

### Les mécaniciens CFF genevois sont remontés

La rumeur court que les mécaniciens CFF qui seront appelés à piloter les trains qui rouleront sur la future ligne CEVA devront travailler pour la nouvelle société Transferis. Vive réaction des mécanos du bout du lac. **Page 5**

### Votations – coûts de la santé

« Managed Care », projet sur lequel nous voterons le 17 juin, n'est pas la bonne solution pour faire baisser les coûts de la santé selon l'USS. Le patient a trop à y perdre, notamment le libre choix du médecin. **Pages 12 à 14**



### Troubleshooter

Il va là où on a besoin de lui : bureau de change, guichet des billets, bagages. Portrait de Mathias Schmid. **Page 24**

## Gros succès syndical dans la navigation

# Une victoire « Majeur »

Les collaborateurs congédiés sont réengagés et la saison est sauvée. La lutte a payé !

La grande mobilisation des employés, leur détermination, les actions menées par le syndicat et la pression des citoyens de toutes parts ont réussi à faire reve-

nir en arrière la direction de la NLM, qui avait plombé la saison 2012 avec des décisions illogiques.

Il s'agit d'une victoire importante pour le SEV,

comme l'explique Angelo Stroppini, secrétaire syndical responsable du dossier.

Page 2



Giorgio Tuti, président SEV, s'est rendu deux fois au Tessin pour exprimer le soutien de tout le syndicat aux collaborateurs NLM.

### AUGMENTER L'AVS

Au sein de l'USS, la discussion a débuté autour de plusieurs variantes du projet « AVSplus ». En automne, une seule variante sera choisie et défendue. Ce projet a une grande importance dans l'évolution de la politique sociale suisse. Nous vous présentons ici les différentes variantes et Giorgio Tuti, président SEV et vice-président USS, prend position à ce propos.

Pages 2-3

### Le SEV veut mettre de nouveaux modèles de retraite sur la table

## Quitter avant de tomber malade

■ Un collaborateur âgé de 59 ans, ayant une profession de monopole, souffre du dos et des articulations. Il a toujours plus de peine à suivre le rythme de travail et les horaires irréguliers. Il se lance alors dans les calculs pour savoir s'il peut partir en retraite plus tôt ou s'il peut réduire son pourcentage. Le résultat : impossible, il ne peut pas se le permettre! Il continue mais est de plus en plus souvent

en arrêt de travail puis deux ans plus tard totalement. Trouver un autre poste est difficile et les places de travail protégées sont rares. Les CFF ne peuvent pas le licencier, ils le mettent à la retraite anticipée et compensent la perte de rente. Ne serait-ce pas possible de faire la même chose avant que les employés tombent malades ?

Page 9

### EDITO

### OSER LUTTER, MALGRÉ LA PEUR ET LE DÉCOURAGEMENT

Les employés de la NLM ont réussi à faire réengager leurs collègues licenciés et à sauver la saison touristique. Ce succès n'est pas dû au hasard mais c'est le fruit d'un travail de proximité entre syndicalistes et militants, la confiance ayant été établie au fil du temps. Et la présence constante du syndicat sur le lieu de travail a été déterminante.

Cela confirme le rôle que le SEV devra continuer à jouer à l'avenir. Concentrer ses forces et ses ressources à l'élaboration d'une relation forte entre les travailleurs jette les bases pour une mobilisation collective massive. Avec un slogan qui a tapé dans le mille, « Sauvons les emplois et le tourisme », les militants ont su retenir l'attention de tous. Et les 10 000 signatures réunies le prouvent. Les personnes qui avaient été licenciées ont revêtu l'uniforme et sont allées au débarcadère pour récolter des signatures. Ils ont voulu montrer à l'opinion publique que, derrière des licenciements, il y a des visages et des familles. Ils ont décidé d'agir collectivement malgré le découragement et la peur. Les médias ne pouvaient alors plus les ignorer.

Aux côtés des salariés, nous avons exigé une certaine éthique de la part de leur direction. Afin de pouvoir, dans le futur, continuer à sauver les emplois et les prestations, ils ont réussi à obtenir la mise sur pied d'une commission technique dans laquelle les problèmes seront abordés. Le SEV les a soutenus et continuera à le faire. C'est à cela que sert le syndicat.

Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV

## EN VITESSE

## INITIATIVE DES ALPES

■ Dans une résolution adoptée à Neuchâtel le 5 mai dernier, les membres de l'Initiative des Alpes exhortent le Parlement et le Conseil fédéral à respecter la législation suisse en matière de protection des Alpes et à ne pas se laisser dicter la cadence par l'UE. En effet, le 2 mai, les ministres des Transports allemand, autrichien, français, italien, slovène et suisse ont décidé d'introduire au plus tôt à l'horizon 2025/2030 un instrument incitatif de gestion du trafic lourd à travers les Alpes. Dans la résolution, on demande que les régions concernées de tout l'arc alpin soient associées directement aux négociations. L'Initiative des Alpes appelle également le Conseil fédéral et le Parlement à planifier l'assainissement du tunnel routier du Gothard sans percement d'un deuxième tube. La commission compétente du Conseil des Etats se prononcera sur l'avenir du Gothard ces prochains jours.

## RENCONTRE AU SOMMET

■ La rencontre annuelle des directions des syndicats des transports de l'Autriche, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse a eu lieu dernièrement en Bavière. Les thèmes centraux cette année étaient l'engagement transfrontalier de personnel roulant, la sécurité dans le trafic ferroviaire et l'élaboration de standards de sécurité et le contrôle y relatif ainsi que la formation des cheminots et son harmonisation au niveau européen.

En ce qui concerne la politique des transports, l'actualité va au quatrième paquet de l'UE en matière de transports ferroviaires que la commission européenne est en train de préparer. Ce nouveau paquet prévoit l'expansion de la libéralisation du marché ferroviaire au trafic intérieur. La commission souhaite également la séparation complète des chemins de fer dits intégrés. Les syndicats se positionnent contre ces propositions. La prochaine rencontre des quatre pays germanophones aura lieu en avril 2013 à Berne.

## Assemblée des délégués USS

Projet AVSplus : le 1<sup>er</sup> pilier

Les rentes sont souvent trop basses pour permettre de vivre dignement à l'heure de la retraite. Les syndicats ont une solution.

L'idée d'AVSplus a été lancée lors du congrès de l'USS de fin 2010. Le point de départ d'AVSplus est le mandat constitutionnel en matière de prévoyance vieillesse. La Constitution exige que les

rentes de l'AVS et de la prévoyance professionnelle permettent ensemble de « maintenir de manière appropriée le niveau de vie antérieur ». Ce n'est aujourd'hui pas ou plus le cas pour

de trop nombreuses personnes à bas ou moyens revenus. AVSplus mise sur l'amélioration des rentes de l'AVS. Les délégués de l'USS ont décidé le 15 mai à l'unanimité que l'évolution future

## GIORGIO TUTI: « CHAQUE TRAVAILLEUR DEVRAIT POUVOIR COMPTER SUR UNE RENTE QUI LUI PERMETTE DE VIVRE DIGNEMENT »

**contact.sev.** Giorgio Tuti, l'USS s'engage pour des rentes plus élevées. Est-ce aussi une priorité pour le SEV? Y a-t-il aussi un besoin du côté des collaborateurs des transports publics?

**Giorgio Tuti:** La constitution fédérale dit que les travailleurs doivent pouvoir maintenir de manière appropriée leur niveau de vie antérieur, au moment de la retraite. En réalité, cet objectif est aujourd'hui toujours plus difficile à atteindre. Les personnes à revenu bas ou moyen sont particulièrement concernées et AVSplus s'adresse surtout à elles. Avec ce projet, l'AVS est renforcé par rapport au deuxième pilier, sans perte au niveau de ce deuxième pilier.

Cela signifie concrètement qu'on augmente les rentes AVS pour les bas et moyens salaires, et il en existe malheureusement dans les transports publics. Cette rallonge est importante et juste, puisque tous les travailleurs ont mérité, après des années de dure labeur, de pouvoir compter sur une rente suffisante pour vivre dans la dignité. C'est aussi une question d'équité.

**AVSplus est surtout un projet pour les personnes actives ou touchera-t-il même les actuels rentiers?**

C'est un projet pour les rentiers et pour tous les travailleurs qui, à l'avenir, voudront profiter de leur retraite, donc un projet pour tous.

Les retraités actuels n'ont plus eu, depuis des années, de compensation au renchérissement sur les rentes des caisses de pension. C'est un énorme problème, car leur pouvoir d'achat diminue ainsi chaque année. Avec l'augmentation des rentes AVS, on corrige un peu cette tendance et on met davantage d'importance à l'AVS face au deuxième pilier. Les dernières années ont bien montré que les caisses de pension sont très dépendantes des marchés financiers et que les assurés en pâtissent. Cette dépendance sera donc un peu relativisée et les actifs s'y retrouveront forcément.

**As-tu (ou d'autres collaborateurs du SEV) travaillé sur ces variantes d'AVSplus?**

Le SEV a été et est très actif dans le dossier AVS. Pour nos membres, l'AVS a été et est toujours quelque chose de très important. Ils sont prêts à sortir dans la rue pour manifester, récolter des signatures et s'engager activement dans des campagnes, lorsque des propositions de détériorations voient le jour. Cela a été le cas avec la 11<sup>e</sup> révision de l'AVS. Ce ne sera pas différent avec AVSplus. Lors du lancement de ce projet au Congrès 2010 de l'USS, le SEV a été très actif et il a collaboré à son développement. Il est clair que le SEV s'engagera dans ce dossier. Nos membres le demandent et ils ont totalement raison.

Questions: pan/Hes

## La détermination des travailleurs a payé dans le conflit concernant la navigation sur le Lac Majeur

## Belle réussite tessinoise

Victoire ! Réengagement des personnes licenciées, service de navigation jusqu'à la fin de la saison comme prévu initialement et mise sur pied d'une commission technique entre les parties contractantes. Un regard sur les dernières semaines, avec Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV.

« Je dédie cette victoire syndicale à tous les travailleurs qui se sont mobilisés rapidement, avec courage, dignité et détermination, pour sauver non seulement l'emploi mais aussi le tourisme », a déclaré Angelo Stroppini,



Angelo Stroppini à Côme avec Ivano Panzica de la CGIL.

secrétaire syndical responsable de la NLM (Navigation sur le Lac Majeur).

Après des semaines de lutte, une pétition qui a recolté plus de 10 000 signatures en deux semaines et qui a été remise au Conseil fédéral, le résultat est là.

L'instauration d'une commission technique est une belle réussite pour les syndicalistes (aux côtés du SEV a travaillé également Gianluca Bianchi de Unia et Leonardo Matasci de l'Ocst). « C'est un outil de dialogue et de travail très important. Nous ne pou-

vons plus accepter des décisions improvisées et bâclées. Désormais, à chaque décision concernant le personnel ou l'exploitation, la commission sera convoquée. », explique Stroppini.

L'engagement des politiques et des acteurs du tourisme a également été important dans cette lutte. Ils avaient en effet un intérêt évident à maintenir un service de qualité sur le Lac Majeur.

Giorgio Tuti, président SEV, a porté la question sur la scène nationale (Parlement et Office fédéral des transports). Sa présence par deux fois au Tessin a été très appréciée. A relever également la bonne collaboration avec le syndicat italien CGIL.

Françoise Gehring/Hes



# r doit être renforcé

de l'AVS devrait répondre au moins aux principes suivants :

- pas de baisse des rentes, des hausses des rentes correspondant à au moins une 13<sup>e</sup> rente mensuelle, la hausse pour les bas et moyens revenus devant être particulièrement marquée,
- une amélioration des rentes via l'AVS, dont le financement repose sur le système de la répartition, et la possibilité d'une augmentation des cotisations, toujours selon le même système.

La prochaine Assemblée des délégués de l'USS se prononcera, le 16 novembre 2012, sur un modèle d'AVSplus concret, parmi les quatre variantes ci-dessous.

## Variante 1 : maximale + 25 %

Cette variante relève de 25 % la rente minimale et la rente maximale, cette dernière étant par ailleurs atteinte à partir d'un revenu annuel de 46 000 francs environ. Les rentes inférieures progressent davantage pour les bas revenus. La rente maximale AVS

s'élèverait à 2900 francs et même les bas revenus pourraient la percevoir. L'AVS couvrirait ainsi les besoins vitaux, conformément à son mandat constitutionnel. Cette variante occasionnerait des coûts de 11,8 milliards de francs, soit un tiers des dépenses actuelles de l'AVS. Si elle est financée par les cotisations salariales, l'employeur et le salarié(e) devraient s'acquitter chacun de 1,75 % de plus sur le salaire.

## Variante 2 : moyenne + 200 frs

Si cette variante ne remplit qu'en partie le mandat du congrès, elle augmente néanmoins tant la rente minimale que la rente maximale de 200 francs, soit, dans le second cas, l'équivalent d'un 13<sup>e</sup> salaire. La variante 2 occasionne malgré tout des coûts de 5,5 milliards de francs, soit, exprimés en pour cent salariaux, 0,8 %, tant pour l'employeur que pour le salarié.

## Variante 3 : minimale +120 frs

C'est cette variante qui s'écarte le plus du mandat du con-

grès. Si l'augmentation de 120 francs tant de la rente minimale que de la rente maximale est plus faible dans cette variante, elle équivaut néanmoins à une 13<sup>e</sup> mensualité pour la rente inférieure. Cette variante est la moins chère : ses coûts se montent à 3,3 milliards de francs, soit 0,5 % salariaux pour l'employeur et pour le salarié.

## Variante 4 : 13<sup>e</sup> rente AVS

Pour toutes les rentes AVS, la variante 2 équivaut au moins à la 13<sup>e</sup> rente, la variante 3 seulement pour la rente minimale. La variante 4, conçue comme la 13<sup>e</sup> rente AVS classique, présente une progression linéaire des rentes : tous les rentiers et rentières perçoivent une augmentation équivalant à une rente AVS mensuelle. Toutefois, cette 13<sup>e</sup> rente AVS classique ne favoriserait pas particulièrement les bas et moyens revenus, contrairement à l'objectif visé.

USS/Hes

## SEV-Gata regrette le plan de démantèlement de Lufthansa à Bâle

# Mesures sociales nécessaires

Des améliorations par rapport au plan social prévu et une garantie pour les apprentis : l'engagement de SEV-Gata a payé, même si les places de travail n'ont pas pu être sauvées.

Lufthansa Technik Switzerland (LTSW) n'est pas revenu sur ses intentions de supprimer plus de 200 postes de travail à l'Euroairport de Bâle. Lors de la consultation, SEV-GATA a pu obtenir que des mesures supplémentaires soient prises pour soutenir les personnes concernées. « Malheureusement nous n'avons pas pu convaincre Lufthansa Technik de garantir les emplois à Bâle », déplore Philipp

Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical SEV. Seulement quelques semaines après que la direction ait fait savoir au syndicat qu'elle jugeait la situation avec un certain scepticisme, l'annonce des suppressions d'emplois est tombée à fin mars, avec pour conséquence la quasi fermeture du site de Bâle.

## 80 personnes au lieu de 500

Dans la consultation, SEV-GATA n'a pas pu dissuader l'entreprise de ses intentions de démantèlement mais a transmis ses revendications afin d'aider les personnes concernées à trouver une nouvelle place de travail ou pour compenser les effets négatifs de cette perte d'emplois. SEV-GATA a obtenu quelques améliorations par

rapport au plan social prévu. Celles-ci prévoient l'accompagnement et le soutien de toutes les personnes touchées. « Ce qui est surtout important, c'est que les personnes qui, en raison des difficultés financières de l'entreprise, ont réduit volontairement leur taux d'occupation, ne soient pas à présent encore plus pénalisées », redoute Philipp Hadorn. Ce qui est sûr, c'est que les apprentis pourront terminer leur formation chez Swiss. SEV-GATA est à disposition de ses membres pour les conseiller. Après ces suppressions, Lufthansa emploiera encore 80 personnes à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Il y a quelques années, il y en avait encore 500 ! A noter que 22 personnes concernées ont déjà pu passer chez Swiss. SEV

## GARNET DE BORD

### Mon collègue comme moi

Aux hôpitaux de Genève, il y a quelques semaines circulait un trac ignoble appelant à « brûler les voitures et incendier les maisons » des travailleurs frontaliers. Quelques jours plus tard, le discours, à peine moins nauséabond, d'une élue UDC zurichoise appelait, en termes à peine plus policés, à rejeter les Allemands qui travaillaient en Suisse. Ces polémiques anti-étrangers, récurrentes, soigneusement attisées par la dureté et le mépris qui caractérise de plus en plus les relations dans le travail font le nid de notre inhumanité. On en oublie le bon sens qu'il n'est jamais inutile de rappeler. A compétences égales, le bon sens penche-t-il à engager un étranger qui habite à dix kilomètres de la frontière où un autochtone qui devra faire tous les matins 100 kilomètres pour se rendre au travail ? Lorsqu'une entreprise autochtone sous-traite des travaux pour qu'ils soient moins chers sans se préoccuper des conditions de travail, faut-il ne retenir que le fait que son siège administratif est en Suisse ?

La loi sur le travail en Suisse c'est-à-dire, pour une bonne moitié des salariés, le seul Code des obligations, est une loi cadre, flexible et libérale. La Suisse, pays de consensus et de négociations, a préféré donner à chaque branche de métier une grande autonomie pour réguler, entre employeurs et employés, les conditions de travail spécifiques. D'où l'importance des CCT (conventions collectives de travail) dans chaque branche, puisqu'elles sont la pièce indispensable au bon fonctionnement du droit. Les patrons doivent s'entendre dans des associations, comme les salariés doivent s'organiser en syndicats pour pouvoir négocier et signer ces conventions. En effet, les CCT doivent articuler, par exemple, les heures travaillées – forcément différentes lorsqu'on travaille dans la vente ou dans l'imprimerie –, mais également récompenser la pénibilité du travail ou le niveau de responsabilité par des indemnités en salaire ou en temps. Les travailleurs et employés suisses, tout comme les détenteurs de permis B ou C, tout comme les frontaliers, sont ainsi soumis aux mêmes règles de métiers, gagnant les mêmes salaires, s'astreignant aux mêmes contraintes et conditions que leurs collègues. Il n'y a pas de différences dans le travail que l'on effectue. Il n'y a pas de différences dans les conditions de travail. Cette idée est profondément équitable : le travail que nous faisons ensemble nous rend égaux. Dès lors, qui s'attaque à mon collègue s'en prend à moi, à la qualité du travail que nous faisons ensemble et il est de mon devoir de le défendre.

Dans les années 70 est paru un ouvrage autobiographique en Allemagne « Histoire d'un Allemand » de Sebastian Haffner. Le narrateur raconte comment, en 1937, dans la bibliothèque où il préparait ses examens, ont surgi des SA qui, s'arrêtant devant les étudiants, leur demandaient s'ils étaient juifs. Lorsque vint son tour, le jeune homme, prussien, conscient de ses droits et de ses qualités, répondit à la question. Il se rendit compte, et la nausée ne le quittera plus, qu'il venait de trahir ses camarades d'études, avec qui il partageait jeunesse, idées et rires, enthousiasme et premières amours...

Valérie Solano



## Affaires de rythme, entre urgences et lenteurs

*Dans la précipitation on ne fait, dit-on, rien de bon. Sans doute, mais la lenteur est-elle toujours signe d'une réelle préparation ? Comme souvent, la juste mesure se trouve quelque part entre deux extrêmes. Entre, d'une part, le style Nicolas Sarkozy qui a mis les Français sous stress avec ses fausses bonnes idées produites à la chaîne et livrées dans des discours sans lendemain. Et, d'autre part, le mode de fonctionnement du Conseil fédéral, souvent d'une prudence qui trahit une profonde indétermination et confine parfois à la paralysie.*

*A lire comme une illustration récente de cette inaptitude à trancher, histoire de ne blesser ni d'exaucer personne, le communiqué émis jeudi dernier avec ce titre lourd de tergiversations: « Le Conseil fédéral renonce à Porta Alpina jusqu'à nouvel avis. » La traduction littérale de l'allemand est à peine plus courageuse: « Le Conseil fédéral confirme son renoncement provisoire à Porta Alpina. » Un abandon qu'on sentait venir depuis tout juste cinq ans. Le 16 mai 2007 en effet, l'Exécutif fédéral annonçait qu'il reportait à 2012 sa décision concernant la réalisation de cette fameuse « porte verticale » qui devait convertir le puissant monte-charge de chantier en ascenseur permettant aux touristes de déboucher des fonds de la montagne sur la vert plateau de Sedrun. Et d'accéder au cœur d'une « Regio San Gottardo » créée par les cantons des Grisons, d'Uri, du Tessin et du Valais – autant d'Etats alpins dont le Conseil fédéral n'aura que trop longtemps fait mine d'entretenir les faux espoirs. Dans l'interval, on aura engouffré au moins quinze millions en frais d'études, sans parvenir à présenter un*



*projet convaincant de compatibilité entre l'exploitation exigeante de la nouvelle transversale ferroviaire du Saint-Gothard...*

*Ni la démocratie semi-directe, ni le fédéralisme, deux composantes essentielles du système helvétique, ne favorisent l'accélération des processus de décision comme de réalisation. Quant au respect des lois et règlements inhérent à l'Etat de droit, il représente un autre frein, parfaitement justifié évidemment, à la politique en vitesse telle qu'elle peut se pratiquer dans les Etats totalitaires ou du moins fortement centralisés.*

*Mais finalement, à force de discussions, concertations, négociations, tractations et autres péréquations compliquées, l'accord se fait, plus solide qu'un simple décret prenant immédiatement effet. A ce taux-là, on peut prédire le plus sûr avenir à la liaison ferroviaire du CEVA, dont le chantier s'ouvre enfin plus d'un siècle après la signature de la convention de mai 1912 portant sur le financement tripartite (Confédération, CFF et canton de Genève) de l'achèvement de la « ceinture », dont le projet a été réactivé en 1939...*

*Soyons justes : la Suisse ne fait pas seulement circuler 96 % de ses trains à l'heure, elle mène ses plus grands projets à terme, en respectant mieux qu'ailleurs les délais et les budgets. A cet égard, le mégachantier des nouvelles transversales alpines aura été plutôt bien maîtrisé, sauf surprises techniques de dernières années. Il semble devoir en aller de même pour la ligne diamétrale Altstetten–Oerlikon – 9,6 km pour huit ans de travaux et deux milliards de francs. Cette ligne, en grande partie souterraine, devrait être mise en*

*exploitation pour le trafic régional dès juin 2014 et en décembre 2015 pour le trafic Intercity.*

*Dans ce pays d'horlogers qu'est la Suisse, les retards restent mal vus. On en fait d'abord tout un drame puis on préfère sagement différer plutôt que de forcer le rythme et d'encourir des surcoûts et risques indéfendables. On se souvient du report de la dernière en date des expositions nationales, Expo.02, dont on vient de célébrer les dix ans de l'ouverture – alors qu'elle aurait dû initialement avoir lieu en 2001.*

*En matière de gestion du temps des travaux aussi, le flegme britannique fait merveille. Les Jeux Olympiques de cet été à Londres se préparent dans la sérénité. Côté transports, il y a certes une bonne planification générale des systèmes d'accès mais aussi la persistance de problèmes ponctuels non négligeables, à commencer par les aléas du principal aéroport londonien, Heathrow, dont les services menacent déjà en temps normal d'implorer. Au reste, l'importance du projet a permis d'accélérer et de mieux gouverner les opérations de renouvellement urbain dans l'est de la capitale. Et surtout de révéler à la face du monde les effets d'une mise en péage routier de l'accès au centre-ville.*

*Il n'y a pas de miracle : la gestion de grands projets et celle de budgets de réalisation proportionnés requièrent du temps, beaucoup de temps, pas mal de fermeté et quelque esprit de finesse, en particulier pour les affaires politiquement sensibles. Plus une bonne résistance institutionnelle aux pratiques cartellaires et aux adjudications biaisées. Moyennant quoi, le résultat peut justifier la satisfaction de ceux et de celles qui finalement coupent le ruban en un jour de grande congratulation festive.*

**Yvette Jaggi**

Assemblée des délégués de l'USS – résolution sur le cours de l'euro

## Surévaluation du franc : il faut agir

**Le fait d'avoir sa propre monnaie devrait profiter à notre pays. Actuellement, c'est le contraire.**

En effet, malgré un taux plancher de Fr. 1,20 pour 1 euro, le franc est fortement

surévalué. Selon les calculs de l'USS, un taux se situant entre Fr. 1,40 et Fr. 1,50 pour 1 euro serait équitable. Cette surévaluation entraîne une pression sur les salaires et les emplois. Le personnel de nombreuses entreprises, dont le temps de travail a été pro-

longé, doit effectuer du travail supplémentaire non rémunéré. Le chômage augmente. Les prix baissent en Suisse. Si cette évolution se poursuit, il pourrait ne pas y avoir de hausse des rentes AVS au début de 2013. La Constitution fédérale donne

un mandat clair à la Banque nationale suisse (BNS), celui d'assurer la stabilité des prix et, ce faisant, de tenir compte de l'évolution de la conjoncture. Ce mandat n'est pas rempli.

L'USS demande notamment à la BNS d'agir, re-

lever le taux plancher et viser un taux de Fr. 1,40 pour 1 euro, et à la Confédération de la soutenir. L'USS estime également que les salaires versés en euros ou diminués pour les frontaliers sont inadmissibles.



Genève

# CEVA chauffer !

Les mécaniciens CFF ne veulent pas que la conduite des trains qui rouleront sur le futur réseau CEVA soit confiée à la société Transferis.

L'ouverture de la ligne du CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) est programmée pour 2017. Mais déjà les états-majors des milieux ferroviaires préparent leurs stratégies. Ainsi l'on évoque avec de plus en plus

d'insistance que la conduite des trains serait confiée à la société Transferis (appartenant 50 % aux CFF et 50 % à la SNCF). Une rumeur qui fâche les mécaniciens CFF du dépôt de Genève. Eux, les premiers intéressés par une telle décision, ne sont même pas consultés !

## Interpellation au Grand Conseil

Le canton de Genève sera la principale source de financement de l'exploitation du CEVA. Qui paie décide ! Dès que les mécaniciens ont appris que Transferis est en em-

buscade pour obtenir le mandat d'exploitation du CEVA, par l'intermédiaire des sections LPV Genève et VSLF Genève, ils ont écrit aux députés genevois. Une missive qui n'est pas restée lettre morte puisque la présidente du groupe socialiste Lydia Schneider-Hausser a déposé le 10 mai une interpellation au Grand Conseil demandant plus de transparence dans la gestion du dossier CEVA de la part de l'exécutif du canton.

## Matériel pas encore choisi

Lundi 14 mai, lors de la rencontre d'Andreas Meyer avec les employés CFF à Genève, la question lui a été posée : qu'en est-il des bruits de couloirs qui disent que Transferis exploitera le CEVA ? Le CEO des CFF a répondu que la question n'était pas d'actualité. La priorité étant au choix du matériel roulant. Les CFF sont en pourparlers avec différents partenaires dont notamment la SNCF pour effectuer le choix du matériel roulant. Deux constructeurs seraient en compétition : Stadler et ses rames Flirt contre Alstom et ses Corelis. Il s'agit d'une commande importante puisque 45 rames seront nécessaires pour ex-

ploiter le futur réseau RER genevois. De plus, ce matériel roulant devra être compatible aussi bien avec le réseau suisse que français puisqu'il desservira les deux côtés de la frontière.

## Ne pas rouler uniquement sur un réseau régional

Les mécaniciens CFF du dépôt de Genève, pour des raisons professionnelles et sociales voient d'un mauvais œil le projet de travailler sous les ordres de Transferis, même si c'est une société demi-fille des CFF. D'un point de vue professionnel, ce n'est pas intéressant voire démotivant, de rouler uniquement sur un réseau régional (la quasi-totalité des mécaniciens apprécie la diversité c'est-à-dire pouvoir rouler aussi bien sur des longues distances qu'en trafic régional). Du point de vue social, les mécaniciens se demandent par exemple quelles seront les conditions salariales

et à quelle convention collective de travail ils seront soumis. En clair, les mécaniciens genevois préfèrent la solution adoptée par le RER zurichois à celle du RER valaisan RegionAlps. Au RER Zurichois, les mécaniciens qui travaillent sur le RER exploité par l'entreprise régionale ZVV sont des employés CFF et ils roulent également sur les grandes lignes CFF. En Valais, les mécaniciens sont des employés de RegionAlps et ne roulent que pour ce RER valaisan.

## Acteur et non spectateur

Les quelque 120 mécaniciens CFF du dépôt de Genève demandent de la transparence de la part des CFF. Ils ne veulent pas que le CEVA leur fasse perdre la richesse professionnelle de leur métier. Ils veulent être les acteurs et non les spectateurs de ce big-bang ferroviaire franco-valdo-genevois.

Alberto Cherubini

## QUI EST TRANSFERIS ?

La société Transferis appartient à 50 % aux CFF et à 50 % à la SNCF. Elle a pour mission la commercialisation du futur RER franco-valdo-genevois. Son siège est à Annemasse et compte six administrateurs (Anna-Barbara Remund, cheffe du Trafic Régional CFF ; François Gatabin, chef du Trafic Régional Romandie CFF ; Christian Rossi, chef de région Léman distribution et services CFF ; Claude Solard, directeur général SNCF Régions Intercités ; Josiane Beaud, directrice régionale SNCF Rhône-Alpes ; Laurent Gargaillo, secrétaire général aux affaires territoriales SNCF Rhône-Alpes). Transferis est pilotée par Grégory Camp, directeur, et Emmanuelle de Beaufort, manager. Grégory Camp est titulaire d'un diplôme d'ingénieur de l'Ecole supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile de Paris ; Emmanuelle de Beaufort est titulaire d'une maîtrise de sciences économiques de l'Université de Paris IX - Dauphine et d'un 3<sup>ème</sup> cycle en économie et gestion des entreprises.

[www.transferis.com](http://www.transferis.com)



Le 15 novembre de l'année passée, lors de l'inauguration des travaux du CEVA, le CEO des CFF Andreas Meyer et la conseillère fédérale Doris Leuthardt étaient présents.

## GENÈVE: 150 ANS DES TRAMS

### SAMEDI 16 JUIN

#### Portes ouvertes

Venez découvrir les entrailles des tpg en visitant les sites du Bachet-de-Pesay et de la Jonction.

#### Une histoire de trams mais pas seulement

À travers l'histoire des trams, une exposition à ne pas manquer au Bachet retracera les déplacements des Genevois depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle.

#### D'un site à l'autre

Des trams historiques s'inséreront entre les trams de la ligne 12 pour vous emmener de Rive au Bachet-de-Pesay, des navettes de trolleybus en Retro Livery circuleront entre Rive et le dépôt de la Jonction sur le parcours de la ligne 2 et des autobus historiques feront la navette entre les dépôts du Bachet-de-Pesay et de la Jonction.

### DIMANCHE 17 JUIN

#### Parade de trams

Sur le parcours de la plus ancienne ligne de tram d'Europe toujours en activité, un grand cortège historique composé d'une dizaine de véhicules historiques circulera

entre Carouge et la place-de-Neuve.

Remontez le temps à bord des trams de la parade ainsi que des trolleybus, autobus et autres véhicules historiques. Découvrez ces machines d'une autre époque qui vous attendront sagement entre la rue de Candolle et la place de Neuve.

#### Fête populaire et animations

Venez déguster nos pique-niques sur la pelouse des Bastions ou sur le banc de la Treille, tout en profitant des animations musicales et jeux qui égayeront ces deux endroits ainsi que la place de Neuve.

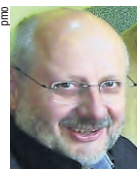
#### Envie de devenir incolable sur l'histoire des transports publics ?

En visitant les stands d'information et la librairie sur la place de Neuve vous en apprendrez plus sur la fascinante histoire de la mobilité genevoise. Des ouvrages pour remplir votre bibliothèque seront disponibles sur place.

#### Demandez le programme

Le programme des manifestations est disponible dans les agences tpg, dans les véhicules et en version pdf téléchargeable sur le site :

[www.tpg.ch](http://www.tpg.ch)



« La division au sein de l'entreprise n'amène rien de bon ! »

Alexander Kirchner, président EVG

D'un apprentissage dans les chemins de fer à la présidence du syndicat

# « Les syndicats sont des communautés solidaires »

Alexander Kirchner est président du syndicat allemand des chemins de fer et des transports (EVG). Dans cet interview, il explique pourquoi les associations de personnel spécifiques à un groupe professionnel ne sont pas solidaires et pourquoi l'avenir est européen.

**contact.sev : Alexander Kirchner, quelle est l'importance du mouvement ouvrier en Allemagne ?**

**Alexander Kirchner :** Les mouvements ouvriers en Allemagne ont vécu des hauts et des bas. Les désaccords dans le mouvement ouvrier à l'époque de la république de Weimar a été une des raisons pour lesquelles Hitler a pu arriver au pouvoir. Les syndicats n'ont pas su présenter une forte opposition. A la fin de la guerre, ils se sont restructurés et ont formé des syndicats

uniques et ont ainsi pu sortir renforcés de cette expérience.

**Où en est le mouvement aujourd'hui ?**

Le syndicat unique n'a pas seulement amené une stabilisation socio-politique, mais aussi une certaine puissance envers les employeurs et la politique.

**Quel rôle joue l'EVG dans ce mouvement ?**

Nous avons réussi, pour la première fois dans l'histoire, à faire qu'un syndicat affilié au Syndicat allemand

des fonctionnaires (DBB) rejoigne la Confédération des syndicats allemands (DGB) : du syndicat Transnet (DGB) et du syndicat des fonctionnaires GDBA (DBB), nous avons construit le syndicat EVG. Il n'y avait rien de plus logique que de reconnaître, de la part des responsables syndicaux, que l'adversaire n'est pas le collègue, mais bien l'employeur et le monde politique. La division au sein de l'entreprise n'amène rien de bon !

**Quels sont les thèmes politi-**

**ques qui t'occupent le plus en ce moment ?**

Tout d'abord les thèmes spécifiques aux chemins de fer, en particulier la question du maintien des chemins de fer intégrés. C'est une question essentielle pour le produit rail dans le marché des transports. Et au niveau plus général, ce sont les questions quant à l'avenir de l'Europe. Quelles sont les chances de maintenir la paix sociale et la prospérité ? Je remarque avec inquiétude que l'Europe va à la dérive, ce qui met en danger tout ce que nous a

apporté la paix depuis 70 ans sur le continent.

**Où vois-tu le plus grand problème ?**

Helmut Schmidt, ancien chancelier allemand, disait déjà que l'Europe n'a une chance que si les centres de pouvoirs européens fonctionnent en bon équilibre. Ce n'est pas bon si l'Allemagne, ou un autre pays, devient trop puissant politiquement ou économiquement. Le concept européen et son évolution ne fonctionnent que si on arrive à maintenir un équilibre. C'est pourquoi nous devons veiller à ce que les Etats économiquement faibles, que ce soit la Grèce, l'Espagne, le Portugal ou l'Italie, aient aussi réellement des chances d'avoir des conditions de vie et de travail équivalentes. Ce n'est que comme ça que l'Europe est viable à long terme.

**Es-tu optimiste ou pessimiste à ce propos ?**

Les concepts de Merkel et compagnie n'apporteront aucune solution. Au contraire, les faibles deviendront encore plus faibles. Nous n'avons aucune idée de comment ces pays pourraient développer leur économie et suivre le rythme, ne serait-ce qu'un peu. Sur ce point, je suis pessimiste.

## BIO D'ALEXANDER KIRCHNER

### Age

J'ai 56 ans.

### Parcours

Je suis arrivé aux chemins de fer en 1973. J'ai fait une formation d'électronicien dans le domaine des installations énergétiques. Je suis membre du syndicat depuis mon premier jour de travail, comme c'est une tradition chez les cheminots. En 1974, je suis devenu représentant des Jeunes, puis membre de la commission du personnel, d'abord au niveau de l'entreprise puis au niveau de la direction. Je suis devenu secrétaire syndical tardivement. En 1991, après la chute du Mur, j'ai passé deux ans à sillonner l'Allemagne de

l'Est avec une caravane. J'y ai aidé à mettre en place des commissions du personnel. Enfin, j'ai pu travailler durant beaucoup d'années dans le domaine des conventions collectives de travail, ce qui est pour moi le domaine le plus intéressant, puisqu'on arrive à quelque chose de concret, qu'on a des résultats. Je suis président de l'EVG depuis quatre ans.

### Autres mandats

Je suis vice-président de l'ETF depuis trois ans. En Allemagne, nous avons en plus une alliance pour le rail (Allianz pro Schiene), composée de nombreuses organisations non lucratives, de l'industrie ferro-

viaire et des entreprises de transports ferroviaires. Ce groupement fait du lobbying pour le rail. J'en suis également le président. Comme beaucoup de syndicalistes, j'ai été initié à la politique par mon père et mon grand-père: je suis membre du SPD (Parti social-démocrate) et j'ai été actif politiquement au niveau local durant de nombreuses années.

### Famille

Je suis mariée à une portugaise. Mon épouse est arrivée en Allemagne en 1969 comme fille d'immigré. Nous avons une fille qui vient de finir sa maturité et qui va commencer des études. Je les aime toutes les deux plus que tout !

### Loisirs

Comme syndicaliste, on mélange souvent le travail, la famille et les loisirs, ce qui est assez bien. Mais j'ai aussi besoin de faire d'autres choses parfois, pour me libérer l'esprit. Mon hobby, c'est la moto. J'essaie de trouver deux ou trois semaines par année pour faire un tour en moto.

### Lien avec la Suisse

Je n'ai pas de parenté ou de connaissances avec lesquelles j'entretiens de contacts réguliers, mais j'ai déjà souvent été en Suisse. J'y ai bien sûr déjà fait des tours en moto: c'est un très beau pays et un eldorado pour les motards.



# INTERVIEW



« Les syndicats de branche, qui ne veulent encadrer qu'un seul groupe professionnel, perturbent le système des syndicats solidaires. Dans l'entreprise, les faibles restent alors sur le carreau », explique Alexander Kirchner (l'homme à la chemise noire).  
Photo de la rencontre entre les syndicats des quatre pays germanophones à Hammersbach, en Bavière.

## Mais... ?

Je suis optimiste, car je crois que les individus se sont rencontrés et ont appris à se connaître durant les 40, voire 50 dernières années. Mes parents, mes grand-parents n'avaient aucune possibilité de passer des vacances en dehors de l'Allemagne. Aujourd'hui, c'est tout à fait courant ! Les jeunes gens se retrouvent partout dans le monde. Je ne crois pas que les gens veuillent revenir en arrière. Ils veulent l'Europe. Là, je suis optimiste.

## Quel est ton souci principal au sein de l'organisation que tu présides ?

Les syndicats ont toujours été des communautés solidaires, où les plus forts ont aidé les plus faibles. Cette idée est en train de se perdre, et certains groupes professionnels essaient d'avoir et de garder le meilleur

pour eux-mêmes. Nous devons aller contre cette tendance.

## Tu t'adresses là surtout au syndicat des mécaniciens de locomotive GDL. Que faites-vous

« Je ne crois pas que les gens veuillent revenir en arrière. Ils veulent l'Europe ! »

## concrètement à ce propos ?

Je ne parle pas ici d'interdictions et de réglemens. Nous ne disons pas non plus que nous avons fait la meilleure politique contractuelle ces dernières années, bien que nous pourrions ! Non, nous montrons simplement que nous répondons aussi aux intérêts spécifiques des collègues, que nous défendons aussi leurs intérêts dans cette communauté solidaire, réunissant tous les cheminots.

## Quels sont les résultats ?

Cela fonctionne. Là où nos

fonctionnaires et nos membres vivent dans cet esprit de communauté, les syndicats professionnels n'ont aucune chance. C'est ma façon de voir les choses : il en va des be-

soins des membres, il en va de l'ensemble, donc également des plus faibles. Lorsqu'on s'adresse aux collègues avec cette devise, on se rend compte que c'est ce qu'ils veulent aussi.

## Que signifie pour toi cette rencontre des syndicats des quatre pays germanophones ?

Cela donne l'occasion d'observer l'évolution de nos voisins et d'ajuster notre vision. Le 80 pour cent de la politique des transports n'est plus décidé à Berlin mais à Bruxelles. Il n'y a pas

d'autre choix que de s'accorder et de développer des stratégies communes.

## L'UE mise totalement sur la libéralisation, même les groupes parlementaires de gauche et les Verts. Qu'est-ce que ça signifie ?

Des discussions idéologiques ont été menées. Les partisans de la division ont la devise suivante : nous « décomposons » les chemins de fer, cela engendre davantage de concurrence, et cette concurrence accrue amène automatiquement davantage de trafic, et des prix plus avantageux. La réalité est bien différente : là où la division a été totalement faite, elle n'a pas forcément amené davantage de concurrence, et lorsqu'elle a amené de la concurrence, les prix ont été alors clairement plus élevés ou l'Etat a indemnisé

encore plus. Les Français et même les Anglais disent aujourd'hui : « Nous avons fait une erreur et voulons corriger cela. »

## Quelle est la solution selon toi ?

D'après moi, il faut créer des structures qui laissent d'un côté travailler l'entreprise de façon efficace, ce qui lui amène davantage de trafic, et d'un autre côté permettre que d'autres puissent entrer en concurrence.

## C'est un thème européen. Quel rôle joue la Suisse dans cette discussion ?

Cela nous aide beaucoup en Europe, lorsque nous pouvons dire que les collègues suisses soutiennent également une idée. Cela a d'autant plus d'effet : lorsque les Suisses pensent la même chose, ça amène encore un peu plus de valeur !

Interview : Peter Moor/Hes



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit gegen 45000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung

## Stellvertreter/in des Finanzverwalters 100% im Zentralsekretariat Bern

Als Finanzverwalter/in-Stv. unterstützen Sie den Finanzverwalter in der Finanzplanung SEV. Für die Haupt- und Nebenbuchhaltungen SEV tragen Sie die Verantwortung, führen den Zwischen- und Jahresabschluss durch, bereiten das Budget vor und verfassen die entsprechenden Kommentare. Sie kontrollieren die Kontierung, Kreditoren, Debitoren, Kalenderverlag, Sektions- und Darlehensbuchhaltung sowie das Inkasso und Mahnwesen und sind für die korrekten Abläufe verantwortlich. Die Kostenrechnung und der Zahlungsverkehr werden durch Sie überwacht und den jeweils neuesten technischen Möglichkeiten angepasst. Im Weiteren betreuen Sie Dienstleistungsverträge und weitere Nebengeschäfte mit den damit verbundenen Kontakten. Die Übernahme zusätzlicher Revisions- und Verwaltungsmandate in nahestehenden Organisationen rundet das Pflichtenheft ab.

Sie führen das Team Mitgliederdienste und überwachen die Prozesse in der Mitgliederverwaltung. Dabei begleiten, überwachen und kontrollieren Sie die Weiterentwicklung der Abläufe und Programme und stellen die Dokumentation und den Zahlungsfluss sicher. Im Personalbereich sind Sie für die Lohnbuchhaltung und die korrekte Anwendung des Sozialversicherungswesens mit den entsprechenden Abrechnungen zuständig.

Für die Erfüllung dieser anspruchsvollen und verantwortungsvollen Aufgaben verfügen Sie über eine kaufmännische Ausbildung oder Matura und können eine Fachausbildung im Finanzbereich vorweisen. Sie haben Erfahrung im Finanz- und Rechnungswesen, in Konzeptarbeit und Informatik, von Vorteil in einer Nonprofitorganisation. Sie arbeiten selbstständig, aber auch teamorientiert und sind führungserfahren. Ihr Deutsch ist stilsicher und in der französischen Sprache können Sie sich gut verständigen.

Engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige Bewerbung bis 11. Juni 2012 entgegen. SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, ursula.luethi@sev-online.ch

Mehr über den SEV erfahren Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## COURS SEV

### Coulisses du SEV et brève visite du Palais fédéral

Tu es membre SEV, tu aimerais t'engager activement et participer à l'action du SEV ? Plusieurs possibilités s'offrent à toi. En effet, le SEV a une structure de milice développée où toute personne intéressée et engagée est la bienvenue. Ce cours te permet de t'intégrer dans l'organisation du SEV.

Notre but est de mettre nos membres au centre des activités syndicales. Pour toi, il s'agit d'une porte ouverte vers une carrière syndicale.

#### Sujets abordés durant cette journée :

- Tâches et objectifs du SEV
- Au centre de l'organisation : la section
- Le rôle du membre au sein du SEV
- Nos positions – notre travail politique
- Fin du cours au Palais fédéral avec Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS/TG

#### Intervenant :

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV.

Inscription de suite auprès du secrétariat central SEV, tél. 031 357 57 57.



## Parce que ceux qui ont une forte personnalité ont besoin d'une assurance forte.

En tant qu'assurance en ligne, nous nous engageons pour des primes équitables et avantageuses. Chez nous, il n'y a pas de petits caractères et le délai de résiliation d'un mois vous permet d'être toujours flexible.

Assurez-vous dès à présent un rabais SEV de 10 % et d'autres avantages sous: [www.smile-direct.ch/sev](http://www.smile-direct.ch/sev)



Une entreprise de  
Nationale Suisse

L'assurance la plus directe de Suisse.  
[www.smile-direct.ch](http://www.smile-direct.ch)



Jusqu'au 1.8.2012  
Chèques Reka de  
CHF 100.- pour tous  
les nouveaux clients



Conférence CCT du 9 mai

## De nouveaux modèles de retraite au cœur des discussions

Les 102 délégués à la Conférence CCT réunis à Berne ont donné le feu vert à des entretiens préparatoires avec les CFF.

Discuter avec les CFF ne signifie pas encore négocier, a expliqué Manuel Avallone, vice-président SEV. Avant des négociations, il faudrait que la Conférence CCT fasse l'analyse de ce qui existe dans les entreprises de transports publics et travaille sur la proposition faite lors du Congrès pour certaines caté-

gories précises de travailleurs. Avallone a demandé aux délégués de lancer la discussion déjà à l'interne.

Les bas salaires sont préterités

Certes il existe déjà la possibilité, aux CFF, de prendre la retraite anticipée, mais il faut être prêt à accepter une baisse de la rente (voir encadré). Et l'AVS ne commençant qu'à l'âge exact, il faut une rente pont, qui doit ensuite être repayée à la caisse de pensions CFF en versant un montant chaque mois à partir de la rente déjà diminuée. Cela



Les collaborateurs ayant un travail pénible devraient pouvoir prendre la retraite avant d'être très diminués dans leur santé.

empêche souvent les collaborateurs ayant de bas revenus de profiter de cette possibilité. « Ce n'est pas normal que les collègues qui auraient justement besoin de prendre la retraite de manière anticipée pour des raisons de santé, doivent y renoncer car ils ne peuvent pas se le permettre », a souligné Manuel Avallone.

Un bon point cependant : si on doit prendre la retraite anticipée pour des raisons de santé, les CFF paient la rente pont et compensent la perte de rente, a expliqué Vincent Brodard, secrétaire syndical. Les personnes concernées doivent cependant avoir 50 ans minimum et être affiliés à la caisse de pensions CFF depuis 10 ans au minimum.

Et même une retraite partielle est difficilement envisageable pour certains. « Les plus gâtés peuvent passer à

### EXEMPLES DE RÉDUCTIONS DE RENTE:

• **Exemple 1** : Un homme employé CFF né en 1952, avec un salaire annuel brut de 70 000 francs (niveau d'exigences C) reçoit la pension mensuelle suivante selon l'âge auquel il prend sa retraite :

- à 65 ans : 2386 francs (+ AVS);
- à 63 ans : 2073 francs (+ rente pont de 2088 francs);
- à 61 ans : 1800 francs (+rente pont de 2088 francs).

• **Exemple 2** : un homme employé CFF né en 1952, avec un salaire annuel brut de 95 000 francs (niveau d'exigences G):

- à 65 ans : 3272 francs (+ AVS);
- à 63 ans : 2822 francs (+ rente pont de 2088 francs);
- à 61 ans : 2560 francs (+ rente pont de 2088 francs).

Dans les deux cas, le **remboursement mensuel de la rente pont** (dès l'âge de 65 ans) se monte à :

- si retraite anticipée à 63 ans : 212 francs;
- si retraite anticipée à 61 ans : 441 francs.

Source : SEV (les chiffres se basent sur des simulations sous [www.pksbb.ch](http://www.pksbb.ch), donc pas sur des cas réels)

### LA CONFÉRENCE CCT EN BREF

- Les représentants des commissions du personnel, des syndicats et des CFF devront discuter, au sein d'un groupe de travail tripartite, des expériences 2011 en matière de participation dans l'entreprise et des possibilités d'améliorations (par exemple une distribution des compétences plus claire). Comme pour les nouveaux modèles de retraite, la décision revient, au niveau SEV, à la conférence CCT.
- Autre thème : les décisions Toco concernant les recours collectifs. Des erreurs d'application pour certaines catégories (par ex. Infra) ont pu être corrigées en discutant avec les

CFF. Les corrections sont valables pour tous les collaborateurs ayant la même fonction. Les décisions parviennent au SEV, qui les contrôle et les transmet ensuite aux membres, avec trois possibilités de recommandation: 1. Ne pas signer, mais donner procuration au SEV pour qu'il fasse recours, si la classification n'est pas correcte du point de vue du syndicat (attention: les recours doivent être faits dans les 30 jours); 2. Signer, puisqu'on a obtenu une amélioration; 3. Signer, même si aucune correction n'a été apportée, car un recours n'aurait aucune chance de réussite.

80 %, les autres travaillent jusqu'à l'épuisement ou passent à charge des assurances sociales », a déploré un délégué, « c'est pourquoi on a besoin de modèle de retraite partielle, avec une participation financière de l'employeur. » Vincent Brodard est revenu sur le modèle de retraite partielle négocié avec la Division Voyageurs il y a quelques années, qui concernait les mécanos et qui n'a guère été utilisé. « On pourrait le réactualiser », a-t-il expliqué.

#### Qui doit payer ?

Il a été discuté brièvement de la participation des salariés au financement de ces nouveaux modèles. Un délégué a relevé qu'il n'était pas nor-

mal qu'on ne puisse travailler à 100 % jusqu'à l'âge de la retraite sans tomber malade. La pression est trop élevée. Vincent Brodard a expliqué cependant que la caisse de pensions CFF ne pourrait fournir des prestations supplémentaires avant d'avoir atteint un taux de couverture de 115 %.

#### Flexibilisation vers le haut ?

La discussion a également montré que les délégués se méfient énormément d'une flexibilisation de l'âge de la retraite vers le haut. « Ce serait anti-syndical », a déclaré un collègue, « celui qui a déjà travaillé 30 à 40 ans avec des horaires irréguliers a déjà assez payé de sa santé. »

Markus Fischer/Hes

Le mouvement contre les plans de démantèlement de CFF Cargo continue

## Cargo: les cantons sont inquiets

Comme toujours, CFF Cargo fait un mystère quant aux lieux de desserte qui seront supprimés. Plusieurs cantons se montrent préoccupés.

Depuis l'annonce par CFF Cargo de la suppression de plusieurs points de desserte du trafic par wagons complets, le SEV essaie d'en savoir davantage sur les lieux menacés. Mais l'entreprise ne dit rien et demande la confiden-

tialité lorsqu'elle informe les cantons. Le SEV a écrit à tous les cantons et demandé des informations supplémentaires. Les réponses reçues varient fortement. Alors que certains cantons donnent l'impression que ça leur est complètement égal que les marchandises soient transportées sur le rail ou la route, d'autres remercient le SEV pour son engagement envers le trafic ferroviaire.

#### Quelque chose à dissimuler ?

Les cantons informent que

CFF Cargo leur a demandé de garder les informations transmises secrètes. « Nous devons vraiment nous demander ce que les CFF ont à dissimuler », explique Daniela Lehmann, coordinatrice SEV pour la politique des transports. Elle continue : « D'autres cantons expliquent bien dans leur réponse qu'ils ne sont pas d'accord avec les plans de démantèlement de CFF Cargo. Ils estiment que les marchandises doivent continuer à être transportées par le rail au moins dans cer-

tains lieux concernés par ces plans. »

La réponse d'un canton du Mittelland est particulièrement intéressante. Celui-ci estime qu'on peut comprendre que la possibilité de trafic ferroviaire soit supprimée si les quantités sont quasi nulles, mais qu'il attend toutefois que les CFF maintiennent les voies de raccordement en fonction pour qu'on puisse reprendre l'exploitation Cargo plus tard, lorsque de nouvelles entreprises se seront implantées dans la région.

#### Bientôt 10 000 signatures

La pétition a déjà réuni quantité de signatures, récoltées notamment le 1<sup>er</sup> mai et online. Les organisations partenaires rendent leurs membres attentifs à cette pétition ces jours-ci et on devrait donc arriver aux 10 000 signatures tout prochainement. La récolte des signatures dure encore jusqu'au 11 juin et la remise officielle est provisoirement prévue le 18 juin.

pmo/Hes

Une enquête nationale de l'Université de Lausanne

# Parcours syndicaux

Comment devient-on syndicaliste ? Y a-t-il des étapes standards ?

Comment concilie-t-on vie syndicale et vie privée ?

Des chercheurs de l'Université de Lausanne ont lancé une enquête ambitieuse. Les membres du SEV sont invités à y répondre.

L'un des membres de l'équipe, Philippe Blanchard, nous explique pourquoi il est important de répondre à ce questionnaire.

**Pourquoi vous intéressez-vous au monde syndical ? Si peu de scientifiques l'ont fait !**

En effet, les sciences sociales ont beaucoup étudié les partis et leurs membres. En revanche nous sommes encore cruellement ignorants sur l'engagement syndical. Notre équipe de six chercheurs a choisi de reconstituer les parcours concrets des membres : comment ils entrent dans l'organisation, ce qu'ils y font, quelles gratifications et quelles difficultés ils y rencontrent dans leur activité quotidienne. Nous nous demandons particulièrement comment ils articulent un engagement souvent prenant avec leur vie professionnelle et privée.

**Quelle place faites-vous aux femmes dans cette enquête ? Allez-vous contribuer à faire reconnaître leur contribution à l'action syndicale ?**

Nous ne demandons pas mieux ! Il faut sortir du cli-

ché du militant syndical qui défend le travailleur en discutant avec le patron. Où sont donc les militantes ? Quelles tâches réalisent-elles, comme employées, militantes ou responsables ? Que représente l'expérience syndicale pour elles ? Le plus simple est de le leur demander directement.

**Vous avez donc préparé un questionnaire ?**

De fait, nous cherchons une vision représentative de la diversité des parcours, mais nous ne pouvons aller interviewer tous les mem-

ple : « Racontez-nous qui vous êtes ! ». Il va sans dire que l'enquête est intégralement anonyme et confidentielle.

**Mais en quoi votre rapport aidera-t-il à comprendre réellement ce que vivent les militants ?**

Nous ne voulons pas produire un rapport statistique de plus. Au contraire, nous allons tracer des parcours-types dans lesquels les membres puissent se reconnaître. C'est pourquoi il importe que tous jouent le jeu, femmes et hommes, quels que soient leur âge,



Le SEV, un syndicat très actif sur la scène fédérale. Le parcours syndical de ses membres intéresse les chercheurs de l'Université de Lausanne.

bres. Notre web-questionnaire est très simple à remplir (voir l'encadré ci-dessous). Il porte successivement sur les expériences syndicales, professionnelles et familiales. L'idée est sim-

brancher, degré d'investissement ou niveau d'engagement national, régional ou local. Six cents membres d'une vingtaine d'organisations se sont déjà connectés-e-s. Mais le SEV est un interlocuteur privilégié : par sa taille, il fournit une grande diversité de profils et d'origines. En donnant une demi-heure de leur temps, vos lecteurs contribueront à faire connaître leur rôle au sein du syndicat et dans le monde du travail. Nous ne manquerons pas de communiquer les résultats de l'enquête à [contact.sev](mailto:contact.sev) !

Propos recueillis par Alberto Cherubini

SEV Assurances Coopérative

# Comment planifier sa retraite ?

Une cinquantaine de personnes du Jura et Jura bernois ont répondu à l'invitation de SEV Assurances Coopérative, pour sa 4<sup>e</sup> Conférence romande sur le thème « Retraite et succession » qui se tenait à Delémont le 10 mai dernier.

Pour l'occasion, certains des membres SEV étaient accompagnés du conjoint ou de la conjointe ce qui prouve que ce sujet se discute en famille.

**On passe plus de temps à planifier ses vacances que sa retraite !**

Parfaitement rodé à l'exercice et au fait de toutes les particularités de ce domaine complexe, Vincent Di Blasi, conseiller financier à la filiale de Lausanne SEV Assurances Coopérative, n'a pas eu à se faire prier afin de captiver l'auditoire dès les premiers instants. Le sujet est passionnant, les interrogations nombreuses. Comment se compose ma retraite et quand dois-je m'annoncer ? Quelles sont les incidences financières d'une retraite anticipée ? Jusqu'à quel âge puis-je encore cotiser au 3<sup>e</sup> pilier ? Les explications très concrètes, au niveau de la loi, des règlements des caisses de pension et de la manière la plus simple de pratiquer sont données par notre spécialiste. Evidemment, pour son organisation financière et pour son accompagnement administratif, le choix doit porter sur SEV Assurances Coopérative, unique institution issue du secteur syndical. Le plus vite étant le mieux. Vincent Di Blasi aime à dire que : « Chaque année les gens accordent beaucoup de temps à planifier leurs vacances, mais peu pensent encore à plani-

fier leur retraite ! Or, pour cette étape, il n'y a pas de deuxième chance, ce qui sera décidé le sera pour toujours ! ». Autant s'y prendre assez tôt.

**Loi et succession**

M<sup>e</sup> Jean-Marc Christe, avocat et notaire à Delémont, président du Conseil notariat jurassien, dévoile avec un langage accessible et vulgarisé les particularités du droit de succession. Le domaine touche également le droit matrimonial qui est expliqué dans ses différentes composantes. Si la loi est bien faite et protège contre tout imprévu, prendre des dispositions testamentaires offre aussi un certain nombre d'avantages et le recours à un spécialiste est souvent conseillé. Face à certaines appréhensions M<sup>e</sup> Christe rassure : « Ce n'est pas ce parce que vous rédigez un testament aujourd'hui que vous allez mourir demain ! »

Les deux thèmes comportent une composante commune, qu'en est-il au niveau des impôts ? Légèrement des dispositions existent, parfois elles sont peu connues ou mal utilisées. Héritages et successions, pour moi, ou pour l'Etat !

Patrick Rouvinez, gérant de la filiale romande de SEV Assurances Coopérative est totalement convaincu de ce rôle d'information et de proximité avec les membres. Il a encore l'avantage de remettre à chacun les documents comprenant l'intervention des deux orateurs et de rappeler le nom des deux conseillers régionaux Pierre Bée et Jean-François Milani, présents dans la salle, pour un conseil personnalisé.

**Prochaine étape : Neuchâtel, Hôtel du Parc, dès 18 h 00, ce jeudi 24 mai 2012.** De suite : SEV Assurances Coopérative, Rue Saint-Martin 36, 1005 Lausanne, tél. 021 321 42 42.

jfm

## 1 IPAD ET 100 PLACES DE CINÉMA À GAGNER

Parcours syndicaux en Suisse est un questionnaire du Centre de Recherche sur l'Action Publique de l'Université de Lausanne. Il a le soutien du Fonds National de la Recherche Scientifique. Les résultats seront anonymes et à usage strictement scientifique. Un tirage au sort permettra de gagner un iPad et 100 places de cinéma.

Deutsch ? <http://bit.ly/FragebogenUnil>  
Français ? <http://bit.ly/QuestionnaireUnil>  
Italiano ? <http://bit.ly/QuestionarioUnil>



Liaisons ferroviaires transfrontalières Suisse – Franche-Comté

# Il faut davantage de trains à travers l'Arc jurassien

Les liaisons ferroviaires transfrontalières reliant la Suisse à la Franche-Comté peinent à attirer les frontaliers.

De plus en plus de frontaliers viennent travailler en Suisse. En ce qui concerne l'Arc jurassien, l'Office fédéral de la statistique parle de quelque 25 000 personnes qui traversent chaque jour ouvrable la frontière. Aux heures de pointe, ce va-et-vient congestionne le trafic routier. Les autorités des cantons du Jura, de Neuchâtel, de Berne et de Vaud discutent de ce problème avec les responsables politiques et les élus locaux de la région Franche-Comté. Tout ce beau monde se retrouve au sein de la Conférence Transjurassienne qui a publié l'été passé le très fouillé « Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien franco-suisse ».

## Deux syndicalistes sur la brèche

Parmi les organismes qui ont suivi ce « Schéma de cohérence des mobilités », l'on trouve du côté français la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) et du côté suisse l'ATE (Association transports et environnement). Deux cheminots syndicalistes sont particulièrement actifs au sein de ces deux associations pour promouvoir les transports publics à travers la frontière : François Jeannin, ancien secrétaire syndical de la CFDT et actuel président de la FNAUT Franche-Comté, et

» Au Locle, sur 8'000 frontaliers seuls 400 utilisent le train. »

Claude Budry, militant SEV, agent du mouvement aux CFF, et précisément responsable du dossier liaisons transfrontalières au sein de la section neuchâtoise de l'ATE. A ces deux syndica-

listes, s'ajoute l'ancien cadre de la SNCF Patrick Real. Après avoir dirigé le TER Franche-Comté, c'est maintenant des deux côtés de la frontière qu'il s'engage pour le développement des relations transfrontalières par transports publics.

## Rencontre à Besançon

François Jeannin, Patrick Real et Claude Budry ont participé à l'organisation d'une rencontre FNAUT - ATE qui a eu lieu le samedi 5 mai à Besançon. Rencontre qui a rassemblé une trentaine de participants et qui a permis de dresser l'état des lieux des transports publics qui relient les deux pays à travers l'Arc jurassien. Un état des lieux largement extrait du « Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien franco-suisse » paru l'été dernier. Au vu de la forte progression en cours et attendue dans les flux transfrontaliers, les associations FNAUT et ATE revendiquent des mesures d'urgence.

## Cinq liaisons ferroviaires

Les représentants des usagers présents à Besançon ont notamment évoqué les points critiques des cinq dessertes ferroviaires de l'Arc jurassien franco-suisse et ont émis quelques suggestions pour améliorer, voire réactiver ces dessertes.

**1. La Cure-Morex :** depuis 1958, les 12 kilomètres de voies reliant La Cure à Morex ont été abandonnés. La FNAUT demande que l'on introduise une liaison routière entre La Cure / Les Rousses et Morex, qui permettrait de relier Nyon à St-Claude et Champagnole. La reconstruction de la ligne ferroviaire est demandée entre La Cure et Les Rousses.

**2. Vallorbe-Frasne - Pontarlier :** la FNAUT et l'ATE restent inquiètes face à



Sur les cinq liaisons ferroviaires qui desservait l'Arc jurassien entre Genève et Bâle, deux attendent d'être réactivées (NSTM et Delle-Belfort).

l'avenir des liaisons TGV Lausanne/Berne-Paris. Elles se sont mobilisées ces dernières années pour défendre les lignes passant par le Haut-Doubs. A noter que la Conférence Transjurassienne propose, pour le futur, des liaisons entre Lausanne et Dijon à la cadence de deux heures. FNAUT et ATE participent aux études pour des relations ferroviaires entre Pontarlier-Frasne et Vallorbe destinées aux frontaliers. Le but étant de réduire les bouchons sur les routes à la douane de Vallorbe.

**3. Les Verrières-Pontarlier :** sur cette ligne historique Berne-Paris il n'y a plus qu'un TGV par jour et les trains Berne-Neuchâtel-Frasne assurés par les rames bi-fréquence Colibri. Là aussi

un renforcement de l'offre serait nécessaire pour éviter le tout à la route. Note positive : les transports de bois français chargés aux Verrières sont en forte progression. Un transport que les CFF n'ont pas encore démantelé... Et dire qu'en 2005 les CFF avaient annoncé la suppression des installations en gare des Verrières !

**4. La Chaux-de-Fonds-Besançon :** la célèbre « Ligne des Horlogers » mériterait l'introduction d'un horaire cadencé aux heures de pointe, du moins sur le tronçon Morteau-La Chaux-de-Fonds. La ville du Locle notamment souffre d'une charge de trafic routier aux heures de pointe (sur les quelque 8000 frontaliers qui transitent chaque jour ou-

vrable, seuls 400 empruntent le train faute de places). Seuls quatre autorails sont habilités à rouler sur le parcours suisse. L'ATE et la FNAUT réclament d'urgence l'équipement de deux autorails supplémentaires pour pouvoir accepter de nouveaux clients. Dès 2008, certains frontaliers ont dû reprendre la voiture ne réussissant pas à monter dans les rames bondées.

**5. Delle-Belfort :** la réactivation de cette ligne de 22 km se fait attendre, la date butoir a été fixée au changement d'horaire 2015. Il ne manque qu'une trentaine de millions d'euros pour boucler le financement. Si tout se passe comme prévu, Paris serait plus qu'à 3 heures de train du Jura.

## Quelques succès quand même

Claude Budry ne cède cependant pas à la sinistrose. Car en quinze ans de combats au sein de l'ATE en collaboration avec la FNAUT pour améliorer les transports publics transfrontaliers, il a contribué à un certain nombre de réussites : la réouverture de la halte du Crêt-du-Loche ; la circulation d'autorails au départ de Neuchâtel à l'occasion de la Percée du Vin Jaune durant 5 ans ; la création de bonnes correspondances à Pontarlier entre le réseau des cars Movidoubs et les trains vers Neuchâtel-Berne ou les bus TRN vers Fleurier ; le sauvetage des relations Paris-Berne par l'introduction des rames suisses Colibri entre Frasne et Berne. Mais le plus beau succès remporté par l'ATE et la FNAUT a été obtenu sur la « Ligne des Horlogers ». Sur le tronçon reliant Morteau à La Chaux-de-Fonds, alors qu'avant l'an 2000 il n'y avait aucun train adapté aux horaires de travail des frontaliers, les deux associations ont réussi à faire passer de 0 à 40, puis à 400 le nombre d'abonnés. Le financement total ou partiel des abonnements de train par certains employeurs relevant de plans de mobilité d'entreprises a certes bien contribué au succès. Claude Budry est d'avis que cette « Ligne des Horlogers » mériterait d'être davantage boostée par l'apport de nouveau matériel roulant et l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire. Des mesures également préconisées par la Conférence Transjurassienne.

Alberto Cherubini



« La loi sur le Managed Care entraînera une baisse des prestations et une augmentation des prix pour les patientes et les patients, tout en renforçant le pouvoir des assurances. »

Marina Carobbio, conseillère nationale PS/TI

Votation du 17 juin sur le « Managed Care »

# Les réseaux de soins intégrés : ce n'est pas le bon remède

*Le projet de réseaux de soins intégrés (« Managed Care ») supprimera de facto le libre choix du médecin pour les revenus modestes et ordinaires. Quiconque voudra continuer à pouvoir choisir librement son médecin devra payer plus. L'USS (et le SEV) recommande de voter non le 17 juin.*

Le projet ne fera que renforcer le pouvoir des caisses-maladie et augmentera le risque de voir à l'avenir des prestations médicales désormais uniquement fournies sur la base de critères économiques, voire refusées, parce que jugées trop chères.

## Trompeur et dangereux

Le projet connu sous le nom de « Managed Care » est en fait une nouvelle révision de la loi sur la caisse-maladie (LAMal), votée en septembre 2011 par le Parlement. C'est un projet trompeur et dangereux. En y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'il conduit non seulement à une médecine à deux vitesses, mais qu'il sert aussi de prétexte pour réorienter le pilo-

tage du système sanitaire en fonction d'intérêts économiques. C'est à juste titre que s'est constitué un large mouvement d'opposition au projet au sein de la population, avec le soutien de nombreuses organisations concernées\*. Cette opposition est mise en évidence par plus de 130 000 signatures récoltées en faveur du référendum contre ce projet.

## Non à une médecine à deux vitesses

Les raisons de dire NON au projet de réseaux de soins intégrés sont multiples :

- Selon ce projet, l'obligation de contracter basée sur le principe de la solidarité serait supprimée : les caisses-maladie pourraient alors dicter

leurs décisions et prendre le contrôle du pilotage du système de la santé. Elles pourraient ainsi imposer leurs conditions aux réseaux de soins intégrés – par le biais de contrats secrets – et en biffer certains de leur liste selon leur bon vouloir. Ces problèmes toucheraient également les hôpitaux, les homes, les services d'aide et de soins à domicile et les cliniques, qui devraient intégrer directement ou indirectement ces réseaux. En effet, ces derniers auraient l'obligation de proposer l'ensemble des prestations de soins de santé conformément à la loi sur l'assurance-maladie.

- Les réseaux de soins intégrés devraient également respecter des objectifs budgè-

taires (fixés par les caisses) et participeraient ainsi pour moitié à un éventuel béné-

réduits au minimum et à privilégier les patient(e)s des traitements les mieux adaptés à

« Les personnes atteintes de maladies chroniques et les patients des régions périphériques seront touchés de plein fouet. C'est pourquoi je dis NON à cette modification de la LAMal. »

Marina Carobbio, conseillère nationale PS/TI

ficé ou à une éventuelle perte. Ces conditions inciteraient les fournisseurs de prestations à ne miser que sur des examens et thérapies

leur situation, mais occasionnant des coûts plus élevés. Pour le personnel du secteur de la santé, cette situation engendrerait un stress

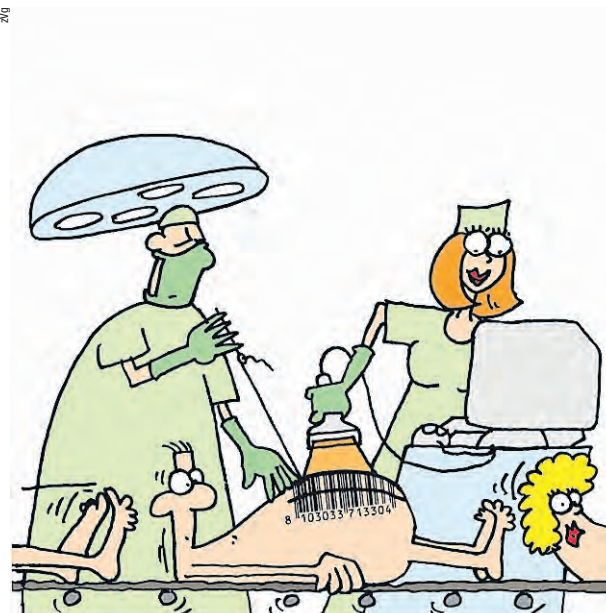
## DÉFINITION : QU'EST-CE QU'UN RÉSEAU DE SOINS INTÉGRÉS ?

• Selon le projet « Managed Care », un réseau de soins intégrés est un rassemblement de fournisseurs de prestations médicales qui offrent à l'assuré un suivi et un traitement coordonné tout au long de la chaîne thérapeutique. Ce réseau doit garantir l'accès à toutes les prestations de l'assurance obligatoire des soins. Dans le cadre du traitement défini, des prestations non comprises dans

l'assurance maladie de base pourront également être proposées.

Le réseau de soins intégrés, auquel peuvent appartenir, outre les médecins, les chiropraticiens, les physiothérapeutes, les sages-femmes, les pharmaciens, les hôpitaux, les établissements médico-sociaux, les maisons de naissances, etc., s'organise en toute indépendance et conclut un contrat avec un ou plu-

sieurs assureurs (caisses-maladie). Le réseau définit notamment la forme de la collaboration, les critères de garantie de la qualité et la façon de les respecter, l'échange de données ou encore la manière dont les prestations sont rémunérées. Parallèlement, le réseau s'engage à assumer la coresponsabilité financière, également négociée avec la caisse.



Le projet « Managed Care » n'est pas la solution pour faire baisser les coûts de la santé tout en maintenant une bonne qualité de soins.



# DOSSIER



Jacques de Haller, président de la Fédération suisse des médecins était présent aux côtés d'autres associations lors de la remise de signatures (plus de 132 000), le 19 janvier à Berne, pour demander un référendum sur le projet Managed Care.

énorme du point de vue éthique : il serait soumis à une pression morale qui le pousserait à accorder davantage d'importance à des critères économiques qu'aux besoins des patient(e)s. La pression des coûts exercée sur les réseaux de soins entraînerait des mesures d'économies prises au détriment du personnel et de ses conditions d'engagement, que ce soit dans les cabinets médicaux, les hôpitaux ou les homes. Tous ces facteurs provoqueraient une dégradation de la qualité du système de santé pour les patient(e)s.

• Le projet actuel prévoit de lier les assuré(e)s à leur caisse maladie et au modèle d'assurance choisi par le biais de contrats d'une durée de trois ans. Les assuré(e)s qui voudraient changer de réseau avant l'échéance de leur contrat devraient payer une prime de sortie élevée.

• Le système sanitaire américain, dans lequel les réseaux de soins intégrés sont très répandus, nous montre les problèmes qu'un tel système peut engendrer : une augmentation massive des aspects bureaucratiques, des litiges (portés devant les tribunaux) et des coûts administratifs.

• Une personne qui ne voudrait ou ne pourrait adhérer à un réseau de soins intégrés (en raison d'une couverture régionale insuffisante par ces derniers) devrait dorénavant assumer une quote-part pouvant s'élever jusqu'à 1000 francs par année, cette participation payée par l'assuré(e) venant s'ajouter à la franchise (dont le montant minimal est de 300 francs) et aux primes de caisse-maladie en constante augmentation. L'assuré(e) incapable de payer un tel prix serait privé du li-

bre choix du médecin et du libre choix de l'hôpital.

• Étant donné l'intégration des homes et des hôpitaux dans ces réseaux de soins, la suppression de la liberté de choisir ne concernerait pas seulement les médecins, mais également les hôpitaux et les homes.

### Trois exemples

• Le médecin de famille que Madame H. consulte depuis de nombreuses années change de réseau de soins intégré. Or la caisse-maladie de Madame H. n'a pas conclu de contrat avec ce nouveau réseau. Cette situation place Madame H. devant le dilemme suivant : soit elle accepte de payer une prime de sortie élevée, soit elle doit changer de médecin de famille.

• Monsieur R. devient dépendant de soins. Son réseau

de soins intégrés n'a signé de contrat qu'avec des homes très éloignés de son domicile, sa famille et ses amis. Monsieur R. est donc obligé de se rendre dans un home faisant partie du réseau de son assurance-maladie ou de payer une prime de sortie élevée.

• Chaque fois que son médecin lui prescrit des médicaments anticancéreux onéreux, Madame S. doit faire une journée d'hôpital, car le canton participe à la prise en charge des coûts pour les cas hospitaliers (stationnaires), ce qui allège le budget du réseau de soins concerné.

Les réseaux de soins intégrés sont importants. C'est pourquoi nous avons besoin d'un nouveau projet de réseaux de soins intégrés qui prévoit le libre choix du réseau et donc du médecin. Nous voulons un projet sans contrat liant les assuré(e)s à leur caisse sur

plusieurs années, sans responsabilité budgétaire, mais qui fixe l'obligation de contracter pour les caisses et qui renforce la qualité professionnelle. Pour obtenir des réseaux de soins intégrés répondant aux intérêts des assuré(e)s, nous devons refuser massivement l'actuel projet « Managed Care », qui est un projet trompeur !

uss

\*Le NON est recommandé par : le ssp, l'ASM (Association Suisse des médecins-assistants et chefs de clinique), le PSS, l'USS, Unia, la VUA (Vereinigung unabhängiger Ärztinnen und Ärzte), AL Zürich (Alternative Liste), la VEMS (Verein Ethik und Medizin Schweiz), la FARES (Fédération des Associations des retraités et de l'entraide en Suisse)



L'histoire de la caisse-maladie en Suisse

# Les médecins ne sont pas des entrepreneurs

De la LAMA à la LAMal : la caisse-maladie en Suisse a bien évolué en un peu plus de 100 ans.

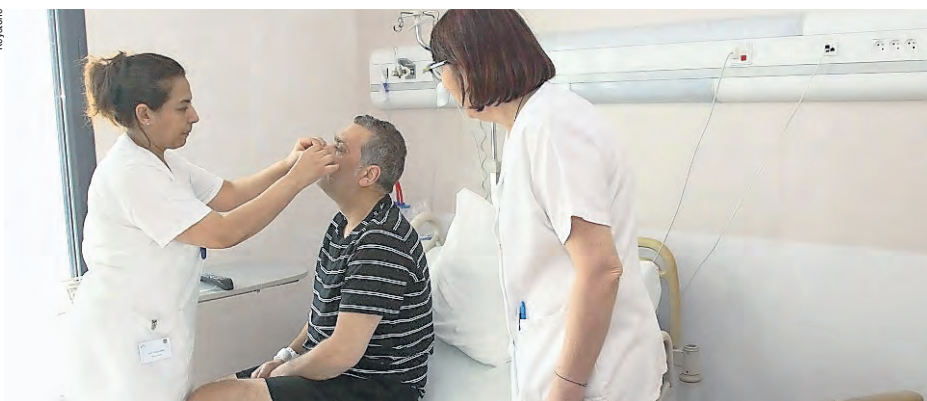
Le peuple et les cantons suisses ont accepté l'article 34<sup>bis</sup> introduisant l'assurance maladie et accidents dans la Constitution fédérale le 26 octobre 1890. Une première tentative d'adopter une loi fédérale (Lex Forrer) prévoyait l'affiliation obligatoire pour les salariés jusqu'à un certain revenu, elle devait couvrir les frais médicaux, mais aussi une indemnité journalière (60 % du salaire pendant une année). Adop-

tée par le Parlement fédéral, elle est rejetée par le peuple en votation référendaire le 20 mai 1900. Il faudra attendre le 13 juin 1911 pour que le peuple adopte (de peu) l'assurance maladie fédérale et la révision de 1964 pour que cette loi intègre quelques dispositions substantielles : elle interdit aux caisses-maladie de refuser des candidats pour cause de mauvaise santé, mais, en contrepartie, des réserves médicales peuvent être émises.

## LAMal obligatoire

En 1994, une refonte complète de la loi (la LAMA devient la LAMal) a permis

Keystone



La qualité des soins devrait rester l'objectif à long terme.

d'introduire le principe de l'assurance obligatoire pour toutes et tous, la prime

unique par caisse (quel que soit l'âge ou le sexe). Jusqu'à cette révision, les femmes

payaient des primes supérieures à celles des hommes.

## Opacité grandissante

En même temps, la LAMal a contribué à renforcer la concurrence entre les caisses, l'opacité du financement et vraisemblablement l'explosion des primes. En 1994, le peuple a voté en même temps sur l'initiative du Parti socialiste suisse et de l'Union syndicale suisse qui proposait des primes fixées en tenant compte du revenu (sur le modèle de l'AVS) et l'obligation de l'assurance pour perte de gain en cas de maladie. Initiative refusée. Depuis, nous avons dû avaler la révision de 2007, celle qui a modifié radicalement et dangereusement le système de financement hospitalier, en introduisant les forfaits par cas et l'obligation pour les cantons de participer au financement des cliniques privées inscrites sur les listes hospitalières. Objectif de cette révision, mettre les hôpitaux en concurrence pour faire baisser leurs coûts. La révision en cours s'inscrit dans cette même logique puisqu'elle encourage les médecins à se comporter comme des entrepreneurs.

L'avis d'un médecin politicien sur les réseaux de soins intégrés

## La solution ? La caisse unique !

Pierre-Alain Fridez est conseiller national (PS/JU) et médecin près de Porrentruy. Le monde des transports publics ne lui est pas inconnu, puisqu'il est fils de cheminot et a grandi à la gare de Courrendlin.

**Quelle est votre position face à la révision de la LAMal votée en septembre dernier ?**

J'y suis totalement opposé.

**Cela vous touche particulièrement puisque vous êtes médecin ?**

En effet, je suis concerné à plusieurs niveaux. Je trouve qu'on travaille déjà en réseau au niveau jurassien. Le médecin de famille établit une relation de confiance avec ses patients et travaille avec toute une équipe de

spécialistes, un hôpital, des physios, etc. Simplement, avec ces réseaux de soins intégrés, on met un carcan sur ce système déjà établi. On ajoute une structure administrative compliquée et cela amènera une multiplication des réseaux en place. On propose une incitation financière, ce qui aura pour conséquence que certains patients devront ensuite quitter leur médecin de famille, non intégré dans un réseau ou intégré dans un réseau non accepté par leur caisse-maladie. C'est le début de la perte du libre choix du médecin.

**Mais le patient pourrait payer moins, n'est-ce pas ? Cela pourrait être intéressant financièrement pour lui ?**

Actuellement les réseaux de soins intégrés en place sont effectivement très économiques, mais c'est parce

parlement.ch



Pierre-Alain Fridez est conseiller national depuis décembre 2011 et médecin dans le Jura.

qu'ils opèrent une sélection et ne prennent que les jeunes en bonne santé ! Si les réseaux doivent accepter tous les patients, l'attrait fi-

nancier sera moindre. Je trouve qu'en déboursant déjà plus de 4000 francs de sa poche (cotisations, participation, franchise), ce n'est pas juste d'être pénalisé si on veut rester fidèle à son médecin de famille.

**Mais quelle est la solution alors ?**

L'idée du réseau est bonne. Dans le Jura, ça fonctionne déjà ainsi. Mais avec ce système, on veut faire du médecin un administrateur en plus du soignant. Je ne crois pas à cette structure sans caisse unique. J'ai l'impression que le conseiller fédéral Burkhalter a voulu lancer cette proposition comme un écran de fumée pour retarder la caisse unique, qui est la solution pour baisser les coûts et garder des soins de qualité.

Propos recueillis par  
Henriette Schaffter

Beatriz Rosende/SSP



## Sous-fédération Travaux

**Vendredi 14 septembre**  
Berthoud  
Restaurant  
Schützenhaus  
Wynigenst. 13

■ **Journée de formation sur le thème « Garder un juste équilibre entre travail, loisirs et vie familiale »**

selon la méthode  
Work-Life Balance

Oratrice : **Diana Bertschi-Graf, formatrice d'adultes**

Trouver le juste équilibre entre travail et loisirs est vital pour la santé et le bien-être. Ce juste milieu dépend toutefois du style de vie et des intérêts de chacun; et les priorités que se fixent les uns diffèrent de celles des autres. La méthode **Work-Life Balance** permet de définir et planifier des actions concrètes.

Les inscriptions sont à faire parvenir d'ici le 30 juin 2012 à : Sous-fédération BAU, case postale 1652, 4600 Olten ou par e-mail : christian@suter-ch.ch  
*Commission centrale BAU*

**Mardi 29 mai**

■ **Amicale des pensionné-e-s du Jura Bernois et de Bienne Romande**

**Sortie Franc-Montagnarde**

Pour notre prochaine virée nous allons nous délecter d'un repas à l'**Auberge de la Gare au Pré-Petitjean**. Nous partirons de Bienne direction La Chaux de Fonds à 10 h 17 de la voie 1 et arriverons, après avoir changé de train à la Tchaux et traversé les Franches-Montagnes, à 11 h 48 à destination. Là nous aurons assez de temps pour dîner et passer un bon moment ensemble. Nous repartirons au train de 15 h 48 en direction de Glovelier, Delémont pour arriver à Bienne vers 17 h 10 ou 1 heure plus tard... Suivant l'humeur hi hi hi...  
Ce serait sympa, de votre part, de vous annoncer au 076 210 11 09 jusqu'au 28 mai auprès de votre serviteur. Merci d'avance.

*Jacques*

## Sections

**Mardi 29 mai**  
19 h 45  
Château-d'Ex  
Buffet de la Gare

■ **VPT GoldenPass**

Assemblée générale de printemps

L'ordre du jour de cette assemblée est affiché dans les locaux.

Tous les membres actifs et retraités sont les bienvenus.

*Le comité*

**Mercredi 30 mai**  
17 h 00  
Nidau  
Salle de la Geno  
Genossenschaftsstr. 18

■ **ZPV Biel-Bienne**

Assemblée générale

Cette assemblée générale sera suivie par le verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site : <http://zpvbielbienne.ch>  
Le tractanda et le PV de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux, et envoyés par e-mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à : denis.babey@gmail.com

*Le comité*

**Jedi 31 mai**  
20 h 00  
Nyon  
Café-restaurant Orange-Mécanique (halte de la Vuarpillière)

■ **VPT NStCM**

Assemblée générale

L'ordre du jour de cette assemblée générale est statutaire. Cordiale invitation à tous les membres de la section. Celles et ceux qui ne pourront pas participer, merci de s'excuser auprès d'un membre du comité.

*Pour le comité:  
Frédéric Caille, secrétaire*

**Mardi 5 juin**  
16 h 30  
Genève  
Auditorium du Bachet

■ **VPT TPG**

Assemblée générale

La participation à cette assemblée de tous les membres est importante. Elle vous permettra de recevoir des informations sur la situation actuelle et future en matière de conditions de travail.

*Le comité*

**Mardi 12 juin**  
16 h 00  
Lausanne  
Buffet de la Gare

■ **ZPV Léman**

Assemblée générale extraordinaire

Ordre du jour: 1) élection d'un-e président-e de section ; 2) élection d'un-e membre du comité représentant les collègues genevois ; 3) organisation du nouveau comité.

*Le comité*

**Mardi 12 juin**

■ **PV Neuchâtel**

**Course annuelle à Grimmialp/Diemtigtal**

Pour ceux qui partent de La Chaux-de-Fonds dép. 09.02 voie 3, Bienne arr. 09.42 / dép. 09.51 voie 7, Berne arr. 10.17.

Pour ceux qui partent de Neuchâtel dép. 09.33 voie 2, Berne arr. 10.17.

Tout le monde se retrouve sur la voie 5D à Berne dép. 10.39, Oey-Diemtingen arr. 11.23 apéritif devant la gare, Oey-Diemtingen dép. 11.55 bus postal, Grimmialp arr. 12.25 (altitude 1214 m.). Le bus s'arrête devant le restaurant.

12.30 : repas au restaurant Spillgarten avec le menu suivant: potage, rôti de porc, pommes-frites, légumes, flan caramél.

Par beau temps, promenade facultative au Blauseeli, charmant petit lac de montagne situé à 800 mètres à plat du restaurant.

Titre de transport: AG ou CJ. Prix comprenant l'apéritif, le repas, une bouteille de Pinot et 1 litre d'eau pour 4 personnes et le café : 30 francs. Encaissement dans le train entre Berne et Spiez. Inscriptions jusqu'au vendredi 8 juin auprès de Yvan Renevey, tél. 032 725 62 88, e-mail: renevey26@gmail.com

Retour : Grimmialp dép. 15.43 (bus postal) Oey-Diemtingen arr. 16.19 dép. 16.28 voie 2, Berne arr. 17.20.

Retour direction La Chaux-de-Fonds : Berne dép. 17.43 voie 10, Bienne arr. 18.08 / dép. 18.17 voie 1, La Chaux-de-Fonds arr. 18.58.

Retour direction Neuchâtel : Berne dép. 17.53 voie 12, Neuchâtel arr. 18.27.

*Le secrétaire, M. Quartier*

**Mardi 26 juin**

■ **PV Fribourg**

**Course annuelle à Saas-Fee**

Notre course annuelle aura lieu le mardi 26 juin 2012 à Saas-Fee.

Horaires : Fribourg dp 8 h 29, Berne ar 8 h 51, dp 9 h 07, Viège ar 10 h 02, dp bus 10 h 10, Saas-Fee ar 10 h 59. Saas-Fee dp 15 h 02, Brigue ar 16 h 10, dp train 16 h 36 via Kandersteg, Berne ar 18 h 20, dp 18 h 34, Fribourg 18 h 55.

Prix : après participation de la caisse de 11 Fr. 50 : 25 francs par personne. Ce montant sera encaissé directement avec les boissons par le personnel de service. Déplacement : chacun se munir de son titre de transport (AG et cartes journalières valables dans les bus de CarPostal).

Repas : à 11 h 45 au restaurant Châmi Stube. Au menu : salade verte - steak de porc à la mode valaisanne, légumes, croquettes - salade de fruits.

**Inscriptions : jusqu'au 21 juin** au plus tard auprès de Franz Rohner, tél. 026 493 2015, e-mail : franz.rohner@bluewin.ch ou de Jacques Zulauff, tél. 026 668 2137, e-mail : zulauff@hotmail.com.

*Le comité*

## DÉCÈS

**Louis Collaud**, chef de train retraité, Genève; décédé le 28 avril dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Ulrich Graber**, magasinier retraité, Buetigen;

décédé le 8 mai dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Erna Hänzi**, veuve de Ernst, Brügg; décédée le 4 mai dans sa 97<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Roger Schouwey**, chef de halle, Neuchâtel; décédé le 3 mai dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

## Pensionnés

Mercredi  
20 juin

## ■ PV Valais

Sortie annuelle  
à Druogno IT  
(Val Vigezzo)

**Inscriptions :** auprès du coll. Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brigue : 027 / 923 21 39 ou 024 / 481 42 00. E-mail: luggen.r@valais-com.ch. Au plus tard, jusqu'au 14 juin 2012, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de février dernier ou également par téléphone ou par e-mail. N'oubliez pas votre passeport ou votre carte d'identité.

**Titres de transport :** carte annuelle, carte journalière FVP ou billet pour Domodossola aller et retour.

Notre sortie annuelle aura lieu le mercredi 20 juin 2012. Nous voyageons en train jusqu'à, et au retour de Domodossola. De Domodossola jusqu'à et au retour de Druogno en Bus. Un menu typiquement italien de 4 plats, plus les fromages et le dessert nous sera servi à l'Hôtel-Restaurant Stella Alpina. Votre participation de 30 euros par personne, comprend : l'apéritif, le repas, le vin, l'eau minérale, un café crème et le transport par bus. L'encaissement se fera au restaurant, veuillez préparer la monnaie en euros s.v.p. Merci d'avance. N'oubliez pas une pièce d'identité

**Horaires aller :** St-Maurice dép. 9 h 28, Martigny dép. 9 h 38, Sion dép. 9 h 54, Sierre dép. 10 h 04, Loèche dép. 10 h 12, Viège dép. 10 h 24, Brigue arr. à 10 h 30. **Changement de train Brigue dép. 10 h 44, Domo arr. 11 h 12 et départ des bus 11 h 30, arr. à Druogno à 12 h 00.**

**Retour :** Dép. de Druogno, à voir sur place, Domo dép. à 17 h 48, Brigue arr. à 18 h 16, dép. de Brigue à 18 h 28.

Pour les retours individuels, les informations seront données sur place par le président.

Le comité espère une forte participation.

Frédy Imhof, président

## Loisirs

Vendredi  
25 mai  
Lausanne  
de 15 h 00 à  
22 h 00  
Dépôt de  
Perrelet

## ■ VPT tl

Grande ouverture  
de la cave GESTL

Nous vous attendons nombreux pour notre 1<sup>ère</sup> grande ouverture traditionnelle avec repas de l'année. Nous vous proposons notre savoureuse paella, pour le prix de 12 francs par personne. Pour raison d'organisation nous vous recommandons de vous inscrire à l'adresse gestl@hotmail.com ou aux n° de tél 079/637.53.61 ou 079/394.72.09 au plus vite.

Entre autres, nous vous proposons une dégustation offerte par la cave ! Vous pourrez profiter de nos actions.

**Vin blanc :**

Lutry la Vignette au lieu Fr. 9.20 Fr. 8.30 la bte; Féchy Mi-coteau au lieu Fr. 10.80 Fr. 9.70 la bte; Château Vinzel au lieu Fr. 13.30 Fr. 12.- la bte; St. Saphorin Burignon au lieu Fr. 14.50 Fr. 14.- la bte; Domaine de la Crausaz au lieu Fr. 15.90 Fr. 13.- la bte; Humagne blanche (Cordonier) au lieu Fr. 14.90 Fr. 13.- la bte.

**Vin rouge :**

Souche Ardente Pinot au lieu Fr. 9.20 Fr. 8.30 la bte; Château Coinsins au lieu Fr. 12.20 Fr. 11.- la bte; Pinot noir fût chêne au lieu Fr. 13.- Fr. 11.70 la bte; Yvorne la Bastide au lieu Fr. 16.60 Fr. 15.- la bte; Domaine de la Crausaz au lieu Fr. 16.90 Fr. 13.- la bte; Diolinoir (Cordonier) au lieu Fr. 16.90 Fr. 13.- la bte.

Ambiance chaleureuse garantie.

Votre comité GESTL

Samedi 2  
juin  
9 h 45  
Interlaken

## ■ USSC badminton

12<sup>e</sup> championnat suisse à la Sporthalle BZI

Catégories Dames, Messieurs, Seniors (à partir de 1977) et U16 (jusqu'à 1997). Inscription auprès de Walter Röthlisberger, 033 823 16 85.

## Assemblée générale des actionnaires du 16 mai

La CGN se réorganise  
en trois sociétés

## Les cantons sont devenus les actionnaires majoritaires de la compagnie.

Le Groupe CGN SA détient le 100% du capital de deux sociétés filles : CGN SA, société chargée de l'exploitation de la flotte, détentrice des bateaux modernes et employant le personnel ; CGN Belle Epoque SA, société sans but lucratif, détentrice de la flotte historique, n'employant pas de personnel et prêtant ses bateaux à CGN SA (exploitation). Cette scission répond à une demande des pouvoirs publics souhaitant identifier clairement les coûts de la flotte historique. Par ailleurs, la CGN bénéficie d'un assainissement de son bilan par l'abandon de créances cantonales à hauteur de 29.3 millions de francs et recapitalisation simultanée à hauteur de 10.8 millions de francs permettant aux trois cantons lémaniques de détenir désormais 58% du capital-actions de la compagnie.

## Demi victoire pour le SEV

Le conseil d'administration du Groupe CGN SA est réduit à neuf membres, dont cinq représentants des cantons. Il s'agit de : MM. Rémi Walbaum (président et représentant de l'Etat de

Vaud) ; Bertrand Cardis (vice-président et représentant des actionnaires privés) ; Michel Joye (Vaud) ; Jean-Marc Mermoud (Genève) ; Moreno Sella (Genève) ; Bertrand Duchoud (Valais) ; Jean Denais (France) ; Denis Décosterd (Lausanne) ; Yves de Siebenthal (ABVL). La direction de la CGN SA est maintenue dans sa composition actuelle, avec M. Luc-Antoine Baehni au poste de directeur général. Le SEV est intervenu durant cette assemblée générale des actionnaires pour demander que le personnel soit représenté au sein du conseil d'administration et pour qu'il y ait également des femmes qui siègent dans cet aréopage cent-pour-cent masculin. En réponse à ces deux amendements, le Conseil d'Etat vaudois a proposé le vote d'une résolution demandant que les

revendications du SEV soient prises en compte lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires. Cette résolution a été acceptée par l'assemblée générale.

## Personnel maintenu sous la même convention collective de travail

L'argent destiné à la rénovation du « Vevey », du « Ville-de-Genève » et du chantier, soit : 24.8 millions de francs est désormais disponible et les travaux sur ces trois chantiers, qui dureront de 2012 à 2015, peuvent démarrer immédiatement. Les cadres, capitaines et l'ensemble du personnel sont confirmés dans leurs fonctions actuelles sans modification de leurs conditions de travail réglées par la convention collective de travail conclue avec le SEV.

com/AC



Feu vert à la rénovation du « Vevey ».

## Assemblée générale de la section SBV Arc Jurassien

## On a parlé du projet de fusion

L'assemblée de printemps a eu lieu le 11 mai à Bienne. Comme invité, la section a accueilli Patrick Rouvinez de SEV-Assurances.

Jean-Marc Mollard a donné un aperçu de la situation des comptes. Sur proposition de la commission de gestion, l'assemblée a accepté les comptes 2011 et a donné décharge au caissier.

## Nouvelle secrétaire de la section

Christine Pinto Rodrigues a été élue en tant

que secrétaire de la section, dorénavant tous les postes du comité sont à nouveau occupés.

## Projet de fusion

Après la présentation de Patrick Rouvinez, un débat sur les cotisations a eu lieu. En fin d'assemblée, Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, a présenté les dernières nouvelles concernant le projet de fusion SBV-VPV. L'assemblée a été suivie par un repas of-



La présidente centrale de la SBV a parlé du projet de fusion avec la VPV.

fert. La prochaine assemblée aura lieu en automne à Bienne.

Pour le comité:  
René Zürcher



Swisstrain fête deux jubilés le week-end de la Pentecôte

## 80 ans et toutes leurs dents!

La Be 4/4 171 et la Ee 3/3 80 fêtent cette année leurs 80 ans.

Après avoir fêté l'année passée les 80 ans de sa locomotive Ae 4/7 10950, Swisstrain a cette année à nouveau deux anniversaires. La deuxième locomotive en état de marche, la Be 4/4 171, fêtera cette année ses 80 ans. Pour l'occasion, des trains spéciaux circuleront pendant le week-end de la Pentecôte, du 26 au 28 mai 2012. Des trajets au départ de Payerne, pour Yverdon et Fribourg le samedi, Moudon et Morat le dimanche et Fribourg et Moudon le lundi, emmèneront les amateurs de trains ainsi que les familles ou nostalgiques à la découverte des lignes de la Broye, dans des voitures de 3<sup>ème</sup> ou 1<sup>ère</sup> classe pour la modique somme de cinq francs par personne et par trajet simple course.

Le deuxième véhicule qui fête lui aussi ses 80 ans est une locomotive de manœuvre Ee 3/3 achetée l'année passée auprès des CFF afin de manœuvrer nos véhicules



La Be 4/4 sera à l'honneur le week-end de Pentecôte à Payerne ainsi que le samedi 16 juin au départ de Lausanne.

dans le dépôt de Payerne. Ce véhicule, qui était le plus ancien encore en service aux CFF l'année passée, sera exposé en gare de Payerne.

Cette manifestation est jumelée avec Eurominiatures qui organise une exposition de modèles réduits et miniatures de chemins de fer, avions, bateaux et figurines, qui se déroulera à la halle des fêtes de Payerne les trois jours.

Pour les personnes qui ne peuvent pas venir à Payerne l'une des trois dates où qui

désirent voyager plus longtemps en train, notre locomotive Be 4/4 ainsi que les deux voitures seront de sortie le samedi 16 juin au départ de Lausanne, Moudon, Payerne, Morat et Kerzers afin de rejoindre le Val-de-Travers, où une visite des Caves Mauler sera proposée, suivie d'un repas aux mines d'asphalte de la Presta.

L'après-midi se poursuivra par la visite des mines ou une présentation et dégustation de la célèbre fée verte.

*Christophe Bise*

Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB)

## Le quart d'heure vaudois

Les travaux de la nouvelle gare LEB d'Union-Prilly ont commencé. Ils permettront le croisement des trains indispensable au doublement de la cadence de base entre Lausanne et Cheseaux. Environ 10000 voyageurs fréquentent chaque jour ce tronçon qui est saturé aux heures de pointe. La cadence au ¼ d'heure vise à absorber la forte demande (+ 125% en 12 ans).

Suite à des accords avec les recourants sur les aménagements de la gare d'Union-Prilly, le chantier a pu démarrer le 7 mai dernier. Selon le calendrier prévisionnel, les travaux seront terminés avant la fin de l'année, de manière à permettre le passage à la cadence 15' au

changement d'horaire de décembre 2012. La nouvelle gare aura deux voies avec un quai central. L'arrêt sera déplacé de 100 mètres en direction de Lausanne et l'équipement du passage à niveau d'Union-Prilly sera remplacé. D'autres travaux sont prévus

d'ici la fin de l'année. Les investissements pour la période 2013-2016 auront pour objectif la cadence à 15' entre Lausanne et Echallens, avec notamment la construction d'un point de croisement à Etagnières.

*com.*

### CYCLE DE FORMATION MOVENDO-ARPIP

Ce cycle s'adresse principalement aux représentant-e-s des salarié-e-s 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 participant-e-s. Une attestation est délivrée en fin de cycle.

#### Judi 20 septembre 2012

Présentation sommaire de la loi sur la prévoyance professionnelle.  
Jacques Robert, président ARPIP  
Gestion paritaire  
Eric Mangué, avocat spécialisé en LPP

#### Judi 11 octobre 2012

La loi sur le libre passage – La LPP dans l'acquisition de logement – Situation de divorce : à quoi dois-je penser ?  
Eric Mangué, avocat spécialisé en LPP

#### Judi 8 novembre 2012

Politique générale de placements en capitaux  
Cadre et conditions générales de placements, type de placements, structures d'un portefeuille, mécanismes boursiers  
Christoph Müller, FourA AG & Nest Fondation collective, Roby Tschopp, Actares

#### Judi 6 décembre 2012

Investir de manière socialement responsable  
Conditions cadres et légales en matière de placements éthiques.  
Droits de représentativité et de vote dans les assemblées générales d'actionnaires  
Caroline Schum, Nest Fondation collective, Roby Tschopp, Actares

#### Judi 21 février 2013

Contrôle et surveillance  
Rôle de l'organe de surveillance et des experts du fonds de garantie et de l'institution supplétive. Possibilités d'agissements des membres des représentants dans les caisses de pensions  
Dominique Michel Favre, Office de surveillance du canton de Vaud

#### Judi 14 mars 2013

Lecture des comptes d'une caisse de pension – N° 1  
Sur la base d'exercices pratiques :  
Les caractéristiques des comptes d'une caisse de pensions, les différents postes du bilan et leurs rapports, les amortissements, les réserves légales et les réserves latentes  
Didier Vogt, économiste

#### Judi 18 avril 2013

Lecture des comptes d'une caisse de pension – N° 2  
Présentation des comptes des institutions de prévoyance professionnelle et application des Normes Swiss GAAP RPC 26, révision des comptes d'une IP  
Didier Vogt, économiste

#### Judi 23 mai 2013

Expertise actuarielle d'une institution de prévoyance  
Comment, sur la base d'une expertise, se rendre compte de la rentabilité d'une caisse de pension et comment définir les probabilités de rendements des placements et les objectifs des réserves  
Stéphane Riesen, actuariaire

#### Judi 20 juin 2013

Liquidation partielle  
Reconnaître la nécessité d'une liquidation totale – définir le processus de liquidation – savoir s'entourer de partenaires fiables – faire respecter les décisions au niveau paritaire – posséder les informations essentielles concernant les liquidations partielles  
Jean-Claude Prince, spécialiste LPP

Renseignements et inscriptions : [www.arpip.ch](http://www.arpip.ch)

### INFO

**ARPIP** (Association des Représentants du Personnel dans les Institutions de Prévoyance)

**Vendredi 8 juin 2012, à 18 h 30**  
**Grand Salon (2<sup>ème</sup> étage) - Buffet de la Gare - Lausanne**

**Daniel Lampart**, premier secrétaire et économiste à l'Union syndicale suisse, traitera du thème

**« Avenir de nos retraites, 1<sup>er</sup> et/ou 2<sup>e</sup> pilier ? »**

# MOVENDO

Movendo ist das Bildungsinstitut der Gewerkschaften des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes und bietet Weiterbildungen in Deutsch, Französisch und auf Anfrage in Italienisch an.

Die Weiterbildungen richten sich an die Mitglieder, Vertrauensleute und Mitarbeitende der Gewerkschaften zu Themen rund um die Arbeitswelt: Politik und Wirtschaft, Arbeit und Recht, Sozialversicherungen, Kommunikation, Zusammenarbeit und Lebensgestaltung, Arbeitsinstrumente und Personalvertretungen.

Im Bereich der Bildung für Vertrauensleute, Mitglieder von Personalvertretungen und Stiftungsräten suchen wir eine/einen erfahrene/n

## Ausbildungsleiter/in (70–80%)

### Hauptaufgaben:

- Verantwortung für das deutsche Weiterbildungsprogramm für Mitglieder von Personalvertretungen und Stiftungsräten, Vertrauensleute: Beredarfsabklärung, Konzeption, Budgetierung, Organisation, Referententätigkeit, Moderation, Betreuung der KursleiterInnen, Evaluation
- Sicherstellung der Kommunikation zu den VertreterInnen der Trägerorganisationen
- Zusammenarbeit und Koordination mit dem zuständigen Ausbildungsleiter der Romandie
- Personalführung

### Unsere Erwartungen:

- Ausbildung respektive Weiterbildung im Bereich der Erwachsenenbildung und/oder Organisationsentwicklung oder Bereitschaft, eine solche abzuschliessen sowie diesbezügliche Berufserfahrung
- Gute Kenntnisse der Gewerkschaftsbewegung, wenn möglich im Bereich der Personalvertretung
- Solide Erfahrung im konzeptionellen Arbeiten und in Projektmanagement
- Gute mündliche und schriftliche Deutschkenntnisse
- Sehr gute passive Französischkenntnisse
- Eigeninitiative und Freude, in einem kleinen Team zu arbeiten
- Gute Informatikkenntnisse (Office, Word, Excel, Internet)

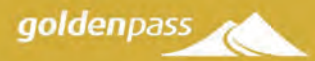
### Wir bieten:

- eine interessante Bildungstätigkeit im gewerkschaftspolitischen Umfeld
  - überdurchschnittliche Arbeitsbedingungen und Sozialleistungen
- Arbeitsort ist Bern; Stellenantritt 1. August 2012 oder nach Vereinbarung.

### Interessiert?

Für weitere Auskünfte wenden Sie sich an Susanna Leutenegger (Tel. 031 370 00 77) oder [susanna.leutenegger@movendo.ch](mailto:susanna.leutenegger@movendo.ch).

Ihre Bewerbung richten Sie bitte mit den üblichen Unterlagen bis 15. Juni 2012 an: Susanna Leutenegger, Movendo, Postfach, 3000 Bern 23, oder [susanna.leutenegger@movendo.ch](mailto:susanna.leutenegger@movendo.ch).



Le Goldenpass (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer son équipe, le Goldenpass désire engager

## Un/e chef/fe circulation trains à notre Centre d'exploitation de Montreux (minimum 80%)

### Vos tâches :

- Vous assurez la circulation des trains et la gestion opérationnelle sur les différentes lignes du Goldenpass depuis le Centre d'exploitation de Montreux
- Vous assurez également un service de piquet pour le Centre d'exploitation

### Votre profil :

- CFC d'employé de commerce, d'agent du mouvement ferroviaire ou formation équivalente
- Esprit d'initiative, créativité, dynamique
- Langue maternelle française et connaissances de l'allemand ou le contraire
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Pascal Croset, responsable Exploitation : 021 989 81 68 / @-mail : [p.croset@goldenpass.ch](mailto:p.croset@goldenpass.ch)

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre une équipe jeune et motivée ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **Goldenpass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1.**



[www.goldenpass.ch](http://www.goldenpass.ch)

## Conseil de santé des drogueries suisses

# La fièvre du départ

## Bon voyage!

Que ce soit en voiture, en train ou en avion, voyager peut avoir des effets secondaires indésirables. Sueurs froides, maux de tête, vertiges, nausées et vomissements sont les symptômes typiques du mal des transports. Ce sont surtout les enfants et les jeunes adultes qui y sont sujets. Le mal des transports, aussi appelé cinétose, survient lorsque les informations enregistrées par les yeux ne correspondent pas à celles captées par les autres organes. Exemple: quand on lit un livre dans une voiture qui roule sur une route sinueuse, les yeux enregistrent que l'environnement est immobile alors que l'organe de l'équilibre dans l'oreille interne perçoit l'inclinaison et tous les virages de la route. Les spécialistes ne savent pas pourquoi certaines personnes en souffrent et d'autres y échappent. Une chose est sûre: ces malaises peuvent transformer le voyage en véritable calvaire. Heureusement, plutôt que de renoncer à tout déplacement, il existe des solutions pour prévenir les nausées. Une bonne astuce est de limiter les différences de perception entre les organes (œil et oreille interne). En croisière, choisir par exemple une cabine au milieu du bateau; plus elle sera proche du centre de gravité, moins elle tanguera. En train ou en car, les personnes sujettes au mal des transports devraient s'asseoir dans le sens de la marche et regarder au loin. Il est aussi recommandé de prendre une petite collation légère avant de prendre la route – car partir l'estomac vide peut avoir d'aussi fâcheuses conséquences que de voyager le ventre plein. Le personnel spécialisé de votre droguerie vous donnera volontiers d'autres conseils personnalisés sur le thème de la prévention et le traitement des maladies en vacances.

## atout santé



Les conseils de la **droguerie**

## Prévenir et soigner les maladies en vacances

- Les granules homéopathiques (Tabacum ou Cocculus) ou les sprays spagyriques (menthe poivrée, gingembre, Tabacum, Nux vomica et Cocculus) agissent contre les nausées, les vomissements et les vertiges. Chamomilla apaise les enfants fâchés et Argentum nitricum calme les enfants nerveux, surexcités, claustrophobes ou anxieux de voyager en avion.
- Pour les personnes allergiques, les antihistaminiques, sous forme de comprimés et de gommes à mâcher, peuvent provoquer une sensation de fatigue et ne conviennent donc pas à qui doit prendre le volant.
- Pour calmer l'estomac et atténuer les nausées: verser quelques gouttes d'huile essentielle de lavande, de menthe, de camomille ou de citron sur un mouchoir et respirer profondément ou appliquer directement sur les tempes.
- Les plantes médicinales les plus efficaces, comme le gingembre, l'anis, la gentiane, le fenouil ou la mélisse, sont disponibles sous forme de tisane, de gouttes et de comprimés.

**vitagate.ch**

Un clic quotidien pour votre santé.

Vous trouverez des informations complémentaires sur ce sujet sur la plate-forme de santé en ligne [www.vitagate.ch/fr/objectif\\_sante/voyager](http://www.vitagate.ch/fr/objectif_sante/voyager)



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

BON

Bon Fr. 3.–



## Bioflorina®, pour le bien-être de votre intestin

Bioflorina® est un probiotique. Il contient des bactéries vivantes du genre Enterococcus, qui se trouvent naturellement dans l'intestin et favorisent l'équilibre de la flore intestinale.

Bioflorina® régularise la flore intestinale perturbée et agit contre la diarrhée. En cas de diarrhée aiguë due à des bactéries ou des virus, diarrhée des voyageurs (traitement ou prévention), diarrhée due à un traitement antibiotique. Demandez conseil à votre droguiste et lisez la notice d'emballage.

À l'achat d'une boîte de capsules Bioflorina dans votre droguerie.  
Valable jusqu'au 30 juin 2012.



Chemins de fer du Kaeserberg à Granges-Paccot

## Formidable !

L'ancien ministre des transports Adolf Ogi a eu le plaisir d'effectuer le trajet inaugural. Installé dans la cabine de conduite d'une vraie locomotive du Gothard, de type

traction et les sifflements de la pression d'air dans les tuyaux de frein sont d'un réalisme saisissant. Pour vivre cette expérience unique, il suffit de se rendre, sur résér-



Adolf Ogi conduisant une locomotive Ae 6/6 vers Kandersteg.

Ae 6/6, le simulateur est un merveilleux condensé de technologies qui permet de prendre les commandes et d'effectuer des trajets à travers des paysages d'un réalisme étonnant. Lors de son trajet qui l'a mené de Blausee-Mitholz vers Kandersteg, l'ancien conseiller fédéral et ministre des transports a pris les commandes du premier simulateur de niveau professionnel, ouvert au public. Tout est fonctionnel pour qu'on puisse se mettre avec fierté dans la peau d'un conducteur de locomotive. Le tic-tac du tachygraphe, le murmure des moteurs de

vation, aux Chemins de fer du Kaeserberg à Granges-Paccot.

### Initiations dispensées par d'anciens mécanos

Lors de l'inauguration, Marc Antigio, président et fondateur des Chemins de fer du Kaeserberg, a indiqué que les trois heures d'initiations au simulateur de conduite seront dispensées par d'anciens conducteurs professionnels de locomotive des CFF ou du BLS. Ils transmettront leur passion et leurs connaissances dans le but d'offrir un plaisir et des sensations uniques. *com.*

PV Genève

## Balade sur le Léman

Il y a comme cela des jours où tout fonctionne parfaitement. 121 personnes s'inscrivent, 5 doivent s'excuser (bon rétablissement à ces collègues) et on se retrouve à 116 personnes le mardi 15 mai sur la terrasse du restaurant Le Rivage à St-Gingolph, après une traversée sans histoire depuis Montreux – mais il faisait frisquet sur le pont. L'apéro est servi au bord du lac, au soleil, puis notre restaurateur et son personnel nous installent dans

deux belles salles. Et alors là, ils font très très fort ! Entrée, filets de perche à gogo, frites parfaites et un dessert délicieux. Le tout servi avec une gentillesse hors pair. Il faut bien quitter cet endroit et le retour sur Vevey est plus sportif car le joran s'est levé et il y a pas mal de vagues. Mais voilà, c'est une journée parfaite et personne n'est malade. Merci à toutes et tous pour avoir participé dans la bonne humeur.

Serge Anet

Fribourg

## Tous les bus régionaux ne seront pas mis à la cadence horaire

La majorité bourgeoise du Grand Conseil fribourgeois a refusé la cadence horaire intégrale des lignes de bus régionales comme le demandait une motion déposée l'automne dernier par les députés Hans-Rudolf Beyeler et Vincent Brodard.

C'est au mois de septembre 2011 que le député PCS Hans-Rudolf Beyeler et le socialiste Vincent Brodard ont lancé leur motion. Deux hommes qui s'y connaissent en transports publics puisque Hans-Rudolf Beyeler est vice-directeur des TPF (Transports publics fribourgeois) et Vincent Brodard est secrétaire syndical SEV. Si un représentant patronal et un représentant syndical actifs dans le secteur des transports

publics revendiquent la cadence horaire intégrale pour toutes les lignes de bus régionales du canton de Fribourg, il faut croire que l'idée se justifie amplement. Du reste 36 députés n'ont pas hésité à signer la motion.

### Réponse « déroutante » du Conseil d'Etat

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a vanté les avancées faites dans le canton au niveau de la desserte ferroviaire, notamment avec l'inauguration en décembre dernier de la première étape du RER fribourgeois. L'exécutif cantonal a aussi évoqué dans sa réponse les améliorations qui seront apportées dans un futur proche sur les lignes ferroviaires régionales. Une réponse littéralement « déroutante » puisque les auteurs de la motion demandaient des améliorations au niveau des transports publics routiers notamment pour « augmenter la part modale des transports publics, et ainsi contribuer concrètement à l'amélioration du bilan écologique et à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> ».

### Rejet de la motion

Au final, c'est par 47 non, 32 oui et 5 abstentions que la majorité bourgeoise du législatif fribourgeois a rejeté lors de sa séance du 2 mai la motion Beyeler-Brodard demandant que toutes les lignes régionales de bus passent au minimum au cadencement horaire intégral. Un résultat décevant aux yeux de Vincent Brodard qui regrette que le plénum ait manqué « de vision à long terme ».

### INCIDENCES SUR LES HORAIRES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS



Vincent Brodard.

Le mercredi 2 mai le député Vincent Brodard n'a pas hésité à endosser sa casquette syndicale. En montant à la tribune pour défendre sa motion, il a relevé qu'un cadencement horaire des lignes de bus permettait d'améliorer les horaires de travail des conducteurs outre le fait d'améliorer l'offre en transports publics : « Savez-vous que depuis l'introduction du RER, les conducteurs de bus des TPF qui effectuaient auparavant les courses entre

Bulle et Fribourg ont perdu une grande partie de leur volume d'activité. Il en résulte des détériorations de leurs horaires de travail qui leur imposent des journées débutant à 6 heures pour se terminer vers 20 heures, mais ne comptant que 6 heures de travail effectif. Si on augmente intelligemment l'offre en proposant à terme un horaire cadencé sur les lignes régionales, on permettra une répartition plus rationnelle de ces effectifs de personnel et il en résultera des économies de fonctionnement non négligeables. » *AC*



Les lignes de bus régionaux des tpf ne connaîtront pas le cadencement horaire généralisé.

Alberto Cherubini

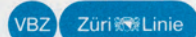


## Verkehrsbetriebe Zürich

Leiter  
Projektierung Bauten

Luggwegstrasse 65  
Postfach, 8048 Zürich

David Borschberg  
Telefon +41 (0)44 434 45 72  
meinneuerchef@vbz.ch



Umsteigen lohnt sich.

An alle Ingenieurinnen und Ingenieure,  
die im öffentlichen Verkehr etwas bewegen wollen

Zürich, Mai 2012

### Meine Bewerbung als Ihr neuer Chef

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie auf Schienen – für Sie mehr als eine Redewendung: Sie sorgen persönlich dafür, dass unsere Trams jederzeit sicher über Zürcher Schienen gleiten. In Ihrem neuen Job projektieren Sie Neu- und Umbauprojekte des öffentlichen (Schienen-)Verkehrs in der Stadt Zürich und übernehmen die Verantwortung für die fachgerechte Umsetzung an Ort. Damit leisten Sie einen entscheidenden Beitrag zur Netzentwicklung der VBZ. In Ihrer abwechslungsreichen Aufgabe sind Sie in engem Kontakt mit verschiedensten Ansprechpartnern innerhalb der VBZ, bei der Stadt Zürich und externen Planern.

Wir sind ein bunt gemischtes Team von 15 Personen. Bei uns arbeiten verschiedene Spezialistinnen und Spezialisten aus dem Gleisbau, der Fahrstromversorgung und anderen Bereichen. Darum fühlen Sie sich bei uns wohl, wenn Sie gerne unkompliziert in einem Team mitwirken. Wenn Sie zudem **Freude an der Projektierung von ÖV-Anlagen** und Interesse an der detaillierten Ausarbeitung von Planungsgrundlagen haben, dann sind Sie bei uns richtig.

Ich kann Ihnen sehr gute Anstellungsbedingungen offerieren. Unsere Pensionskasse bietet mit über 100 % Deckung eine Sicherheit, von der andere nur träumen. Mit Ihrem GA geniessen Sie nicht nur in Zürich freie Fahrt. Und: Sie bauen persönlich an der Zukunft von Zürich mit und können im Wachstumsmarkt öffentlicher Verkehr sehr selbstständig etwas bewirken.

Aber natürlich fordere ich auch einiges von Ihnen. Sie sollten ein Studium als BauingenieurIn, vorzugsweise mit Vertiefung im öffentlichen Verkehr oder im Tiefbau, abgeschlossen haben. Auch Projekterfahrung im Auftrag der öffentlichen Hand erleichtert Ihnen Ihre Arbeit. Besonders wichtig ist mir, dass für Sie Lichtraumprofile, Hüllkurven und Schleppkurven keine Fremdwörter sind.

Ich würde mich sehr freuen, meine Funktion als Ihr neuer Chef bald antreten zu dürfen. Bevor es so weit ist, können Sie mich schon einmal persönlich erleben. Auf [www.vbz.ch/jobs](http://www.vbz.ch/jobs) bewerbe ich mich bei Ihnen mit einem kurzen Film. Dort finden Sie auch weitere Details zur Stelle und die Bewerbungsadresse. Wenn Sie noch Fragen zum Aufgabengebiet als BauingenieurIn haben, rufen Sie mich einfach an: +41 (0)44 434 45 72.

Freundliche Grüsse

David Borschberg  
Leiter Projektierung Bauten



Ein Unternehmen  
der Stadt Zürich





## Angle droit

## Le Code de procédure pénale

Un cas de protection juridique.

*Le nouveau Code de procédure pénale (CPP) n'en finit pas de susciter quelques surprises, tant pour les professionnels du droit que pour le commun des mortels.*

Une affaire en cours illustre la complexité de ces méandres dans lesquels il serait aisé de se perdre, s'il n'y avait pas une assistance juridique efficace. En se rendant à son travail, Georges est victime d'une collision dans un giratoire, par une automobiliste qui ne l'a pas vu. Un mois plus tard, la conductrice fautive reçoit une ordonnance de condamnation pénale, contre laquelle elle fait opposition auprès de l'instance judiciaire. Convoqué en qualité

de témoin, Georges, ne peut pas être assisté d'un avocat. A-t-il encore la possibilité de se constituer partie civile ou pénale dans cette affaire, pour pouvoir dès lors bénéficier des conseils et du soutien d'un homme de loi ? Pas si simple ! Georges ayant expressément renoncé à porter plainte, lors de l'accident, la première question est de savoir s'il peut encore le faire, après coup. Selon l'art. 118 CPP, il est possible de le faire avant la clôture de la procédure préliminaire. Et l'art. 318 CPP quant à lui, précise que la procédure préliminaire se termine par le prononcé d'une ordonnance pénale, ou par le classement de l'affaire ou un non-lieu. L'ordonnance pénale étant prononcée, c'est donc trop tard. Georges n'a plus la possibilité de faire valoir ses droits dans

le cadre de la procédure pénale, pour obtenir par exemple des dommages-intérêts ou une indemnité pour tort moral. Même si des prétentions civiles peuvent être réclamées à l'assureur de la conductrice fautive, Georges n'a pour l'instant pas d'autre choix que d'attendre l'issue de la procédure d'opposition, sans qu'un avocat puisse intervenir activement dans le procès. C'est un désavantage, dans la mesure où souvent le juge civil se base sur les faits établis par le juge pénal pour prendre sa décision. Cela signifie qu'en cas d'acquiescement de la conductrice, les chances d'obtenir réparation par la suite seraient moins bonnes pour Georges, malgré la couverture d'assistance juridique.

Il faut dès lors rendre attentifs les collègues éventuellement confrontés à une telle situation en leur conseillant de ne pas d'emblée renoncer à porter plainte ou se porter partie civile et/ou pénale dans ce genre de situations.

*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 7 juin 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 31 mai à 10 h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 29 mai 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](http://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<sup>e</sup> 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:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Courriel:

Date:

## 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<sup>er</sup> 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 «Urbaneers 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<sup>er</sup> 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.



Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

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.

Les Gorges de l'Areuse, entre Noiraigue et Boudry

# Suivre le trajet tourmenté de l'Areuse



Claude-Alain Di Gianvittorio est le président de la section Bau Arc jurassien. Il nous

propose une balade entre Noiraigue et Boudry, dans le canton de Neuchâtel.

Pour suivre l'Areuse, qui prend sa source à St-Sulpice (NE) et qui se jette dans le lac de Neuchâtel, Claude-Alain Di Gianvittorio propose de partir de Noiraigue (3 heures de marche jusqu'à Boudry). Mais si vous désirez raccourcir cette balade, vous pouvez la débiter à Champ-du-Moulin, à partir duquel il reste 7,5 km de marche, à savoir environ 2 heures.

Pour vous rendre à Noiraigue depuis Neuchâtel, il faut 20 minutes de train. Pour Champ-du-Moulin, vous vous arrêterez à l'arrêt précédent en provenance de Neuchâtel (15 minutes de train depuis Neuchâtel).



### Cascades, ravins et petits lacs

En partant de Noiraigue, vous suivrez les panneaux chemins de randonnées pédestres le long de l'Areuse jusqu'à Boudry. Gagnez tout d'abord le Furcil, puis entrez dans les ravins profonds. 500 mètres en aval du Furcil, franchissez le pont appelé « Pont de la Baleine ». Derrière l'usine hydro-électrique

du Plan-de-l'Eau que vous rencontrerez peu après et qui alimente le Val de Travers, se trouve un village perché nommé Brot-Dessous. Au gré des passerelles et des escaliers, vous arrivez au saut de Brot puis à Champ-du-Moulin, après avoir passé à l'usine des Moyats. N'oubliez pas de faire un arrêt café, repas ou quatre-heures au Restaurant

de la Truite (ouvert de mercredi à dimanche) situé dans ce village. En aval de Champ-du-Moulin, afin d'éviter les glissements de terrain et autres phénomènes d'érosion, de petits barrages ont été construits qui créent un paysage différent, fait de paisibles plans d'eau.

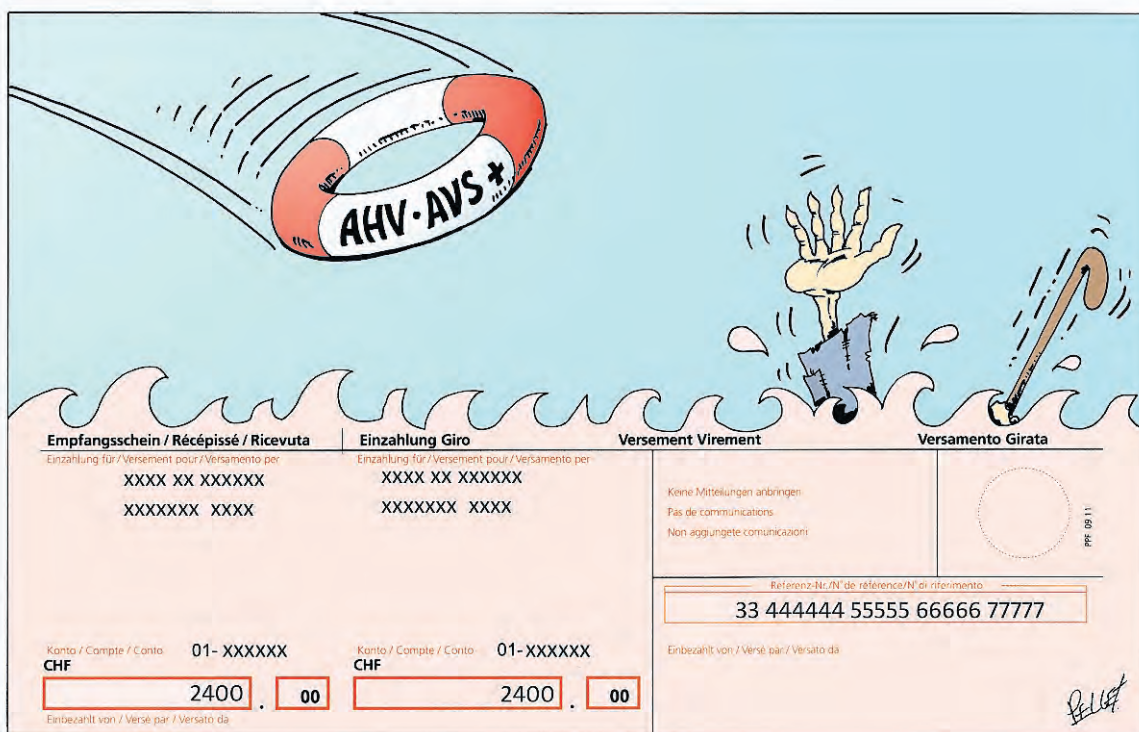
C'est ensuite la passerelle de Cuchemanteau et, plus

loin, l'usine de Combe Garot qui alimente en électricité les trois villes principales du canton : Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.

### Des grottes de toutes sortes

A la hauteur du Pont de Vert, vous entrez dans la partie la plus belle des gorges. Puis vous arriverez à l'usine du Chanet, en dessus du viaduc de Boudry. A signaler la grotte du Chemin de fer, découverte lors de la construction de la voie et enfin la grotte de Cottencher, la plus intéressante dans la mesure où elle est un site archéologique connu. Arrivé à Boudry, il faut prendre le tram pour retourner sur Neuchâtel. Même s'il s'agit d'une balade assez facile, un bon équipement de randonnée est nécessaire. Des chaussures de marche de qualité sont notamment incontournables, le sentier pouvant se révéler glissant à certains endroits. Il faudrait aussi éviter de faire la balade après une longue période pluvieuse. *Hes*

## PELLET PIOCHE : L'AVS NE SUFFIT PLUS POUR LES BAS ET MOYENS REVENUS



## IL Y A 50 ANS

### Devant l'ampleur des grèves espagnoles

Le gouvernement espagnol a décidé de décréter l'état d'exception dans les trois provinces minières du nord où des grèves massives sévissent depuis trois semaines. (...) La grève des trois provinces affecte 41000 mineurs et ouvriers et réduit à l'oisiveté 30 000 non-grévistes. Le mouvement de grève a débuté dans les mines des Asturies il y a trois semaines, lorsque 18 000 mineurs cessèrent leur travail pour appuyer leurs revendications de salaires. *Comme quoi, rien de nouveau sous le ciel des dictatures ! Après les arrestations de militants syndicalistes... on a recours à l'état d'exception... Mais la justice sociale finira bien par triompher un jour ou l'autre, en Espagne également.*

Le Cheminot, le 11 mai 1962



En Suisse romande, *login* cherche à recruter encore pour cette année une dizaine d'apprentis constructeurs de voies ferrées

# Une voie professionnelle assurée !

En collaboration avec les TMR (Transports Martigny et Région), *login* a effectué en Valais la promotion de l'apprentissage de constructeur de voies ferrées. Un métier d'avenir!

Onze apprentis constructeurs de voies ferrées ont travaillé durant trois semaines sur la ligne internationale du Mont-Blanc Express qui relie Martigny à St-Gervais en passant par Chamonix. En gare de Finhaut, ils ont appris à changer une voie longue de 72 mètres. « C'est un métier physique, il faut avoir un esprit d'équipe développé et ne pas craindre de travailler dehors par tous les temps. Ici à Finhaut nous enlevons l'ancienne voie et nous posons la nouvelle. Nous apprenons toutes les phases de ce changement, du déchargement des rails au serrage des boulons » résume Michaël, apprenti de 2<sup>e</sup> année.

## Métier diversifié

Les onze apprentis ont effectué ce stage pratique sous la conduite de Michel Pellouchoud



Les apprentis monteurs en voies ferrées à Finhaut, sur la ligne du Mont-Blanc Express.

choud, responsable de l'entretien aux TMR. Un spécialiste de la voie issu des CFF, bien connu dans le milieu ferroviaire pour ses compétences professionnelles. Michel Pellouchoud – par ail-

leurs membre SEV depuis 42 ans – relève l'intérêt pour les apprentis d'effectuer ce stage sur la ligne du Mont-Blanc Express : « Ils ont l'habitude de travailler sur la voie normale des CFF, tandis qu'ici c'est une ligne à voie métrique avec des tronçons à crémaillère alimentée à certains endroits par le troisième rail, ce qui impose des mesures de sécurité supplémentaires. » La sécurité est un mot clé dans l'apprentissage d'apprenti constructeur de voies ferrées comme le souligne Michaël : « Malgré le fait que sur un chantier il y a toujours un protecteur (ouvrier équipé d'une trompe et chargé d'avertir du passage d'un train, *ndlr*), nous devons toujours garder l'œil ouvert et savoir nous protéger des risques. »

## Nombreux débouchés

Daniel Delaloye, responsable chez *login* du marketing pour la Suisse romande (et membre SEV depuis 32 ans), livre quelques éléments clés pour celles et ceux qui s'intéresseraient à effectuer un apprentissage de constructeur de voies : « L'apprentissage dure trois ans, c'est une formation

qui est aussi ouverte aux filles, *login* a encore des places disponibles pour former une dizaine d'apprenti-e-s constructeur-trices de voies ferrées, on peut s'adresser directement chez moi au 058 852 57 98 [www.login.org](http://www.login.org) ». Daniel Delaloye relève que constructeur de voies ferrées est un métier d'avenir car le réseau ferroviaire suisse compte plus de 5000 kilomètres de voies qui ont grand besoin de professionnels qui l'entretiennent et ce réseau est encore appelé à se développer (il suffit de penser au projet genevois Ceva). Par ailleurs, le métier de constructeur de voies ferrées offre d'intéressants débouchés : l'on peut compléter sa formation par un apprentissage de constructeurs de routes, ou ap-

prendre à exercer des responsabilités comme chef d'équipe ou contremaître, ou encore entreprendre la formation complémentaire de conducteur de véhicules à moteur, voire se lancer dans un bachelor en génie civil. En résumé, cet apprentissage ouvre de nombreuses voies !

Alberto Cherubini

Infos : [www.login.org](http://www.login.org)



Un métier d'avenir.



Un métier où l'esprit d'équipe est indispensable.



Vendeur et « troubleshooter » à la gare de Berne

# « Le travail est plus pénible qu'avant »

Depuis le 8 mai, le personnel de Vente CFF travaille dans de nouveaux locaux à la gare de Berne. *contact.sev* s'est entretenu avec Mathias Schmid à ce propos.

« Je fais partie de ceux qui savaient déjà tout petits qu'ils voulaient travailler dans une gare », raconte Mathias Schmid. Il a grandi au sein d'une famille sans voiture, composée de quatre enfants. Ses premières lectures: l'horaire CFF. Petit, il allait souvent en vacances chez ses grand-parents en Engadine et était déjà fasciné par les chemins de fer rhétiques. Jusqu'à la fin de sa scolarité, il rêvait de devenir pilote de locomotive aux RhB. Il a fait des stages comme mécanicien et électromécanicien, puisqu'il fallait à cette époque une formation du genre pour pouvoir ensuite conduire les locomotives. « Je n'étais cependant pas assez manuel pour devenir mécanicien. »

Il est donc entré à la « Verkehrsschule » à Olten et a suivi la formation d'agent du mouvement sur deux ans. Durant huit ans, il a travaillé dans de nombreuses gares, un peu partout en Suisse, avant de se faire nommer à Langnau im Emmental en 1990. En janvier 1995, il est parti travailler à la vente des billets à Berne et est resté fidèle à cette fonction depuis lors, même s'il avait commencé sa carrière à la circulation des trains.

## Travail varié sur le devant de la scène et dans l'ombre

Depuis quelques années, Mathias Schmid fonctionne souvent comme troubleshooter. Celui qui a ce tour-là aide le service qui en a le plus besoin à un moment donné : il tourne donc entre les guichets de change, des billets et des bagages, selon la demande. Il peut aussi faire office de renfort pour l'agence de voyages CFF ou le service FVP. Afin d'aider les collègues aux guichets lorsqu'il y a de longues files d'attente, il peut se mettre à l'entrée et indiquer le bon



Mathias Schmid n'a pas que des tours de troubleshooter. Il travaille également à la Vente au guichet, comme avant.



« C'est le contact à la clientèle qui rend notre travail intéressant. »

guichet aux clients, ce qui accélére un peu le service.

Le troubleshooter veille à ce que tous les collègues puissent prendre leur pause. C'est lui qui a le téléphone informant des retards de train et autres dérangements d'exploitation et c'est donc lui qui relaie les informations au personnel qui travaille derrière les guichets. Il aide les collègues en cas de questions épineuses sur les tarifs ou l'exploitation ou lors de pannes informatiques. Il répare une imprimante, la remplace ou veille à sa réparation. Il récolte toutes les photos et données pour les abonnements et les transmet au service correspondant. Et bien sûr, selon la situation, il peut se retrouver derrière un guichet, à la Vente!

## Changement bien réussi

Après quatre jours de travail dans les nouveaux locaux au rez-de-chaussée de la gare de Berne, où vente de billets, change et service bagages

sont maintenant réunis, Schmid tire un bilan globalement positif. La concentration sur un même lieu, alors qu'auparavant les services étaient sur deux étages différents est un avantage pour les clients, certes, mais aussi pour le personnel. Cela facilite l'entraide mutuelle. Même l'agence de voyages se trouve juste à côté maintenant. Et le fait d'avoir réuni les guichets Suisse et International réduit le besoin de coordination. Presque tous les collaborateurs avaient déjà travaillé aux deux guichets.

Les clients choisissent désormais sur un écran situé à chacune des deux entrées entre quatre sortes de ticket: A pour les billets, abonnements, billets pour concerts et autres événements et réservations; B pour le change, Western Union, Traveller-Cash, etc.; C pour expédier des bagages, le check-in, rent a Bike, Mobility Carsharing, DHL; D pour retirer des bagages et des objets trouvés, pour la consigne et PickPost. Pour chaque sorte de ticket, les numéros sont appelés les uns après les autres et le temps d'attente est affiché. Celui qui doit aller changer de l'argent après avoir acheté un billet est transféré sans devoir reprendre un ticket. « Les clients sont contents », explique Mathias Schmid. « On nous demandait souvent quand nous allions introduire le système à numéro pour les files d'attente. »

Les temps d'attente actuels sont un peu plus longs désormais qu'à l'ancien guichet Suisse, mais plus courts qu'à l'ancien guichet International. Et quand les automatismes seront pris aux nouveaux guichets, ces temps d'attente vont rediminuer. Il faut par exemple s'habituer au fait que les écrans et imprimantes ne soient plus toujours installés à droite. Cela évite en effet d'être toujours tourné du même côté, ce qui n'est pas optimal pour la santé.

Et ce qui n'est pas très réussi par exemple, ce sont les présentoirs pour la documentation. Afin de lister ces petits problèmes « de jeunesse », un flipchart a été installé. Mais en règle générale, le changement est bien réussi.

Mathias Schmid se fait-il du souci pour sa place de travail, vu l'énorme zone self-service qui a vu le jour au sous-sol de la gare et l'utilisation de billets achetés online ou sur le natel ? Non, pas vraiment, car de nombreux voyageurs ont encore et toujours besoin de conseils. Diverses offres ne sont disponibles aux automates, comme les offres en matière de loisirs, par exemple les abonnements de ski pour les détenteurs d'AG. Et au sujet des billets à acheter sur Internet, il y a justement encore beaucoup de questions.

On sait pourtant qu'au milieu des années 90, il y avait encore neuf guichets Suisse ouverts le samedi et

qu'il y en a maintenant six, guichets Suisse et International réunis.

## Des exigences croissantes

Le travail derrière les guichets est devenu de plus en plus exigeant. Premièrement, les billets simples comme Berne-Genève retour par exemple sont pris aujourd'hui aux automates et les demandes complexes ont augmenté. Il est également devenu plus difficile de garder une vue d'ensemble sur les produits et actions des différents canaux de vente, qui sont toujours plus nombreux. Le personnel de la Vente demande depuis longtemps à avoir du temps à disposition durant les tours de service pour s'informer des nouveautés... mais cette demande est encore et toujours en suspens...

« Le travail est plus pénible qu'avant », estime Mathias Schmid. Peut-être aussi parce qu'il devient âgé. Cela ne tient pas de la clientèle, car en général elle ne manque pas de respect et n'est pas devenue plus pénible. « C'est d'ailleurs ce contact à la clientèle qui fait l'intérêt de notre travail », conclut-il.

Fi/Hes

## INFO

**Mathias Schmid** fêtera ses 50 ans en juin. Il a grandi à Othmarsingen/AG, a fait un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF après la « Verkehrsschule » et a travaillé dès 1995 à la gare de Berne, à la Vente. Grâce à des expériences en Suisse romande et dans le sud du pays ainsi qu'à des séjours linguistiques en Italie et en Angleterre, il parle trois langues étrangères. Il est membre du SEV depuis 30 ans et est membre du comité de section SBV Berne depuis 2005. Il préside la commission de gestion SBV et participe à la Conférence CCT. Il habite avec son épouse et ses deux filles à Oberdiessbach/BE. Ses loisirs: la photo (il est membre du photo-club des cheminots à Berne), les excursions en train avec des collègues ainsi que la randonnée.