Perdrix 5/10 (Dizerens) Fr. 7.- la bt.; Domaine de la Crausaz rouge (Dizerens) Fr. 12.- la bt. au lieu de Fr. 15.90</p> <p>Vins Français Château Laroque St.Emilion Grand Cru Fr. 24.- la bt.; Château Ferrand Bordeaux Fr. 20.- la bt.; Pommard AOC 2008 Fr. 29.- la bt.</p> <p>Vins Flétris Malvoisie flétri Fr.18.- la bt.; Muscat flétri Fr.18.- la bt.; Cryo vin doux 3/8 Pinot gris (Dizerens) Fr.18.- la bt.</p> <p><i>Votre GESTL</i></p>

Pensionnés

Mercredi 25 avril	<p>■ PV Vaud</p> <p>Sortie de printemps en Pays bernois</p>	Nous voilà bientôt sortis de l'hiver et pour marquer le début du printemps nous vous invitons à dîner tout en naviguant sur le lac de Thoune à l'entrée de l'Oberland bernois. Nous vous proposons le programme suivant : Départ de Lausanne à 9 h 45, depuis la voie 1 avec l'IR 2521. Nous atteindrons Berne à 10 h 57 et repartirons pour Thoune à 11 h 07. Après une courte marche nous quitterons le port de Thoune à 11 h 40 pour y revenir à 16 h 20. Entretiens nous aurons eu un apéritif bien mérité, puis il sera servi : une petite salade verte suivie d'un émincé de poulet à la sauce au curry accompagné de riz aux amandes garni aux fruits frais et pour le dessert une salade d'agrumes avec sorbet à l'orange sanguine, sans oublier vin, eau minérale et café.
Inscription jusqu'au lundi 16 avril , par carte postale, adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, en mentionnant nom, prénom, adresse et nombre de personnes, ou par courriel : jean-pierre@genevay.net		Cette année encore le prix reste inchangé et s'élève à Fr. 50.- par personne. Le montant sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans durant l'année auront droit à une petite surprise. Titre de transport : carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination d'Interlaken.

Mardi 8 mai 09 h 15 Morat Gare	<p>■ PV Fribourg</p> <p>Visite de l'entreprise Roland SA à Morat</p>	La commission d'animation de la PV Fribourg vous invite à la visite de Roland SA à Morat le mardi 8 mai 2012. Rendez-vous à 9 h 15. à la gare de Morat (devant le Buffet de la Gare). Horaire: Fribourg dp. 8 h 32 h.; Payerne dp. 8 h 36; Berne dp. 8 h 34 Retour: chaque heure au 01 dir. Fribourg, 03 dir. Payerne et 17 dir. Berne. Chacun est responsable de son titre de transport. Parking au Buffet de la Gare pour ceux qui viennent en voiture. 10 à 12 min. à pied pour rejoindre la maison Roland SA. Visite de 9 h 30. à 12 h. env. (plusieurs escaliers). Pour ceux qui le désirent (à préciser lors de l'inscription) repas de midi en commun au Buffet de la Gare de Morat pour 25 fr. Menu : salade mêlée, rôti de porc sauce aux champignons, pommes mousseline, légume, glace; café offert par la PV.
Inscriptions : jusqu'au 30 avril , en précisant si vous participez au repas, auprès de Jean-Bernard Michel, tél. 026 470 25 26 ou de Marguerite Michel, tél. 026 475 17 62. Visite limitée à 45 personnes.		<i>Le comité</i>

Loisirs

Vendredi 13 avril Münchenbuchsee Golfsport Moossee	<p>■ USSC Golf</p>	Ouverture du tournoi et assemblée générale des membres au Golfsport Moossee de Münchenbuchsee.
		<i>USSC</i>

■ TS commission centrale

Projet « newRIDA »

La commission centrale s'est penchée intensivement sur le projet « newRIDA » de l'unité P-VS. Le team RIDA s'occupe des 1500 automates à billets dans une structure régionale, et jusqu'à aujourd'hui il n'existe aucun processus uniformisé pour l'entretien des automates de service. Chaque région travaille selon ses propres processus. Avec l'application de « newRIDA », la qualité de l'entretien des automates doit maintenant continuer d'être optimisée et leur nombre doit augmenter pour que la clientèle soit encore plus satisfaite. Avec l'introduction de processus uniformes et de standards, la réparation des pannes et l'entretien préventif seront professionnalisés. Avec les modifications du système, les exigences vis-à-vis du personnel augmentent et demandent aussi une adaptation des profils d'exigences et des descriptions de postes. Dans toute la Suisse, 67 collaboratrices et collaborateurs pourraient être touchés par ces changements. La phase de concept sommaire est terminée depuis novembre 2011 et elle a été remplacée par la phase de concept détaillé. L'application du projet débute en été 2012 et doit être terminée en mai 2013. Après la décision de principe

de la direction P-VS, nous allons définir la suite à donner selon la directive Z 174.1. Naturellement, nous informons constamment à ce sujet.

La commission de gestion (CG) approuve la tenue des affaires

La CG a examiné en détails le déroulement des affaires 2011 ainsi que la caisse de la sous-fédération TS. Sur la base des procès-verbaux, la CG considère que l'année 2011 était très intensive pour la commission centrale et le comité central. Les tâches à accomplir prennent de plus en plus de temps, mais aussi la complexité des affaires et des projets demande de plus en plus de know-how. Pour cette raison, la CG loue le bon déroulement des affaires et fait mention des divers succès obtenus par la sous-fédération pour le bien de ses membres et du personnel. Après examen de la caisse, on peut dire que la sous-fédération a des bases bien saines, grâce à une administration des finances économe. Le budget à venir fait également bonne impression. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss pour son travail soigné et nous recommandons de continuer avec le même élan aussi pendant cette année et de traiter les affaires avec la même persévérance. TS

■ VPT services ferroviaires

Un nouveau comité a été élu à la tête de la section

L'assemblée générale de printemps de la section VPT services ferroviaires s'est déroulée le mercredi 7 mars au secrétariat central SEV à Berne. Une trentaine de collègues étaient présents dont trois retraités. Rappelons que la section VPT services ferroviaires organise les employés des trains de nuit et de la restauration ferroviaire. Le point principal de l'ordre du jour

est sensée défendre les intérêts (elvetino, RailCourmet, swissAlps et deux filiales de la DB). Ce comité élargi se réunira une ou deux fois par année. L'importante rotation du personnel qu'il y a chez elvetino rend encore plus difficile est nécessaire le travail de recrutement. Le président du SEV Giorgio Tuti a souligné l'importance du recrutement pour lequel les se-

Le budget 2011 prévoit un résultat équilibré.

Renouvellement de la CCT

Pour conclure, l'assemblée a accordé son plein soutien aux membres du comité qui seront chargés de négocier le renouvellement de la convention collective de travail. Un appui analogue a été donné pour appuyer la revendication des employés de



Les nouveaux membres du comité élargi. De g. à d. : Alessandro Bianchi, Mamisoa Fuligno, Jean-François Stern (caissier), Nicolas Waringo, Nicolas Maritz, Mohamed Ali Mwachotea, Eleonora Wüthrich (présidente), Samir Bedoui, Vinicio Sabetta, Ciro Langella, Khadija Khouly, Ananda Kankanamge, Lutz Karger. Il manque sur la photo Mijo Maric.

était consacré à l'élection du nouveau comité qui dirigera durant les quatre prochaines années les destinées de la section. Le président Ferruccio Calogero Noto a décidé de passer la main car il a quitté son emploi chez elvetino et la section n'a pas les moyens de financer un poste à plein temps.

Ferruccio Calogero Noto quitte

Quoi qu'il en soit, Ferruccio laissera un grand vide, comme l'ont souligné divers intervenants. Cependant un membre a formellement demandé à Ferruccio de rester à la présidence de la section. Mais Ferruccio a répondu « que ce ne serait pas une bonne solution de rester en place ; du reste ce n'est pas sain qu'une organisation s'identifie outre mesure à une seule personne. Maintenant c'est à quelqu'un d'entre vous de prendre le relais ».

Eleonora Wüthrich, présidente

L'assemblée a élu Eleonora Wüthrich à la présidence de la section. Un comité élargi a été également élu pouvant ainsi représenter toutes les régions linguistiques et tous les corps de métiers dont la sec-

crétaires du SEV peuvent également donner un coup de main. Les comptes 2011 ont été bouclés avec un léger bénéfice rendu possible grâce à l'aide du fonds de secours.

la restauration ferroviaire qui travaillent sur les TGV Lyria. Ces derniers demandent des indemnités pour le service effectué dans les voitures 1^{ère} classe. FI/AC

DÉCÈS

Raymond Chatton, chef de service retraité, Fribourg; décédé le 14 mars dans sa 92^e année. PV Fribourg.

Alice Dalle, veuve de Jean-Pierre, Yverdon-les-Bains; décédée le 6 mars dans sa 75^e année. PV Vaud.

André Delessert, conducteur retraité, Petit-Lancy; décédé le 16 mars dans sa 83^e année. TPG SEV Retraités.

André Desponds, monteur de voies, retraité, Chavornay; décédé le 25 février dans sa 82^e année. PV Vaud.

Aimé Godel, chef de train retraité, Fribourg; décédé le 20 mars dans sa 94^e année. Ancien président de la PV Fribourg.

Agénor Golaz, agent du mouvement retraité, Croy; décédé le 10 mars dans sa 91^e année. PV Vaud.

Friedrich Häni, chef contrôle des wagons retraité, Biel-Bienne; décédé le 12 mars dans sa 92^e année. PV Biel-Bienne.

Monique Hirschi, veuve de Henri, Delémont; décédée le 14 mars

dans sa 83^e année. PV Jura.

Claude Janin, Cossonay-Ville; décédé le 14 mars dans sa 68^e année. VPT TL.

Otto Jenny, chef de groupe retraité, Fribourg; décédé le 16 mars dans sa 83^e année. PV Fribourg.

Albert Keim, conducteur retraité, Thônex; décédé le 20 mars dans sa 85^e année. TPG SEV Retraités.

Roland Lavanchy, chef ouvrier principal retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 3 mars dans sa 89^e année. PV Vaud.

Alfred Monnier, chef de district retraité, Eclépens; décédé le 11 mars dans sa 85^e année. PV Vaud.

Margaretha Pulver, veuve d'André, Ortschaftswaben; décédée le 13 mars dans sa 77^e année. PV Biel-Bienne.

André Redard, mécanicien retraité, Neuchâtel; décédé le 12 mars dans sa 88^e année. PV Neuchâtel.

Romain Vouillamoz, chef de service retraité, Renens; décédé le 12 mars dans sa dans sa 90^e année. PV Vaud.



Le président du SEV Giorgio Tuti félicite Samir Bedoui, serveur dans les voitures restaurant pour ses 25 ans de fidélité au SEV, et Ferruccio Calogero Noto qui quitte la présidence satisfait du travail accompli.



La secrétaire SEV Regula Bieri (à droite) suit avec beaucoup d'engagement l'activité de la section VPT services ferroviaires. D'ici quelques semaines elle sera au bénéfice d'un congé maternité. Elle sera temporairement remplacée par Karin Rykart (à gauche), conseillère communale du parti Les Verts à Zurich; elle travaille au SEV depuis le 1^{er} mars de cette année.

■ ZPV commission centrale

Examen des structures de la sous-fédération

Lors de la séance du 13 mars à Olten, la commission centrale a débattu de la révision des structures de la sous-fédération ZPV. Les présidents des sections sont à nouveau invités à soumettre leurs idées d'ici le 15 avril directement auprès du président central Andreas Menet. Ainsi, lors de la séance du comité central des 25 et 26 septembre 2012, les propositions pourront être discutées dans les détails.

Pour la journée des jeunes du 19 avril prochain, des affiches ont été imprimées et distribuées aux sections. Les responsables de l'organisa-

tion de cette journée caressent l'espoir que de nombreux jeunes répondent favorablement à l'invitation.

Une pétition pour changer le port des badges nominatifs a été lancée. La récolte des signatures aura lieu jusqu'à la mi-avril.

La nouvelle convention collective de travail du Rhätsche Bahn entrera en vigueur ce 1^{er} avril (et ce n'est pas une blague !).

Lors de l'assemblée des délégués du 23 mai prochain auront lieu les élections statutaires de la sous-fédération.

Le 12 avril prochain aura lieu une journée ouverte à tous les agents de train. Il y a encore des places disponibles. Veuillez vous inscrire svp auprès de : andreas.menet@zpv.ch.

Précision

En page 15 du numéro 5 de *contact.sev*, un texte encadré évoque par erreur l'assemblée des délégués de la ZPV de l'année passée. Mais, comme chacun sait, la prochaine assemblée des délégués aura lieu le mercredi 23 mai prochain.

■ PV Valais

Augmentation des cotisations syndicales refusée

Assemblée générale du 13 mars 2012 à Martigny.

Le président de la PV Valais Alfred Imhof a eu le plaisir d'ouvrir l'assemblée générale 2012 en présence de 77 membres. Bernard Demierre, vice-président central PV, et Patrick Rouvinez, responsable de SEV-Assurances Lausanne, étaient nos invités. Patrick a de plus assuré la traduction simultanée de nos propos. Le collègue Claudy Blanchet a été comme vérificateur du procès-verbal. Le rapport du président, le PV de l'assemblée précédente ainsi que les comptes ont été acceptés avec remerciements pour leurs auteurs. Outre les objets statutaires, l'ordre du jour comportait l'élection d'un membre du comité en remplacement de Frédy démissionnaire pour la fin de l'exercice 2013. Walter Schmid a été élu à l'unani-

mité et le collègue Erwin Steiner a été élu comme membre suppléant à la CdG.

Pas d'augmentation des cots

Les trois propositions du SEV concernant l'augmentation des cotisations syndicales ont été refusées. L'assemblée a accepté la modification d'un article de son règlement de gestion relatif à nos membres nonagénaires. Cette année nous avons le plaisir de



Patrick Rouvinez, un fidèle invité des assemblées PV Valais.

compter 34 octogénaires parmi nos membres. 12 étaient présents et 7 s'étaient excusés. Nos meilleurs vœux à eux tous. Nos manifestations 2012 auront lieu le 20 juin pour la sortie annuelle, le 15 novembre pour l'assemblée d'automne, le 13 décembre pour la Fête de Noël du Bas-Valais et le 18 décembre pour la Fête de Noël du Haut-Valais. Après avoir rappelé la possibilité d'acquiescer des chèques REKA et des bons de vacances et celle de participer aux croisières organisées par les CFF, le président a remercié nos invités ainsi que chaque membre pour sa contribution à la bonne marche de notre section.

Après l'apéro offert par la section et un bon repas en commun, la journée a passé rapidement. Prochain rendez-vous : sortie annuelle du 20 juin à Druogno.

M. Oberli, secr.

■ PV Genève

Unireso offre un bon de 50 francs

Assemblée de section du mardi 6 mars 2012.

Présents 55, excusés 12. Valérie Solano (secrétaire régionale SEV Genève) devait être notre hôte du jour mais le cours « droit du travail » qu'elle suit ne permet pas d'absence. Le comité -in cor-

pore- a été réélu pour un tour (2013-2016).

Caisse de pensions : avec un taux de couverture de 96,4 % et un rendement de 1,85 %, l'échéance de 2019 – pour une situation financière confortable – paraît compromise. Prions pour un indice des prix à la consommation

« sage » et... des primes maladies « maîtrisées » !

FVP, bonne nouvelle pour les membres de la section PV-Ge : votre comité a rencontré les tpg qui ont intercédé pour nous auprès d'Unireso. Vous allez recevoir un bon de 50 francs à valoir sur l'abonnement annuel senior

COURRIER DES LECTEURS

SOYONS SOLIDAIRES

■ J'ai lu dans *contact.sev* N°4 que Giorgio Tuti faisait allusion à la solidarité des membres afin de pouvoir mieux nous appuyer car il est difficile de se défendre seul. Je n'étais pas forcément convaincu que cela pouvait réellement modifier des choses. Et bien oui, la solidarité d'une équipe peut le faire, mais comme tu le sais, dans le monde d'aujourd'hui on est chacun pour soi ce qui peut bien profiter à l'entreprise et à l'employeur.

Dans notre compagnie (Travys SA), nos supérieurs ont voulu bien faire en respectant certaines demandes de chauffeurs de lignes urbaines de pouvoir changer de ligne afin de ne pas faire toute la journée la même boucle. L'horaire 2010 était presque parfait, lors du changement au passage de l'horaire 2011 et en tenant compte des demandes, certains tours de service pour les chauffeurs sont devenus l'enfer, les pauses entre deux prises de service se sont rallongées, l'information n'a pas suivi, etc.

Le mal étant fait, la commission des horaires ainsi que notre vice-président ont pris contact avec la direction afin de pouvoir améliorer des tours. Ceci a pris du temps, mais – c'est une première pour moi – on pourra modifier les tours de service déjà dans le courant de cette année 2012. Il est sûr que nous ne pouvons pas contenter tout le monde et que notre commission va essayer de mieux faire pour 2013. Donc oui, soyons solidaires et concentrons nos efforts ensemble.

Christophe Burgy,
président VPT Nord vaudois

BRENSCINO

■ Nos prédécesseurs, sortant sou par sou de leurs portemonnaie maigrelets, avaient constitué un patrimoine remarquable et acquis plusieurs biens fonciers. Seul subsiste actuellement le Parkhotel Brenscino comme témoin de leur audace. Des réserves de terrain très bien situées appartiennent aussi à l'hôtel et en parachèvent la valeur.

Les déficits qui se répètent d'année en année provoquent la fonte du reste de la fortune du SEV. Le chef des finances admet à cœur ouvert que l'évolution des comptes de notre syndicat nous conduit vers l'abîme. Un examen de tous les coûts internes est devenu incontournable.

Le Comité SEV – seule instance responsable – hésite à s'emparer de cette patate apparemment brûlante. Il a commencé par se réfugier derrière une augmentation des cotisations, sans s'attaquer aux racines du problème financier. En outre, il vient maintenant de donner son feu vert à la vente d'un terrain proche de notre Parkhotel Brenscino. C'est une mesure de dernier recours qu'il ne fallait prendre qu'en cas de détresse. L'argent de la vente sera investi dans une installation de wellness dont on n'attend même pas de recettes supplémentaires et on accepte que la tranquillité de la piscine et de sa pelouse soit mise à mal par une route d'accès qui doit viabiliser la parcelle en question.

La manière insouciance avec laquelle, au SEV, on traite le patrimoine laborieusement constitué par nos prédécesseurs me fait mal.

Josef Bühler, PV

« Tout Genève » (450 au lieu de 500 francs). Profitez-en et merci les tpg et Unireso pour ce geste apprécié.

Augmentation de la cotisation syndicale : nous pensons que la PV ne devrait pas décider pour les actifs. Bernard Demierre, vice-président central, apporte quelques précisions sur les premiers échos des sections PV en Suisse. Après explications sur le projet, nous passons au vote consultatif :

Module 1, « cotisations différenciées pour les bas revenus et les retraités » : OUI 46 NON 14; Module 2, « amélioration présence en surface » : OUI 2 NON 17; Module 3, « déficit structurel du SEV » : OUI 0 NON 26.

La sortie de section aura lieu le mardi 15 mai, destination St-Gingolph (CH) avec repas au « Rivage ». Transports publics, train – bateau – train. Prix maintenu à 50 francs par personne, vous recevrez un courrier ad hoc. Bob

Davantage de passagers en 2011 pour la navigation helvétique

Navigation : ça baigne !

En 2011, 12,5 millions de passagers ont navigué sur les lacs et les cours d'eau.

Selon une enquête réalisée par l'Association des entreprises suisses de navigation, les fréquences ont pu être augmentées de 2% par rapport à l'année 2010 en dépit d'une météo peu clémente et de la forte cotation du franc suisse.

C'est ce qui ressort d'une enquête réalisée par l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN). Au total, 12 457 000 personnes ont utilisé ce moyen de transport. Cette croissance est d'autant plus réjouissante qu'elle intervient alors que les conditions météorologiques étaient peu clémentes et que la forte cotation du franc suisse défavorisait cette

branche. Il a beaucoup plu durant le mois de juillet et il faisait froid. La navigation sur le Lac Inférieur et le Rhin a dû, par exemple, reporter la date d'ouverture de l'exploitation normale au début de juin en raison du niveau d'eau trop bas.

Alors que la compagnie de navigation de l'Oberland bernois (lacs de Thoune et de Brienz) ainsi que celles qui opèrent sur le lac d'Aegeri, le Lac Inférieur et le Rhin, les lacs de Neuchâtel et de Morat et le Lac Majeur ont enregistré une diminution des fréquences, de même que la société bâloise de navigation sur le Rhin, les autres compagnies ont constaté une augmentation réjouissante du nombre des passagers. La plus forte augmentation, exprimée en pourcentage, a été relevée sur le lac de Hall-

wil (près de 10 pour cent). Elle précède ainsi celle de la navigation sur le lac de Zurich et celui de Bienna.

Le Lac des Quatre-Cantons est le plus fréquenté

En tête du tableau relatif au nombre des passagers figure à nouveau le lac des Quatre-Cantons avec 2,391 millions de personnes, suivi par le lac de Zurich Horgen-Meilen avec 2,192 millions de personnes, le Lac Léman (2,006 millions) et le lac de Zurich (y compris la navigation sur la Limmat) avec 1,823 millions de personnes.

En revanche, les prestations de transport ont régressé, passant de 2,453 à 2,418 millions de kilomètres, ce qui souligne combien l'utilisation des bateaux est rationnelle.

com.

CYCLE DE FORMATION « MOVENDO » POUR REPRÉSENTANTS DE SALARIÉS DANS LES CAISSES DE PENSION

Ce cycle s'adresse principalement aux représentants des salariés dans les caisses de pension, en place ou en voie de l'être, mais également aux permanents syndicaux, ainsi qu'aux personnes concernées par les problèmes de la prévoyance professionnelle. Il a pour but de leur permettre d'assumer au mieux leurs fonctions. Lors de chaque journée, un thème relatif à la prévoyance professionnelle est développé, permettant de riches échanges entre les participants. Une attestation est délivrée en fin de cycle.

Les représentants des salariés dans un conseil de fondation et leurs suppléants peuvent prétendre à la prise en charge des frais de séminaire par leur caisse (art. 51 LPP). Pour les membres des fédérations de l'USS affiliées à Movendo, certaines journées peuvent être prises en charge par leur fédération, selon leur règlement interne. Les membres individuels ARPIP bénéficient du tarif préférentiel (frais de cours : CHF 230.-/jour).

Il est conseillé de suivre l'ensemble des modules du cycle. Si vous estimez n'avoir besoin que de certains contenus, vous avez la possibilité de vous inscrire uniquement aux modules qui vous intéressent.

Mentionnez sur votre bulletin d'inscription si vous désirez suivre l'entier du cycle en 2012/2013 ou simplement quelques-uns des modules.

Pour toutes informations, allez sur le site www.movendo.ch ou contactez directement vincent.brodard@sev-online.ch

Conseil de santé des drogueries suisses

Bien dans sa peau

Hypersensibilité

La peau est le plus grand organe de notre corps. Elle est à la fois une barrière de protection, un organe sensoriel et le miroir de l'âme. D'ailleurs, les expressions comme tenir à sa peau ou avoir quelqu'un dans la peau, prouvent bien l'importance de notre enveloppe charnelle!

Pour soigner sa peau correctement, il faut donc veiller à préserver son mécanisme de protection naturel. Ce mécanisme comprend notamment l'ensemble des bactéries protectrices qui vivent à la surface de la peau ainsi que la fine couche de sébum, de sueur et d'autres produits du métabolisme qui forme une barrière contre les éléments extérieurs.

En principe, la peau perd de la graisse et de l'eau chaque fois qu'on la nettoie. Raison pour laquelle il est conseillé d'appliquer une crème ou une lotion hydratante après chaque lavage – en particulier pour les peaux sensibles. Les produits qui contiennent les végétaux suivants conviennent bien: l'achillée, la camomille, la rudbekia, le souci et la sauge. Demandez à votre droguiste quels principes actifs naturels conviennent le mieux à votre type de peau.

atout santé



Les conseils de la droguerie

Nettoyage sur mesure

Les savons ont un bon pouvoir nettoyant. Leur inconvénient principal est cependant de déclencher une réaction alcaline: si l'on fait mousser le savon, le pH grimpe à 9 ou 11. Cela signifie que le manteau de protection acide de la peau est momentanément perturbé et ne peut donc remplir son rôle. **Les syndets** sont des substances nettoyantes de synthèse. Leur pH est généralement plus proche de celui de la peau que le pH des savons – ils conviennent donc mieux aux peaux à problèmes.

vitagate.ch

Un clic quotidien pour votre santé.

Vous trouverez des informations complémentaires sur ce thème sur la plate-forme de santé en ligne www.vitagate.ch/f_peau_soin.aspx



Association suisse des droguistes
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Téléphone 032 328 50 30

BON

20%



**Le concept de protection de la peau
Excipial pour les mains qui travaillent.**

20% de réduction sur tous les produits du concept Excipial de protection de la peau. Valable dans votre droguerie. Cette réduction est valable jusqu'au 29 février 2012 ou dans la limite des stocks disponibles.

Angle droit

La contre-accusation
comme moyen de pression

Un cas de protection juridique tel que traité par le service du SEV.

Les faits décrits ci-dessous se sont passés avant la mise en vigueur de la loi actuelle, qui prévoit qu'il n'y a plus besoin du dépôt d'une plainte pour que la procédure en cas d'agression démarre. Une contre-accusation est beaucoup moins attractive puisque même le retrait de la plainte de l'agressé n'arrête pas la procédure.

Le chef de train R. remarque un soir, tard, qu'un jeune homme s'apprête à vomir dans une section 1^{ère} classe du train, accompagné d'un ami alcoolisé lui aussi. Lorsqu'ils quittent le train, R. leur

parle et veut faire intervenir la police des transports. Mais il se fait agresser par les deux adolescents et reçoit un coup dans la nuque ainsi qu'un objet métallique contre son genou. R. s'est mis en position de défense. Les nombreux passants ne l'ont pas aidé, sauf un qui a appelé la police. Les deux agresseurs ont été conduits au poste par la police. Cinq jours plus tard, R. est convoqué également au poste, non pas en tant que victime mais en tant qu'accusé. Entretemps, les jeunes hommes l'avaient en effet accusé de les avoir agressés et mis leur vie en danger. R. porte alors plainte pour agression, dommage à la propriété et menace. Il dépose une demande de protection juridique auprès du SEV. R. ayant été blessé au genou et

ayant dû être arrêté quelques jours, le SEV lui met alors un avocat à disposition. Lors de l'enquête de police, deux témoins qui avaient pu observer la scène ont été interrogés. Ils n'ont pas vu les gestes agressifs des adolescents mais uniquement les gestes de défense de R. La procédure pénale n'a pas pu mettre la faute ni sur un ni sur l'autre. Entretemps les deux jeunes hommes se sont montrés raisonnables et se sont excusés auprès de R., ils lui ont promis un petit dédommagement et ont retiré leur plainte contre R. Cela a convaincu R. de retirer également sa plainte. Donc, une année et demie après les faits, le procureur a classé l'affaire.

Avec cette conclusion-là, il n'y a pas eu de dédommagement des différentes parties et les frais d'avocat ont été pris en charge par le SEV. R. a remercié le syndicat par ces mots: « Le SEV m'a bien conseillé et m'a mis à disposition un avocat expérimenté et compétent. Merci de votre soutien. »

L'équipe de la protection juridique

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: CHF 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 12 avril 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 5 avril à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 2 avril à 10 h.

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site www.sev-online.ch.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.-

Tous les nouveaux membres adhérant en 2012 reçoivent 12 mois gratuits de protection juridique!



Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/Lieu:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

Envoyer ce talon à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB « Pure one classic » ou des écouteurs « Urbanears Plattan »

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif « SEV by Anyway Solutions »

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne du 1^{er} janvier 2012 au 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



De Tavel à la vieille ville de Fribourg en passant par les gorges du Gottéron et la frontière linguistique

Balade dans le berceau du HC Gottéron



Jens Buchmüller a présidé l'ex-section KSC de Fribourg. Aujourd'hui il est agent de vente aux CFF à Payerne et Berne. Il nous propose une balade romantique de Tavel à Fribourg.

On rejoint Tavel (Tafers) avec les bus des Transports publics fribourgeois (TPF). Au cœur de Tavel, il est possible de visiter l'église St-Martin et la chapelle St-Jacques ornée de fresques du 18^e siècle. Le Musée de la Singine mérite d'être visité, il est aménagé dans une bâtisse en bois qui était à son origine l'école du village.

Nous quittons le chef-lieu de la Singine en empruntant la rue de Fribourg. Nous tournons à gauche 150 mètres

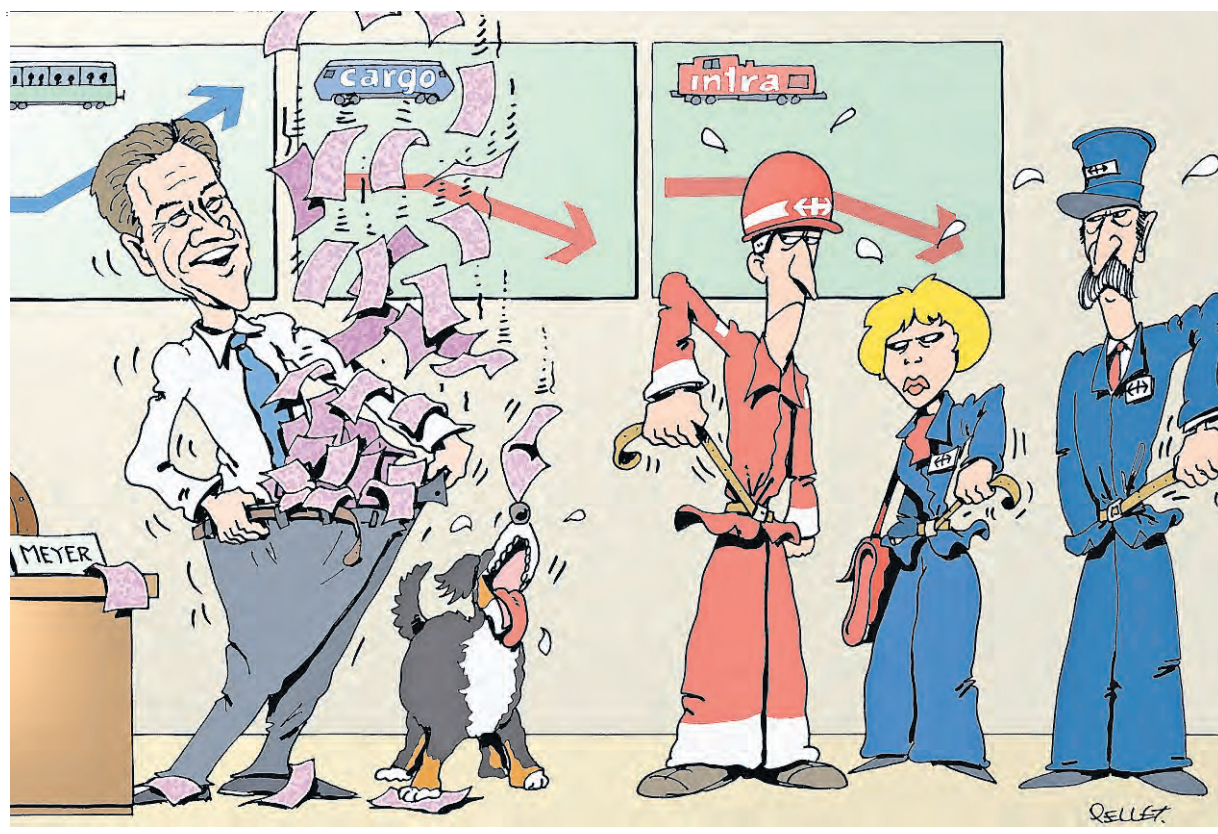
après le rond-point. Nous empruntons le chemin qui nous conduira aux gorges du Gottéron. Au début de l'itinéraire, nous passons par la chapelle de Maggenberg et nous rejoignons le petit hameau d'Ameismühle, porte d'entrée des gorges du Gottéron. Des passerelles et de solides marches en bois facilitent la traversée de ce monde romantique. Une pisciculture marque la fin des gorges. C'est dans ce lieu qu'en 1938

a été fondé l'HC Gottéron par des jeunes gens de la Basse-ville de Fribourg. Aux abords de cette pisciculture, il est possible de pêcher des truites qui seront cuisinées à La Pinte des Trois Canards (réservation 026 321 18 22) ou, en été, à la buvette du Petit train, remplacée en hiver par un wagon-restaurant dans une grotte, www.chemindeferdugotteron.ch. Sinon il y a possibilité de se restaurer ou de se désaltérer dans les bistrotts du quartier

médiéval de la Basse-ville de Fribourg. Remontons jusqu'à la Place Python. De là, prenons le bus No 3 direction Jura Chassotte qui nous conduira au splendide chemin de fer miniature du Kaeserberg qui n'est pas ouvert tous les jours (www.kaeserberg.ch). La ville de Fribourg offre de nombreux lieux qui méritent d'être vus, comme la tour de la cathédrale, l'Espace Jean Tinguely - Niki de Saint Phalle ou le Musée Gutenberg. *F/AC*



PELLET PIOCHE: LES BÉNÉFICES DES COMPTES CFF 2011 NE SONT PAS LES MÊMES POUR TOUS



IL Y A 50 ANS

Armes atomiques

Le peuple suisse est appelé aux urnes pour dire s'il accepte ou non l'initiative hors-partis demandant l'interdiction des armes atomiques en Suisse. Le Conseil fédéral et les Chambres fédérales recommandent le rejet de cette initiative, ainsi que tous les partis politiques à l'exception du Parti communiste. L'initiative vise à introduire dans la Constitution fédérale une disposition par laquelle la Suisse s'interdit à jamais d'utiliser l'énergie atomique. Le SEV n'a pas donné de mot d'ordre mais souhaite que chaque citoyen prenne une décision qui lui soit inspirée par sa conscience et sans perdre de vue les valeurs humaines qui font que la vie vaut la peine d'être vécue, il gardera la tête froide à l'égard des impératifs que pose la défense de notre indépendance et de notre neutralité.

Le Cheminot, 30 mars 1962.

L'Union syndicale suisse arrive à d'autres résultats que la Confédération en ce qui concerne le deuxième pilier

Faux chiffres, faux résultats

Il n'y a pas qu'au loto que les prévisions sont le fruit du hasard. La Confédération choisit ses bases de calcul de telle façon à obtenir les résultats qu'elle désire.

La base de la prévoyance en Suisse est constitué du 1^{er} pilier, l'AVS, qui doit couvrir les besoins vitaux des citoyens, du 2^e pilier, les caisses de pension, qui doivent leur permettre de maintenir leur niveau de vie antérieur et du 3^e pilier, l'épargne non soumise à l'impôt, qui permet de s'accorder des « extras ».

Rentes déjà trop basses

Ces trois piliers, c'est la théorie. En pratique, il en est tout autre. Car les rentes sont trop basses et il est difficile d'épargner suffisamment. L'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) a pour tâche de veiller à ce que les assurances sociales remplissent leur fonction correctement. Mais il fait exactement le contraire. Il propose actuellement de diminuer les rentes des caisses de pension. A l'origine de cette proposition de l'OFAS, le fait que l'argent prévu dans le deuxième pilier ne suffit plus avec le taux de conversion actuel. Mais les arguments font défaut. Puisque de vrais arguments manquent, les chiffres sont « arrangés » ou de faux chiffres sont utilisés. Puisque les chiffres qui sont la base du calcul des rentes ne sont pas scientifiquement explicables et cal-

culables exactement, on « choisit » des chiffres qui vont dans le sens des besoins de l'Office, qui calcule par exemple avec une grande espérance de vie. Si les gens vivent plus longtemps, l'argent des caisses de pension ne suffit plus que pour une petite rente, c'est certain. La deuxième remarque concerne les rendements des placements : plus bas sont les rendements, plus basses seront les rentes. La troisième variable : les coûts administratifs. Plus ils sont importants, moins il reste à disposition des assurés.

Des critères douteux, à nouveau !

Pour le président de l'USS, Paul Rechsteiner, « ces hypothèses et buts sont aussi problématiques que les anciennes prévisions erronées du même office sur l'avenir de l'AVS, des erreurs qui ont été corrigées depuis lors pour se rapprocher de la réalité. »

Des montants plus hauts sont tout à fait possibles

Dans son rapport, l'OFAS tente de prouver, à l'aide de deux graphiques, que le rendement potentiel des caisses de pensions sera aussi trop faible à l'avenir. Une analyse plus précise montre que les bas rendements actuels ne peuvent pas simplement être projetés dans le futur. Ils sont en partie le résultat de facteurs temporaires. Même le Département fédéral des finances compte avec des taux plus élevés dans ses perspectives à long terme.

Ceux qui meurent jeunes paient pour ceux qui vivent longtemps

La qualité et l'accessibilité des données sur l'espérance de vie sont absolument insuffisantes. L'économiste en chef de l'USS, Daniel Lampart explique : « Les personnes concernées sont en grande partie des personnes dont l'espérance de vie est moindre. La Confédération utilise toutefois des statistiques concernant des personnes qui vivent plus longtemps. » La discussion ne doit pas se limiter à l'espérance de vie, mais doit aussi englober les autres évolutions influant sur les prestations, comme la survenance moindre de l'invalidité. Les rentes de conjoint ont aussi connu une croissance inférieure à celle des rentes vieillesse.

« Engraisser » les banques et les assurances

Les coûts administratifs générés par la gestion de la fortune sont fortement surfaits. Les compagnies d'assurance ont beaucoup à y gagner puisque leurs bénéficiaires sont presque aussi élevés que leurs dépenses totales. Il n'est pas question que les gains des groupes d'assurance continuent à augmenter grâce à des baisses de rentes sur le dos des personnes concernées. Doris Bianchi, secrétaire dirigeante de l'USS, commente : « En ce qui concerne les coûts de gestion de la fortune, les économies potentielles de 1,8 milliard sont considérables. » En raison de telles absurdités, Aldo Ferrari, membre du comité directeur d'Unia, demande que la surveillance soit stricte et que la Commission de haute surveillance de la prévoyance professionnelle soit dotée des moyens nécessaires.

Baisser les coûts, pas les rentes

L'OFAS doit entièrement revoir les bases sur lesquelles il s'est fondé ainsi que ses analyses de la situation financière du 2^e pilier. Des mesures doivent être prises pour réduire les coûts administratifs. Dans ce contexte, l'USS continuera à combattre toute baisse des rentes du 2^e pilier.



Paul Rechsteiner



Daniel Lampart



Doris Bianchi



Aldo Ferrari

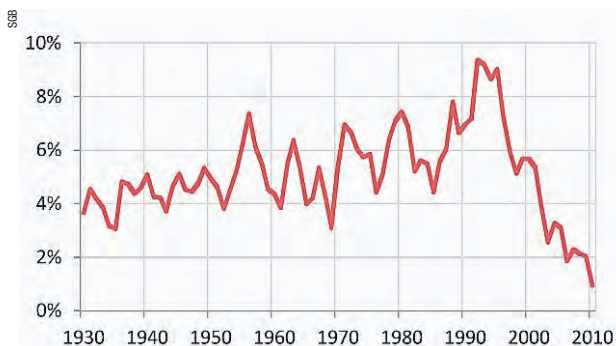
MAUVAIS ARGUMENTS

« Le dernier acte officiel accompli par le conseiller fédéral Didier Burkhalter en tant que chef du Département fédéral de l'intérieur (DFI) chargé de ce dossier a été d'ouvrir l'audition au sujet du rapport sur l'avenir du 2^e pilier. Le cœur de ce rapport est à nouveau la baisse du taux de conversion minimal. [...] »

Peu de données chiffrées

Quiconque lit attentivement ce rapport volumineux s'étonne de voir que les hypothèses centrales sur l'évolution de l'espérance de vie et les taux d'intérêts ne s'appuient que sur peu de données chiffrées. Pour les taux d'intérêt, on voit des courbes descendantes vertigineuses en ce qui concerne les placements à faible risque et, pour l'espérance de vie, les données sont celles de quelques institutions de prévoyance et concernent notamment des employé(e)s de l'Etat. Déjà dans la partie déterminante de ce rapport, on est surpris par la superficialité du travail et la maigreur des données utilisées. [...] Quant à l'évolution de l'espérance de vie, la maigreur des données utilisées saute encore plus aux yeux. On dissimule par exemple purement et simplement le fait que cette minorité d'assuré(e)s à qui s'applique en premier lieu le taux de conversion minimal est composée des classes sociales dont l'espérance de vie est moindre. Et dire que chacun sait que l'« inégalité » face à la mort est importante, c'est-à-dire qu'il y a donc « inégalité » de l'espérance de vie : ceux qui gagnent peu pour un travail correspondant vivent en effet moins longtemps que ceux qui gagnent plus et dont les activités sont plus qualifiées. [...] S'ajoute à cela que l'OFAS lui-même a commandé des études qui établissent que les coûts administratifs et générés par la gestion de la fortune sont fortement surfaits. »

Paul Rechsteiner, lors de la conférence de presse



Le potentiel de rendement des caisses de pension suisses de 1930 à 2010 (25% d'actions suisses, 75% d'obligations suisses; moyenne décennale lissée). Source : Pictet, calculs de l'USS. L'OFAS compte de façon très pessimiste sur des rendements très bas, afin de justifier la baisse des rentes.

Pascal Fiscalini, chef de train, a quitté le Haut-Valais pour retourner vivre dans son Tessin natal

... toujours en mouvement !

Depuis 2009 il est le vice-président de la ZPV. Parfaitement trilingue (italien, allemand et français), il est l'homme de la situation lorsqu'il faut jeter des ponts et faciliter le dialogue. Mais peut-être pas tout le monde sait que sa première expérience professionnelle s'est passée dans les cuisines.

Qu'est-ce que tu feras lorsque tu seras grand ? Personne n'échappe à cette question. Lorsque le père de Pascal la lui posait, il lui répondait « menuisier » ! Mais son père ne l'entendait pas de cette oreille. « Comme j'étais du genre plutôt rebelle – raconte Pascal – je rétorquais à mon père que puisque c'était ainsi, je ne voulais rien faire. Ma mère est venue à mon secours, elle m'a incité à faire un stage de cuisinier à Zermatt dans un hôtel réputé. Après un stage de deux semaines, j'ai décidé de me lancer dans l'apprentissage de cuisinier. » Lorsqu'il a terminé sa formation, Pascal a travaillé trois mois comme cuisinier professionnel puis il a décidé de tout arrêter. Un oncle de son ex épouse, qui était responsable de CFF Cargo à Brigue, l'incite à postuler aux CFF. Pascal réussit aisément les examens d'admission. Et le voilà lancé dans la profession d'agent de train.

Au SEV dès son premier jour de travail aux CFF

Du 1^{er} janvier 1989 et jusqu'à fin 2011, il a travaillé au dépôt des agents de train de Brigue. Depuis quelques mois, il est retourné vivre au sud des Alpes avec sa compagne Cristina. Un retour qui a été possible grâce au fait qu'au Tessin l'on cherchait des agents pour le double accompagnement sur les trains grandes lignes (le double accompagnement sera introduit dans toute la Suisse d'ici 2014). « C'est le genre d'occasion – raconte Pascal – que tu saisis au vol. Me voilà con-



Pascal Fiscalini : des débuts de cuisinier jusqu'au sommet de la sous-fédération ZPV.

tent de m'être à nouveau installé au Tessin, mais j'avoue qu'un peu de mon cœur est resté dans le Haut-Valais. »

Pascal Fiscalini est affilié au SEV depuis son premier jour de travail aux CFF. « J'ai immédiatement été recruté par mon instructeur sans trop de chichis. Je dois admettre que notre sous-fédération est très bien organisée. Chaque nouveau ou nouvelle collègue est rapidement contacté(e) et sensibilisé(e) sur l'importance d'adhérer au syndicat. Grâce à nos bonnes structures de base – souligne Fiscalini – nous réussissons à avoir un fort taux de syndicalisation. Et la force du mouvement syndical tient au nombre de ses membres. »

Dynamique, sûr de lui, Pascal n'a pas tardé à se faire remarquer par ses collègues de la section ZPV Brigue. Il devient vice-président de section et, plus tard, coordinateur de la région Ouest. En 2009, il est élu vice-président central de sa sous-fédération et il devient membre du comité SEV. « Je crois au rôle du syndicat non seulement parce qu'il protège et défend les droits des travailleurs mais – nous dit Pascal – parce que

c'est aussi une plateforme politique et sociale. »

Valise à la main

Militant actif, il est très sollicité par le syndicat. Ainsi Pascal, entre deux séances SEV et son travail aux CFF, se déplace presque toujours avec sa valise à la main. « C'est clair qu'il y a une part de sacrifice dans tout cela, mais c'est de l'énergie qui est investie pour une juste cause. Soit on s'engage et on fait les choses comme il faut, soit on ne s'engage pas. » Et il en faudra de l'énergie pour affronter les défis que la sous-fédération du personnel des trains devra relever.

« Côté professionnel, j'apprécie particulièrement le contact avec la clientèle et la liberté de me déplacer. C'est à moi de prendre des décisions et d'en assumer la responsabilité. J'aime beaucoup travailler en ayant des horaires irréguliers. J'ai besoin de changer de rythmes dans ma vie. » Au fond, Pascal Fiscalini aime quand ça bouge. Et dans son métier il est servi : chaque tour de service est une histoire différente, allant toujours à la rencontre de nouveaux clients. Mais parfois les choses vont trop loin.

« Sur la ligne Brigue–Genève, nous étions particulièrement exposés aux agressions. Nous avons réussi à faire baisser la pression grâce à notre revendication d'engager davantage d'agents afin d'être deux dans les trains qui circulent aux heures sensibles en fin de semaine. Ce sont des situations qui génèrent beaucoup de stress. Et nous ne pouvons pas nous permettre de baisser la garde. Une autre situation m'a marqué : l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg qui a amené énormément de monde dans le Haut-Valais. Cela nous a donné un travail supplémentaire considérable.

Ici au Tessin nous devons bien nous préparer à ce qui va nous arriver avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard. »

Pascal Fiscalini ne réussit pas à rester en place. Même dans sa tête il faut que ça bouge. Lorsque il a suffisamment de temps, il se met aux fourneaux. Il aime particulièrement bien apprêter les sauces. « Ce qui n'est pas toujours facile. Une sauce peut améliorer ou gâcher un plat », confie Pascal avec son beau sourire.

Françoise Gehring/AC

BIO

Pascal Fiscalini, 44 ans, est originaire d'Ascona. Père tessinois, mère haut-valaisanne, il a grandi en parlant trois langues. Père de deux fils, Pascal a marié en secondes noces Cristina elle aussi agente de train. En 1984, âgé de 16 ans, il part en Valais, à Zermatt, pour apprendre le métier de cuisinier. Lors de son apprentissage, il choisit de suivre les cours à Brunnen, ce qui lui permettait depuis le Haut-Valais de faire un crochet par le Tessin. En 1989, il entre aux CFF comme aspirant agent de train. Il adhère immédiatement au SEV. En 1997, il entre au comité de la section ZPV Brigue. En 2001, il en devient le vice-président et en 2007 il est élu coordinateur de la région Ouest. En 2009 il est élu vice-président central de la sous-fédération ZPV et en 2010 il entre au comité SEV. Lorsqu'il lui reste du temps libre, il le passe volontiers en famille. Il vit à Cresciano, à mi-chemin entre Biasca et Bellinzona.