

Action de recrutement

La commission féminine SEV recrute ! Une journée a été organisée récemment à Genève.

Page 4



Angle droit

Il n'est pas toujours simple de comprendre les questions d'ordre juridique. Heureusement les avocats du SEV sont là pour soutenir les membres en cas de problèmes professionnels.

Page 17



André Marendaz

Du nettoyage des gares au Grand Conseil. Parcours de vie d'un membre de longue date.

Page 20

Les neuf sous-fédérations du syndicat ont organisé leur assemblée des délégués le même jour

Les membres décident

Des centaines de délégués de toutes les sous-fédérations ont été informés, ont débattu et ont finalement pris des décisions lors de leur assemblée des délégués 2012.

Les délégués VPV et SBV avaient une décision assez inhabituelle et importante à prendre : fusionner les deux sous-fédérations. Ils ont finalement accepté par une forte majorité d'organiser un vote au sein des membres qui sont maintenant appelés à donner leur opinion sur cette fusion.

La VPT a elle nommé son nouveau président. C'est Gilbert D'Alessandro qui succédera à Kurt Nussbaumer, qui a dû démissionner de sa fonction suite à un changement de place de travail. La LVP était aussi à la recherche d'un nouveau président, puisque Rinaldo Zobebe a donné sa démission pour des raisons personnelles pour la fin de l'année.

Comptes-rendus des neuf assemblées des délégués, pages 6 à 14



Les délégués VPV et SBV ont voté sur la fusion par bulletin secret.

Le SEV publie la liste des points de desserte que CFF Cargo veut supprimer

Des dizaines de milliers de camions en plus

Les recherches du SEV ont abouti et *contact.sev* est en mesure de publier dans cette édition une liste contenant une grande partie des 155 points de desserte menacés de fermeture par CFF Cargo. On y voit que CFF Cargo cherche à couper des régions entières du réseau de transports marchandises. Les effets seraient catastrophiques : des dizaines de milliers de camions traverseraient chaque année

des régions qui ne sont déjà pas gâtées au niveau des routes. Conséquences : du bruit, des gaz d'échappement et des risques d'accident. « C'est totalement incompréhensible. CFF Cargo veut supprimer des lignes entières sans se préoccuper des conséquences », souligne Philipp Hadorn, responsable du dossier Cargo au SEV.

La récolte de signatures pour la pétition de la coalition Pro Cargo suit

son cours. Cette pétition demande que les mesures de démantèlement soient stoppées (www.pro-cargo.ch).

Cette année encore, le Conseil fédéral doit présenter un rapport sur l'avenir du transport marchandises interne. « CFF Cargo ne peut pas prendre des décisions si radicales avant ! », estime Hadorn. *pmo/Hes*

Liste en page 2

EDITO

C'EST ÇA LA DÉMOCRATIE

Le SEV a une force que les autres syndicats lui envient : notre ancrage dans la base.

J'ai à nouveau ressenti et vécu cela en faisant mon « tour » des assemblées des délégués. Nos délégués issus de la base se retrouvent le même jour dans neuf lieux différents pour décider de l'avenir de leur sous-fédération et par conséquent du SEV.

J'ai bien vu que cette journée a donné lieu à des discussions intenses dans beaucoup d'endroits : c'est ça la démocratie vivante des syndicats !

Il en va souvent de requêtes purement syndicales : les conditions d'engagement, les réorganisations d'entreprise et leurs effets, les vacances et les congés. Souvent, nous devons aussi réfléchir à notre manière interne de nous organiser et à notre façon de nous comporter les uns envers les autres.

J'ai trouvé que l'ambiance était à l'optimisme, même s'il subsiste de gros doutes sur l'avenir. Il est toujours plus difficile, pour nos sections et sous-fédérations de trouver des collègues qui ont suffisamment de temps pour s'engager au niveau du syndicat.

La pression au travail croissante et la l'exigence de flexibilité qui continue à augmenter de manière effrénée ne laissent guère de marge pour un engagement durant les loisirs. Nous devons donc être ouverts à de nouvelles idées et à des alternatives pour le renforcement et le bien de tout le SEV !

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

AGENCE CFF À
NEUCHÂTEL

■ Après l'agence CFF en ville de Genève, c'est maintenant l'agence CFF en ville de Neuchâtel qui est dans le collimateur des CFF. Trois collaborateurs sont concernés par cette menace de fermeture. Même si les CFF leur promettent un emploi à la gare de Neuchâtel, la fermeture de l'agence en ville n'est vraiment pas une bonne nouvelle. Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, se bat avec l'aide des clients et l'ATE, via une pétition, pour empêcher cette fermeture.

TRANSRUN

■ Le Grand Conseil a accepté fin mai le crédit de 919 millions pour la voie ferroviaire et le projet de RER. Mais à condition que les comptes cantonaux soient équilibrés. La ligne ferroviaire directe souterraine de 16,7 kilomètres à construire entre les gares de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds a franchi une étape importante : une majorité de députés (90 voix contre 15 et 4 abstentions) ont soutenu «une vision audacieuse», une «opportunité historique», selon les formules enflammées des partisans du programme. L'étape finale aura lieu le 23 septembre, avec le vote populaire des Neuchâtelois. Toutefois, le lien entre la votation et les comptes équilibrés n'est pas forcément légal et le canton est en train de vérifier si la votation peut bien se faire ainsi.

BILAN DE L'HIVER

■ Les remontées mécaniques suisses ont tiré un bilan plus que mitigé de la saison 2011/2012. Les caprices de la météo, les énormes quantités de neige à certains moments et le franc fort ont affecté le résultat de la saison. Le chiffre d'affaires de transport a diminué de 0,5 %. Les visiteurs ont eux été moins nombreux de 3,3 % par rapport à l'année précédente. Le bilan global présente de fortes différences selon les régions. Les chiffres d'affaires sont en hausse en Suisse orientale et dans les Alpes vaudoises et fribourgeoises, alors qu'ils reculent dans la plupart des grandes stations de ski alpines.

Voilà le coup de massue prévu dans le domaine du trafic marchandises

De Boncourt à Balerna, de G

carte suisse du réseau Carg

La voilà enfin, la liste gardée comme un secret d'Etat par CFF Cargo. Elle montre des régions complètes coupées du trafic marchandises.

Dans l'Oberland bernois, dans le Jura bernois et dans l'Oberland zurichois, des lignes complètes ne devraient

plus être desservies. Le canton de Thurgovie est aussi fortement touché. C'est ce que montre la liste des 155

points de desserte menacés, que le SEV peut maintenant présenter grâce à ses recherches. CFF Cargo, propriété de

l'Etat et tenue de rendre ses décisions publiques, a non seulement caché cette liste au SEV, mais a aussi demandé

LISTE DES POINTS DE DESSERTE CONCERNÉS, PAR CANTON

**Canton d'Argovie**

Aarburg-Oftringen, Baden, Döttingen, Felsenau, Full, Leibstadt, Mellingen, Murgenthal, Muri, Oberrüti, Safenwil, Wettingen

Canton de Berne

Bern Bümpliz Nord, Bern Bümpliz Süd, Bern Fischermätteli, Biglen, Burgholz, Burgstein, Court, Courtelary, Deisswil, Dürrenroth, Erlenchbach i.S., Grünenmatt, Hindelbank, Huttwil, Ins, Langnau, Lotzwil, Lützelflüh-Goldbach, Münchenbuchsee, Pieterlen, Ramsei, Roggwil-Wynau, Sonceboz-Sombeval, Saint-Imier, Studen Auto, Tavannes, Thurnen, Uetendorf, Uttigen, Utzenstorf, Wangen an der Aare, Wimmis, Worb SBB, Worblaufen, Zweisimmen

Canton de Bâle-Campagne

Zwingen

Canton de Fribourg

Belfaux-Village, Chénens, Courtepin, Cugy, Domdidier, Ecublens-Rue, Grandvillard, Kerzers, Montbovon, Rosé, Sâles

Canton de Genève

Genève

Canton de Glaris

Bilten, Mühlehorn, Schwanden

Canton du Jura

Boncourt, Choindez, Courtemaiche

Canton de Lucerne

Baldeg, Hüswil, Meggen, Sempach-Neuenkirch, Wiggen, Wolhusen

Canton de Neuchâtel

Colombier, Gorgier-Saint-Aubin, Le Locle - Col des Roches, Saint-Blaise-Lac, Travers

Canton de Saint-Gall

Au, Bazenheid ZAB, Lütisburg, Rorschach, Uzwil, Weesen

Canton de Schaffhouse

Beringen Bad BF, Neunkirch, Thayngen, Wilchingen-Hallau

Canton de Soleure

Biberist Ost, Dulliken, Gänsbrunnen, Selzach, Dornach-Artesheim

Canton de Schwytz

Brunnen, Lachen, Reichenburg, Siebnen-Wangen

Canton de Thurgovie

Arbon, Busshang, Diessenhofen, Erlen, Ermatingen, Eschenz, Eschlikon, Etwilen, Felben-Wellhausen, Märstetten, Müllheim-Wigoltingen, Oberaach, Steckborn, Tägerwilen-Gottlieben

Canton du Tessin

Balerna, Lavorgo, Maroggia-Melan

Canton d'Uri

Flüelen

Canton de Vaud

Aigle, Clarens, Corcelles-Nord, Lausanne, Lucens, Onnens-Bonvillars, Roche, Rolle, Yvonand

Canton du Valais

Charrat-Fully, Evionnaz, Gamsen CFF

Canton de Zurich

Adliswil, Bauma, Bonstetten-Wettswil, Effretikon, Elgg, Fehraltorf Industrie, Henggart, Illnau, Kempten, Kempthal, Kilchberg, Kloten, Marthalen, Niederweningen, Otelfingen Industrie, Pfäffikon, Saland, Steinmaur, Thalheim-Altikon, Uster, Wallisellen, Winterthur Wülflingen, Zürich Oerlikon

Etranger

Lauchringen/D, Huningue/F

Genève à Au (SG), la voie est redessinée

aux cantons concernés de garder ces informations confidentielles. C'est pourquoi il n'est pas exclu qu'il y ait une erreur ou l'autre dans cette liste (finalisée au 1^{er} juin).

Trafic routier en plus

Vu le caractère explosif des plans de Cargo, le fait que le secret ait été maintenu n'est pas si surprenant: des vallées entières seront noyées sous des milliers de camions. Le SEV table sur 50 000 trajets en camion supplémentaire, au minimum. Et cela uniquement parce que CFF Cargo se dérobe au service public et s'oriente vers le rendement

à tout prix, ce que son propriétaire, la Confédération, n'a pas demandé.

« CFF Cargo doit stopper ces coupes drastiques et demander des indemnités pour les prochaines années comme cela est prévu par la Confédération », déclare Philipp Hadorn, responsable du dossier Cargo au SEV.

« Fermer des tronçons complets est intolérable car c'est justement là qu'il faudra développer une stratégie offensive pour obtenir de nouveaux clients et rendre l'affaire rentable », explique Giorgio Tuti.

Manque la décision politique

Le SEV et les partenaires de la coalition Pro Cargo continuent à récolter des signatures. CFF Cargo se comporte de manière anti-démocratique en voulant appliquer maintenant des mesures de démantèlement alors que la discussion sur l'avenir du trafic marchandises ferroviaire sera lancée en automne. « Le train pour les marchandises, c'est le souhait du peuple et CFF Cargo doit s'y tenir », a souligné Giorgio Tuti.

Peter Moor/Hes

Signez la pétition sous:
www.pro-cargo.ch

La commission de gestion du SEV met le doigt sur des points douloureux

Un œil attentif sur le SEV

La commission de gestion du SEV a été réorganisée. Elle vient de rendre son premier rapport au comité SEV.

Le dernier Congrès avait pris la décision de réduire la commission de gestion. C'est donc une commission réorganisée, sous la présidence de Kurt Wüger, qui a entrepris son travail et qui a remis un rapport écrit au comité. Le rapport contient les impressions quant au travail effectué au sein de ce même comité et au sein du comité directeur, du secrétariat central et des secrétariats régionaux. La commission a mis beaucoup d'importance sur l'efficacité, qu'elle dit ne pas toujours retrouver. Certains processus de travail pourraient en effet encore être améliorés, estime la commission de gestion. Le comité lui-même a encore un potentiel d'amélioration.

Goulets d'étranglement au niveau du personnel

Giorgio Tuti a informé le comité que le personnel est assez surchargé actuellement au SEV, pour diverses raisons: les décisions Toco prennent beaucoup de temps et de forces de travail et il y a plusieurs cas de maladie et de départs à la retraite. « Nous n'arrivons pas en ce moment, pour des raisons de temps, à faire autre chose que les choses essentielles et prioritaires et cela n'est vraiment pas idéal pour une organisation comme la nôtre, d'être aussi serré au niveau du personnel ! », a expliqué Giorgio Tuti. Dans l'intérêt des membres et du personnel, il faudrait maintenant prendre des mesures.

Brenscino sera meilleur marché en 2013

L'Hôtel Brenscino fêtera son 100^e anniversaire l'année prochaine. Le comité a accepté une proposition qui demandait d'offrir des rabais supplémentaires aux membres SEV, à l'occasion de cet événement. Celui qui se rendra à Brenscino en 2013 obtiendra encore 10 % de ra-

bais supplémentaire à charge du SEV. Le montant sera prélevé sur le fond d'aide sociale et ne grèvera donc pas les comptes SEV.

Les membres continuent à être satisfaits

Peter Moor, responsable de la communication, a informé le comité des résultats du sondage effectué auprès des membres. La satisfaction globale quant au SEV atteint la très bonne valeur de 7,24 points sur une échelle de 10 points. « C'est une reconnaissance gratifiante de notre travail », a commenté Giorgio Tuti. Il a aussi jugé très positif le fait que le fait d'appartenir à un mouvement ouvrier est une raison importante évoquée pour devenir membre. On peut aussi noter que 15 % des membres en-dessous de 30 ans montrent un intérêt à effectuer un travail syndical. « Il ne reste plus qu'à les intégrer ! », a déclaré Tuti.

contact.sev reviendra plus largement sur ce sondage dans un prochain numéro.

pmo/Hes

BARRAUDMÈTRE

Parents pauvres du rail

En bas des échelles salariales ... c'est généralement à cette place que l'on retrouve les collègues du service de la voie. De fait, la valeur du travail de cette catégorie du personnel n'a historiquement jamais été reconnue correctement. Cette injustice devient de plus en plus criarde tant les métiers de la voie se sont complexifiés. Elle n'est tout simplement plus admissible.

Pourtant, ces ouvriers du rail sont exemplaires à plus d'un titre. Ils occupent une place particulière dans la famille des cheminots. Celle de ceux qui travaillent à

l'extérieur, de nuit, par toutes les conditions, mêmes dantesques. Sans

oublier que leur environnement de travail n'est de loin pas exempt de tous dangers, au contraire.

Cet esprit de corps se retrouve aussi dans l'investissement et la (trop ?) grande flexibilité des collègues. En été, ils n'hésitent pas à rallonger le temps de travail pour profiter d'une météo favorable. Ils acceptent de voir leurs horaires de travail modifiés hors délais ou de réduire leurs vacances à une portion



congrue. En hiver, ils sont tous sur le pont en assurant un pseudo-service de piquet. Ils sont prêts à s'engager sur un simple coup de fil pour débayer la neige et assurer ainsi que le premier train pourra partir sans encombre.

A cela, il faut encore souligner leur engagement extraordinaire lors des gros temps. C'est eux qui se battent pour rétablir la circulation des trains. Dégager la voie des troncs qui la jonchent, corriger les glissements de terrain, réparer la ligne de contact sont autant de missions relevées avec un sens aigu du devoir.

A l'instar d'autres professions du rail, les métiers de la voie ont sensiblement évolué et se sont professionnalisés. Les compétences requises ne cessent de croître au fil des évolutions technologiques. Il en va de même pour les exigences de l'OFT en matière de conduite, d'accompagnement ou de surveillance. Ils doivent désormais se soumettre à des contrôles et autres examens.

A tort, certains patrons estiment que la rémunération du personnel de la voie est correcte en y additionnant les indemnités. Se faisant, ils vident de sens les indemnités qui ne sont pas prévues pour déterminer la valeur d'un travail mais bien pour compenser des désagréments.

C'est un fait, les collègues de la voie se situent au bas des systèmes salariaux. Les patrons nous reprochent notre dialectique de lutte des classes ... alors qu'ils nous prouvent que notre discours est désuet en revalorisant les métiers de la voie.

Olivier Barraud

Une adaptation pour gagner un milliard

Maintenant, c'est confirmé. La technologie Modalohr de transport des camions par rail, en particulier les semi-remorques de 4 m qui constituent le 80 % du parc européen, permet d'emprunter l'axe du Gothard dès 2015, sans devoir agrandir les tunnels précédant et suivant les tunnels de base. Après une dizaine d'années de mises au point, cette technologie française fonctionne maintenant depuis quatre ans à grande échelle, sur un itinéraire de 1050 km entre le Luxembourg et la frontière espagnole. Et aussi sur la ligne du Mont-Cenis entre Chambéry et Turin sur 160 km. Elle conquiert des parts de marché de plus en plus importantes, sans subvention, parce qu'elle est moins coûteuse et plus efficace pour les grands groupes logistiques que le transport routier avec chauffeur de bout en bout. Elle est en plein développement : dorénavant la longueur des trains est de 850 m, soit un bond de productivité de l'ordre de 25 %. La prochaine liaison dite « Atlantique » Lille-Bayonne est en préparation. La suivante, Scandinavie-France mûrit.

En Suisse, des systèmes plus anciens fonctionnent. « L'autoroute roulante » où les camions sont chargés à

la queue-leu-leu, obligatoirement avec leur tracteur et le chauffeur, donc avec du poids mort et des coûts élevés pour l'entrepreneur routier ; sur des wagons spéciaux aux petites roues de 400 mm, donc avec des coûts d'exploitation élevés pour l'opérateur ferroviaire. Le système est largement subventionné par la

Confédération. Ainsi, seulement 100 000 camions de 4 m, au maximum, sont transportés par an via le Lötschberg-Simplon exclusivement. Par ailleurs, des semi-remorques limitées à 3,8 m de haut, chargées/déchargées à la grue dans des wagons-poches, peuvent passer par le Gothard. Tout comme les containers classiques. La longueur des trains est cependant limitée à 550 m.

Il est évident que le système français représente la solution d'avenir. Avec des preuves chiffrées frappantes : 950 millions environ de travaux d'agrandissement évités sur l'axe du Gothard ; suppression des pertes de capacités engendrées par ces travaux lourds durant 3-4 ans (au moment même de l'ouverture du tunnel de base !) ; enfin, la possibilité à terme de supprimer des subventions annuelles de l'ordre de 200 millions par an. Pourtant, il se heurte à des résistances considérables. Pourquoi ? Des systèmes concurrents existent évidemment, mais ils semblent loin de pouvoir es-

pérer les mêmes résultats sur le Gothard. Alors, la question des terminaux particuliers au système Modalohr ? Au nord de Bâle, le cas est réglé, au sud du Tessin, les pourparlers sont en cours ; il s'agit d'investissements de l'ordre de quelques dizaines de millions, sans rapport avec ceux nécessaires pour l'agrandissement des

tunnels. Alors, les intérêts de Hupac SA qui assure actuellement avec son matériel roulant le gros du trafic ? Peut-être. Son parc de wagons est loin d'être amorti. Par contre, les objectifs à moyen terme visés par son directeur Bernhard Kunz (Magazine ATE d'avril), correspondent exactement à ceux que le système français permet d'atteindre. Je cite : « Le grand potentiel du chemin de fer ne peut être pleinement exploité qu'en circulant sur l'ensemble du corridor de fret avec des trains longs et lourds, en y chargeant les semi-remorques et en mettant à profit tout son potentiel. » Dans le cas d'Hupac, une petite aide financière unique pour assurer la transition ne serait pas incongrue.

Il faut constater que les choix suisses, faits il y a une vingtaine d'années, doivent évoluer. A l'époque, il avait été décidé de se concentrer sur le trafic des containers, considéré comme porteur d'avenir, alors que le transport des camions n'était considéré que comme une solution transitoire peu intéressante (beaucoup de poids mort), mais nécessaire étant donné la structure des entreprises italiennes (nombreux camionneurs ne disposant que de quelques véhicules). Maintenant, le container s'impose, en liaison avec le maritime, mais en trafic interne européen, c'est la semi-remorque, en fait un « grand container à roulettes », qui l'emporte haut la main. L'augmentation constante des coûts des carburants routiers pousse aussi dans le même sens. Le système Modalohr s'adapte parfaitement à cette évolution. D'où son succès. Pour la future rentabilité des Transversales alpines, il serait bon que la Suisse s'adapte à ces réalités.

Michel Béguelin



Action de recrutement des femmes SEV romandes

A Genève

Le 29 mai un groupe de femmes romandes de la commission féminine se sont réunies à Genève pour faire une action de recrutement. Nous avons visité les bureaux de vente, des mécanos, des agents de train, les Mouettes et le bureau CFF à Longemal-

le. Un grand merci à notre secrétaire syndicale, Valérie Solano, et à Serge Anet qui nous ont accueillies et accompagnées durant cette journée.

Pour la CoFem, Irène

De g. à d.: Irène Avanthay (TS), Esther Geiser (PV), Danièle Dachauer (VPT), Marie-Thérèse Godel (PV) et Violette Wicky (PV).



Franco Chille, fan de Johnny Halliday

Ah que je t'aime ! Travaux d'Hercule à la gare

Franco Chille, employé des Transports publics du Chablais (TPC) est allé écouter Johnny Halliday au Stade de Genève. Il en est revenu enchanté ! « Johnny c'est toujours Johnny ! », commente Franco Chille, 50 ans, le lendemain du concert de son idole.

Des concerts de Johnny Hallyday, Franco Chille en a déjà vu au moins une dizaine ! « La première fois j'étais adolescent. Il chantait sous une cantine à Monthey. Je n'avais pas les moyens de me payer le billet. Je l'ai écouté dehors assis sur mon vélomoteur ! » A Bex, dans l'appartement de la famille Chille des disques 33 tours, des CD, des DVD et des photos de la star rock sont soigneusement entreposés sur une étagère. « Je suis fan de Johnny depuis l'âge de 7-8 ans. Il a fait de superbes chansons. Une de mes préférées c'est « Diego ». L'autre jour, à Genève, ce qui m'a

fait plaisir c'est que sa voix était toujours là malgré les années et la maladie. Par contre il bouge avec moins de fougue. »

Franco Chille est d'origine sicilienne. Il vit avec son épouse (également fan de Johnny), leur fille et leur fils dans l'appartement situé juste au-dessus du dépôt du BVB (Bex-Villars-Bretaye) où il travaille comme serrurier. Cela fait une année qu'il a recommencé à exercer son métier de serrurier. Auparavant, il a conduit durant plus de vingt ans les trains du BVB. Fidèle membre du SEV, il est également conseiller communal PS au sein du législatif bellerin. Personne à Bex n'ignore que Franco Chille est un fan de Johnny qui viendra chanter à l'Arena de Genève le lundi 3 décembre prochain : « Bien sûr que j'irai de nouveau l'écouter ! »

Alberto Cherubini

Glovelier

La place de la gare de Glovelier sera totalement redessinée. Pour le plus grand bien des voyageurs, notamment ceux empruntant le train, les CJ auront enfin un espace en site propre.

Confort, loi, sécurité sont à ce prix. La pittoresque image du train rouge des CJ arrivant sur la route devant la gare CFF de Glovelier, ramassant ou déversant son lot de voyageurs aura vécu. Enfin. Une prise en charge des passagers se fera dès le 1^{er} juillet prochain à hauteur de quai conventionnel et intégré

au domaine des voies ferrées. Voyager plus facilement, se rapprocher de l'embarquement des trains CFF et quitter le secteur routier avec tous les dangers inhérents à cette situation était plus que nécessaire.

Ainsi, avec ces très importants travaux, toutes les jonctions CJ avec les quatre gares

CFF seront enfin intégrées complètement au réseau ferroviaire suisse sans interruption. D'ici là les voyageurs devront s'armer de patience et emprunter les autobus CJ de remplacement entre Glovelier et Saignelégier. Un enjeu qui en vaut la chandelle.

JFM



A la gare de Glovelier, la ligne CJ sera mieux intégrée au réseau national des CFF.

Jura

Décès du collègue Fritz Kneuss

Fritz s'en est allé à la veille de ses 95 ans. Il était le doyen de la section VPT du Jura.

Il était un des derniers à avoir pratiqué la vapeur aux Chemins de fer du Jura. Il est entré au Régional Porrentruy-Bonfol, bien avant la fusion du réseau jurassien, qui allait donner les CJ.

Durant sa carrière de cheminot, il a touché aux fonctions d'ouvrier de gare et de manœuvre, employé de gare, ouvrier sur la voie, ouvrier aux ateliers d'entretien, mécanicien de locomotive à vapeur, conducteur de train, instructeur d'apprentis. Il termina Chef conducteur du dépôt de Bonfol. Avec son humour, il aimait dire que seule la fonction de Directeur l'avait épargné !

Amoureux des trains et des CJ, des années après sa retraite, il racontait encore d'innombrables histoires et

anecdotes de son vécu. Un raconteur né.

Témoin privilégié de son temps, il avait inspiré de nombreux articles et contribué à alimenter plusieurs ouvrages spécialisés sur les chemins de fer et les CJ.

Très tôt il comprit toute la signification de la solidarité ouvrière et de l'engagement syndical. A l'époque, s'exposer pouvait avoir pour conséquence de perdre son emploi, même si les revendications d'alors étaient modestes. Cette solidarité n'allait pourtant pas de soi entre collègues. Et seul, il luttait.

Emu lorsqu'il fut fêté pour ses 50 ans de SEV, il l'était encore plus lorsqu'il fut désigné membre d'honneur de la section VPT du Jura. Pour y répondre, il se faisait un devoir d'être présent le plus souvent possible aux assemblées de section. Pour lui, manifestations officielles des CJ ou SEV, c'était pareil. En 2009, la direction CJ le choisit



Fritz Kneuss.

comme parrain de la nouvelle rame réversible La Vouivre. Sa cravate de circonstance du monde ferroviaire habillait Fritz. Etre le centre des regards et des débats lui convenait. Un esprit vif jusqu'au bout. Son enterrement a coïncidé avec le week-end de la Fête du Village de Bonfol, son village, laissant à chacun le soin de lui dire au revoir... et Fritz de se rappeler à tous !

A sa famille dans la peine, nous exprimons toute notre sympathie.

JFM



Franco Chille, près de la collection consacrée à son idole.

Assemblée des délégués de la ZPV : Andreas Menet a été confirmé dans sa fonction de président central

« Le travail syndical est un défi quotidien »

Sur la table des délégués une série de propositions et le lancement au niveau national d'une pétition pour une vraie formation. Le personnel des trains se confirme être une catégorie très active et sensible au renouvellement ...

... et c'est précisément deux femmes membres de la commission de jeunesse de la ZPV – ce qui illustre le renouvellement qui s'opère dans les rangs du personnel des trains – qui ont inauguré les travaux de l'assemblée. Vives, ironiques, elles ont interprété une scène qui a exprimé de manière éloquente de quoi sont faites les journées de travail des contrôleurs. Constatant en contact avec la clientèle, ils en voient des vertes et des pas mûres.

Expédiée la formalité des élections (voir encadré ci-contre), les délégués ont examiné très attentivement le chapitre des BAR (lire ci-dessous l'interview de Pascal Fiscalini) et ils se sont concentrés sur une série de propositions relatives à leur travail, parmi lesquelles il y avait : la comptabilisation du temps de travail et des heures supplémentaires (la contre-proposition de la commission centrale a été acceptée) ; compensations en jours de congé pour ceux qui forment les apprentis ; garantie de pouvoir changer des tours de service en dehors du même team (acceptée). La proposition de recevoir automatiquement la classe salariale G après 20 ans de service comme agent de train a été particulièrement débattue. Les arguments de la commission centrale, qui a déposé une contre-proposition urgente, ont été entendus. Les délégués sont entrés en matière sur les deux versions mais ont accepté en dernier ressort de s'aligner sur la for-



Jeune femme de la ZPV en action.

mulation de la commission centrale. « Nous comprenons parfaitement la situation », a souligné Andreas Menet, « mais il faut nuancer cette revendication en tenant compte l'évolution de la formation dans notre profession ».

Les délégués ont en outre approuvé le lancement d'une pétition qui demande de remplacer l'examen périodique de manœuvre sur simulateur par une vraie formation pour la sécurité de tout le monde. Comme on peut le voir, ce n'est pas le travail syndical qui va manquer ces prochains mois.

Et le travail n'a jamais manqué comme l'a illustré Andreas Menet dans son rapport présidentiel. « L'année qui s'est écoulée a été très dense sur le plan syndical, aussi parce qu'il s'agit d'une tâche quotidienne. L'augmentation du nombre de nos membres démontre, dans le fonds, que nous avons bien travaillé. » Parmi les sujets brûlants, l'introduction de l'obligation de se munir d'un titre de transport. « Les choses sont allées mieux que prévu », admet le président central, « parce que nous nous sommes préparés. Avec nos actions syndicales (lettre de protestation et pétition) nous avons réussi à faire corriger quelques erreurs. »



Le président central Andreas Menet (à g.) et le vice-président Pascal Fiscalini.

La ZPV revendique une indemnité pour les agents qui travaillent sur les réseaux ferroviaires étrangers

Pour le personnel des trains, le passage à Toco a été effectué sans trop de problèmes. Reste cependant une question : le nouveau système salarial a en effet aboli la différence entre « national » et « international » pour supprimer la différence salariale. La ZPV avait demandé une indemnité pour les agents qui travaillent à

l'étranger du fait que les exigences sont plus élevées et qu'il doivent connaître un réseau ferroviaire régi par des règles différentes. Les CFF ont répondu par la négative. La ZPV est repartie à l'attaque. Au niveau de la sécurité, pour éviter des ennuis, la sous-fédération demande l'abolition des noms sur les badges des agents qui accompagnent les trains longue distance.

L'activité et la présence sur le terrain des militants ZPV est récompensée par le succès du recrutement et par la présence de jeunes motivés. Andreas Menet est fier d'être un président central « dans la confortable situation de pouvoir constituer notre propre secteur jeunesse ». Bref, le futur de la ZPV semble assuré. *frg/AC*

ELECTIONS : NOUVEAUX ET ANCIENS

L'assemblée des délégués de la ZPV du mercredi 23 mai à Berne a procédé aux élections pour la période administrative 2013-2016. Voici le résultat :

Président central : Andreas Menet, Coire

Caissier central : René Furrer, Olten

Secrétaire centrale : Janine Truttmann, Bienne

Vice-président central : Pascal Fiscalini, Bellinzone

Président des sections : tous confirmés

Membre du comité central : Sabrina Tessmer, Tanja Bättig; Roger Tschirky, Thomas Walther, René Schaller, Roger Biberger

Membre du comité SEV : Pascal Fiscalini, Bellinzone

Membre suppléant du comité SEV : Carmine Cucciniello, Bâle

Membre de la commission de gestion ZPV : Hugo Broder, Zurich

Représentant trafic régional Région Ouest : Yannick Dubois, Bienne

Déléguées CCT : Silvia Lüthi, Bâle ; Marianna D'Alesandro, Olten

Coordinatrice recrutement : Sabrina Tessmer, Zurich

Interview avec le vice-président central Pascal Fiscalini, membre de la délégation qui négocie les BAR

Touche pas à ma santé!



En ce qui concerne les BAR, les agents de trains sont très tatillons.

■ Le mandat donné par l'assemblée des délégués pour négocier les BAR a été très explicite : sur les questions qui touchent à la santé, la marge de manœuvre sera extrêmement faible. La délégation SEV/ZPV (composée d'Andreas Menet, Pascal Fiscalini, Jürg Humi et Jean-Pierre Etique) sait donc à quoi elle doit s'en tenir. « Nous savons parfaitement », explique Pascal Fiscalini, « ce qui sera possible de négocier. Mais on ne négociera pas à n'importe quel prix. L'assemblée nous a donné

mandat d'arrêter les négociations si nécessaire. Je rappelle que ce sont les CFF qui ont voulu ces négociations. Nous, nous savons ce que nous voulons. S'il devait y avoir rupture de négociations, les actuels BAR resteraient en vigueur jusqu'à l'échéance de la CCT. » Quelles ont été les premières évaluations effectuées par les délégués ? « En ce qui concerne la santé et les temps de repos des agents, nous ne sommes pas disposés à négocier comme nous l'ont demandé nos dé-

légués. Les CFF voudraient augmenter la durée du temps de travail sans pause et ils voudraient aussi diminuer la durée du repos nocturne (avec l'accord des agents). Ces deux propositions ont été rejetées par tous les délégués. Et la plupart des délégués sont également opposés au fait d'avancer l'heure des prises de service après un jour de repos. Sur ces trois points qui ont un impact direct sur la santé du personnel, mais également sur l'efficacité professionnelle si chère à l'entreprise, ce sera très difficile d'entrer en matière, sinon il faudrait des contreparties extrêmement intéressantes. Sur tout le reste nous sommes prêts à discuter sur la base du principe du donnant donnant. » *frg/AC*

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel des locomotives LPV

En attendant le nouveau président

Faute de candidats, il n'y a pas eu l'élection d'un nouveau président central LPV. Il y aura probablement une assemblée extraordinaire des délégués d'ici la fin de l'année pour trouver un successeur au démissionnaire Rinaldo Zobe.

Pour des raisons familiales, Rinaldo Zobe a annoncé il y a quelques semaines qu'il quitterait la présidence centrale de la LPV à la fin de cette année. Mais il n'y a eu personne qui a annoncé sa candidature lors de l'assemblée des délégués qui s'est déroulée le 23 mai au Kursaal de Berne. Pourtant la sous-fédération du personnel des locomotives

ne manque pas de syndicalistes de valeur. La fonction de président central est une lourde tâche, l'annonce de la démission de Rinaldo Zobe est relativement récente, il faut laisser le temps de la réflexion aux potentiels candidats.

La parole aux invités

C'est avec une certaine émotion que les délégués ont écouté pour la dernière fois Nick Raduner qui prendra sa retraite à la fin du mois d'août. Le secrétaire syndical



Le Tessinois Thomas Giedemann, auteur de la résolution demandant des postes de conduite ergonomiques sur les vieilles locs.

travail qui concerne les quelque 1300 employés de la Rätische Bahn, troisième compagnie ferroviaire helvétique. Le président Giorgio Tuti a dénoncé le sort subi par les working poors : « C'est scandaleux que des gens qui travaillent à plein temps dans notre pays sont condamnés à vivre dans la pauvreté, les femmes sont les plus touchées par cette injustice. » Outre ces trois orateurs SEV, les délégués ont écouté l'exposé de Peter König, chef-adjoint de la politique des transports à l'OFT. Ce dernier a fait le point sur trois sujets : CFF Cargo ; la libéralisation des chemins de fer et le financement de l'infrastructure ferroviaire. Evoquant le démantèlement annoncé chez CFF Cargo, Peter König a été lapidaire : « CFF Cargo, malgré ses dernières réorganisations, est toujours dans les chiffres rouges, ça ne peut plus continuer. » Au sujet de la libéralisation, le grand commis de l'OFT n'a pas hésité à prendre position sur la brûlante question de la

SEV bernois a expliqué pour la énième fois la mise en place du nouveau système salarial des CFF et ses procédures de recours. Peter Peyer, secrétaire syndical SEV à Coire, a raconté la difficile gestation de la nouvelle convention collective de

séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ferroviaire : « Nous ne sommes pas intéressés à appliquer à la lettre les directives de l'Union européenne. » Enfin, en ce qui concerne le financement de l'infrastructure ferroviaire, il n'a pas caché qu'avec FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) « tous les acteurs des transports publics devront payer davantage, car le réseau ferré suisse a grand besoin de rattrapage et de développement ».

Des délégués actifs

Les délégués LPV n'ont pas fait que d'écouter des orateurs durant leur assemblée. Ils ont été nombreux à prendre la parole. Citons-en quatre. Thomas Giedemann a déposé une résolution de la section LPV Tessin demandant l'amélioration des postes de travail dans les locomotives les plus anciennes. Résolution acceptée à l'unanimité. Benjamin Kälin a présenté les cours de deux jours que la LPV mettra sur pied dès la mi-août pour



Le Vaudois Marc-André Pilloud a déploré la vétusté des locaux lors des contrôles médicaux périodiques.

aider les mécaniciens à passer les très redoutés examens périodiques imposés par l'OFT (les informations suivront sur le site de la sous-fédération www.lpv-sev.ch). Marc-André Pilloud, au nom de la section Vaud-Bas-Valais a



Peter König, chef suppléant de la division Politique de l'OFT, a annoncé que la votation populaire sur le projet FAIF aura probablement lieu en 2014.

ELECTIONS, PROPOSITIONS ET FINANCES

Le nouveau comité central est composé de: Rinaldo Zobe, Bâle, président (jusqu'à fin 2012); chef du ressort trafic voyageur: Marjan D. Klatt, Lucerne; chef du ressort Cargo CFF: Urs Kieliger, Erstfeld; chef du ressort BLS: vacant; chef du ressort RhB: Patrick Cavelti, Coire; caissier central: Hans-Ruedi Schürch, Zurich; secrétaire central: Marcel Maurer, Emmental. Membre du comité SEV: Hans-Ruedi Schürch; membre suppléant du comité SEV: Patrick Cavelti. Daniel Gschwend, qui a présidé l'assemblée d'une main de maître, a été confirmé au poste de président de cette même assemblée des délégués.

Plus de vingt nouvelles propositions et plus de vingt propositions en suspens ont été discutées et votées. Parmi ces propositions, celle émanant de la section de Genève demandant plus d'autonomie pour les sections a été refusée.

Le caissier central Hans-Ruedi Schürch a pu présenter des comptes 2011 bénéficiaires de plus de 23000 francs. Ce bon résultat est le fruit d'une gestion rigoureuse et d'un bon taux de syndicalisation : l'effectif de la LPV à la fin 2011 s'élevait à 2442 membres.

demandé que l'on refuse de classer la proposition qui dénonce la vétusté des locaux lausannois où ont lieu les examens médicaux périodiques. Cette proposition a été acceptée par les délégués. Beat Lüscher, en quittant son poste de représentant de la section Szfz/CVR, a évoqué son nouveau job au sein du

service intervention de la division Infrastructure à Olten où il s'est dit impressionné par le nombre « d'accidents de personnes » qui sollicitent son service. Une dure réalité à laquelle sont confrontés tous les mécaniciens.

Texte et photos : Alberto Cherubini



C'était une assemblée des délégués intensive, marquée par plus de sept heures de débats.

115^e assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel de la manœuvre RPV

Ils veulent être mieux considérés

L'assemblée des délégués de la RPV a fourni l'occasion de faire le tour des principaux problèmes auxquels sont confrontés les agents de la manœuvre CFF.

Les difficultés ne manquent pas au sein des trois divisions des CFF. Celles qui suscitent le plus de soucis émanent du projet de diminution des dessertes CFF Cargo. Comme l'a rappelé le président central, Hanspeter Eggenberger, ce projet de démantèlement provoquera la suppression de 200 postes de travail. Et à la fin août, les collègues directement intéressés sauront si leur emploi sera confirmé ou s'ils devront chercher une nouvelle orientation professionnelle. Selon des sources CFF, une cinquantaine d'agents devraient recevoir une offre de préretraite et une soixantaine de mécaniciens devraient trouver sans trop de problèmes un nouveau poste au sein des CFF. Mais quelque nonante agents de la manœuvre et des contrôleurs techniques devront chercher une nouvelle orientation.

La situation n'est pas beaucoup plus réjouissante au sein de la division Voyageurs a relevé Jean-Claude Compagnoni, car ces prochaines années les CFF mettront en service de nouvelles rames qui rendront superflu l'emploi d'agents de la manœuvre. La seule éclaircie dans ce ciel sombre est venue de la division Infrastructure grâce à la promesse faite par

CFF Cargo de ne pas toucher aux gares de triage (du moins pour les trois à quatre ans à venir). Cependant, Philippe Gauderon, chef de la division Infrastructure, a à plusieurs reprises évoqué la possibilité de réduire le nombre de gares

lement des discussions pour créer des postes de travail « de niche », c'est-à-dire des emplois protégés au sein de la division Infrastructure et chez « anyway solutions ». Le caissier central Heinz Schneider a rappelé à ce pro-

Finances et effectifs

Les comptes 2011 de la RPV ont bouclé avec un résultat positif. Cela est dû au fait que les frais de fonctionnement de la commission centrale sont moins élevés de ce qu'ils devraient être puisque cette

riantes du projet d'augmentation des cotisations. Enfin, les délégués ont rejeté une proposition émanant du comité SEV demandant la constitution d'un fonds pour soutenir des membres SEV candidats dans des campagnes électorales cantonales.

Satisfaits malgré tout

L'assemblée des délégués a eu droit à la visite de Giorgio Tuti. Le président du SEV a brièvement évoqué le sondage effectué par l'Institut Link de Lucerne. Ce sondage avait pour but de connaître le degré de satisfaction des membres SEV au sujet de leur propre syndicat. Ce sondage a enregistré un taux de participation nettement supérieur à ce que pronostiquait l'Institut Link et les résultats sont plutôt élogieux à l'égard du SEV. Nous aurons l'occasion de présenter ces résultats de manière détaillée dans un prochain numéro de *contact.sev*.

Dangers toujours présents

Les rapports des membres des commissions du personnel ont fourni l'occasion d'approfondir quelques thèmes strictement professionnels. Ces rapports ont démontré que les pressions exercées par les CFF sur les agents de la manœuvre détériorent les spécificités de la profession et le climat de travail, notamment quand il s'agit de travaux où la sécurité est en jeu. Un exemple parmi d'autres a été cité par un collègue zurichois qui a été confronté aux excès des hooligans alors qu'il devait manœuvrer sans protection adéquate des trains spéciaux.

Les gars de la manœuvre sur YouTube

Le personnel de la manœuvre de Zurich a essayé il y a quelques semaines de dédramatiser ces situations, en improvisant sur YouTube un menuet dans le but de solliciter une meilleure considération. La considération, c'est ce que demandent tous les cheminots y compris les agents de la manœuvre.

Pietro Gianolli/AC



Les explications de Jürg Hurni sur Toco ont suscité un grand intérêt.

de triage. Ce serait donc faux de vouloir baisser la garde.

Revendications en suspens

Le vice-président du SEV Manuel Avallone a évoqué le processus de renouvellement de la convention collective de travail CFF qui a à peine commencé et qui devrait se terminer fin 2014. Dans le cadre de ce renouvellement, le SEV présentera des revendications. La possibilité de partir en retraite anticipée en est une, elle tient particulièrement à cœur aux agents de la manœuvre qui sont journellement confrontés à un travail pénible. Il y a éga-

pos que de nombreux collègues n'arrivent plus à tenir le coup physiquement jusqu'à la retraite. Manuel Avallone a encore évoqué une troisième revendication en vue du renouvellement de la CCT 2015 : l'amélioration des normes concernant la participation au sein de l'entreprise.

Le casse-tête Toco

Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV, a fait le point sur les requêtes effectuées contre les attributions du système salarial Toco. Les CFF n'ont pas voulu entrer en matière sur ce genre de requête, car ils estiment que ces attributions sont fondamentalement correctes. Les requêtes concernant les agents de la manœuvre recevront une réponse formelle ces prochains jours, avec la possibilité de présenter un recours dans les 30 jours auprès du service juridique du groupe. Par contre, les requêtes des mécaniciens seront traitées dès la fin juin comme l'a souligné le responsable de l'assistance juridique du SEV René Windlin qui était également invité à cette assemblée des délégués.

commission n'est pas complète. Mais le bon résultat 2011 est également le fruit de la campagne de recrutement qui a permis d'enregistrer 91 nouvelles adhésions. Il y a eu 62 départs, la plupart de ces collègues n'ont pas quitté le SEV mais ont rejoint d'autres sous-fédérations ou ont pris la retraite. L'effectif de la sous-fédération s'élève à 1319 membres. La commission centrale a exprimé sa satisfaction pour ce résultat positif.

Par contre, les chiffres du budget sont moins réjouissants notamment à cause des restructurations annoncées chez Cargo. La prochaine clôture des comptes s'annonce nettement déficitaire à moins que des miracles soient effectués au niveau du recrutement. Tous les rapports ont été acceptés par les délégués avec remerciements au caissier et aux réviseurs des comptes.

Les délégués ont été sollicités à rapporter ce qui s'est dit dans les sections au sujet du projet d'augmenter les cotisations SEV. La majorité des sections a émis un préavis négatif contre les trois va-

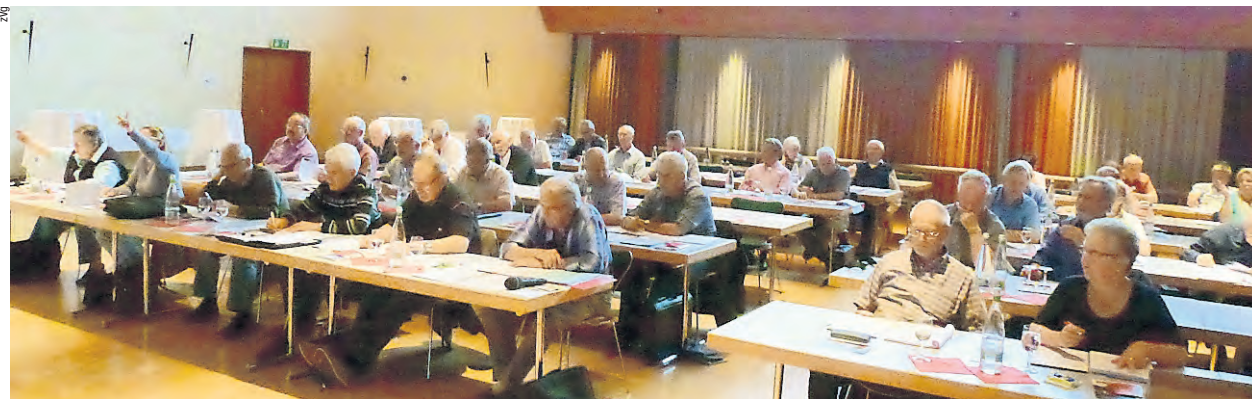
ELECTIONS STATUTAIRES

Les élections des organes centraux ont confirmé tous les sortants pour la prochaine période administrative. La commission centrale est composée de : Hanspeter Eggenberger, président ; Danilo Tonina, vice-président ; Heinz Schneider, caissier ; Bruno Kirchofer secrétaire aux procès-verbaux ; deux sièges sont vacants. Werner Graf, Michel Tochtermann, Richard Schlegel, Yuri di Blasi et Roger-Peter Amsler composent le comité central avec les membres de la commission centrale. Giuditta Purtschert a été élue représentante des femmes de la RPV au sein de l'assemblée des délégués. Pour ce qui est de la commission de gestion, Markus Zwahlen remplace Werner Graf qui est arrivé au terme de son mandat.

Assemblée des délégués de la sous-fédération des pensionnés PV

Plus tout jeunes mais encore bien actifs

Une nouvelle période administrative débutant en 2013, les élections ont été un point fort de l'assemblée des délégués 2012. Mais les délégués ont aussi pu en savoir plus sur les finances du syndicat grâce à la présence de Ruedi Hediger, l'actuel administrateur des finances, qui part en retraite tout prochainement.



C'est le 23 mai à Oberwinterthur que le président central Ricardo Loretan a eu le plaisir de souhaiter la bienvenue aux 49 délégués de l'AD ainsi qu'à la Commission centrale, à la Commission de gestion, aux invités et à l'orateur du jour Ruedi Hediger.

Finances et élections

Les comptes 2011, vérifiés par la CG, ont été adoptés à l'unanimité. Il en a été de même du budget 2013. Une nouvelle période administrative débutera en 2013 et les élections ont été un moment fort car même les collègues en place devaient être réélus (voir encadré).

Départ de Ruedi Hediger

Le thème présenté par le chef des finances Ruedi Hediger était : « Les finances SEV, un exercice de corde raide entre recettes et dépenses ». A l'aide d'un diaporama et de chiffres, Ruedi a montré l'évolution négative des effectifs, ce qui, pour les finances du SEV, a une influence

MANDATS

Voici ceux qui animeront la sous-fédération des pensionnés dès l'année prochaine :

- Ricardo Loretan, président central;
- Egon Minikus, caissier central;
- Sergio Beti, Josef Bühler, Bernard Demierre, Hans Heule et Otto Huser, membres de la Commission centrale;
- Hans Heule et Ricardo Loretan représenteront la sous-fédération au Congrès de l'USS;
- Marie-Thérèse Godel, Hans Heule, Jean-Pierre Neuhaus, Hugo Spittler et Daniel Turin seront les délégués à la FARES;
- Serge Anet, Sergio Beti et Ricardo Loretan feront partie du comité de la FARES;
- Sergio Beti a été désigné comme membre-suppléant du Conseil suisse des aînés;
- Hugo Spittler a été élu délégué à SolidarSuisse;
- Ricardo Loretan, Bernard Demierre ainsi qu'Hans Heule (remplaçant) siègeront au Comité SEV.

majeure. Pour leur part, les coûts d'exploitation n'ont pas énormément changé. Le recrutement de nouveaux membres est très important mais il est devenu toujours plus difficile. Il a expliqué par un graphique à quoi servent les cotisations des membres. Les contributions d'application des conventions collectives de travail constituent une source essentielle de revenus. Nous dépendons aussi

des revenus de la fortune, même s'ils ne sont pas très élevés actuellement. Selon Ruedi, la situation n'est pas aussi dramatique qu'on le suppose parfois. Il n'a pas parlé de faire des économies dans les coûts internes et il n'a pas non plus montré ses clichés explosifs de scénarios pour un avenir dans lequel la fortune aura fondu d'ici dix ans. Le chef des finances a aussi saisi l'occasion de régler

ses comptes avec quelques pensionnés contestataires. Ceux-ci attaqueraient le SEV et supposeraient à tort que les conditions d'engagement seraient trop somptueuses. Le SEV s'en tient aux règlements en vigueur et, à l'égard des organes responsables, il a toujours pratiqué la transparence au sujet de la situation financière.

L'attaque n'est pas restée sans réponse. Josef Bühler a regretté d'être impliqué dans une controverse pour la dernière apparition de Ruedi Hediger avant sa retraite. Il a cité le règlement du personnel du SEV qui n'omet aucun privilège, les coûts qui en découlent étant manifestement très élevés. En particulier, on ne peut plus financer la prime de prestations et la retraite à 60 ans. Il est indispensable de faire enfin ce que toute PME fait en cas de difficultés : analyser les coûts internes.

Enquête SEV : premiers résultats

Ruedi a informé aussi sur les résultats de l'enquête SEV auprès des membres, enquête dont les résultats seront dé-

voilés prochainement. Le nombre de questionnaires retournés a été exceptionnel et les évaluations moyennes sont réjouissantes pour le SEV. Pour conclure, Ruedi a fait de la réclame pour les trois modules de l'augmentation des cotisations.

Un oui et un non

La proposition de la section Winterthur-Schaffhouse, demandant au SEV de s'efforcer d'obtenir de la Confédération une allocation unique de mille francs pour compenser le renchérissement, a été adoptée à l'unanimité.

Par contre, la proposition de la section de Lucerne demandant de reconsidérer une décision du Comité central PV et d'accorder un subsides de fusion plus élevé a été rejetée à une grande majorité.

L'Assemblée des délégués a pris congé du président de la CG-PV Francis Lambert en le remerciant vivement ; les bons vœux de la PV accompagnent le chef des finances Ruedi Hediger qui va partir en retraite.

Josef Bühler/Serge Anet



Pas de grosses vagues à l'assemblée des délégués SBV

Beaucoup de sollicitations côté SBV

Avec 15 points à l'ordre du jour, l'invitation à l'assemblée des délégués SBV était imposante. Mais la tenue disciplinée de l'assemblée a permis de finir à l'heure.

Ouverture de la séance, contrôle des mandats, élections des scrutateurs et procès-verbal de la conférence des délégués de novembre 2011 à Zurich, les quatre premiers points de l'ordre du jour ont été vite réglés. 38 personnes assistent à l'assemblée et 35 ont le droit de vote. Les comptes 2011 bouclent avec certes un déficit, mais plus petit que prévu. Le caissier Alois Bucher a expliqué que la sous-fédération a un « patrimoine solide ».

Emotions au menu

Un moment fort de l'assemblée, la prise de congé. Les personnes quittant leur fonction se rappelant forcément les bons moments, les moins

bons et la riche expérience qu'ils ont acquise au sein du syndicat. Le travail syndical est toujours enrichissant. Il n'est pas fait que de devoirs mais il offre aussi de très bons moments conviviaux.

Beaucoup de travail à accomplir

Les membres de la SBV sont très sollicités dans leur travail et il y a donc beaucoup à faire côté syndical, comme l'a souligné Elisabeth Jacchini, présidente centrale. Elle a fait un tour d'horizon des activités des derniers mois. Il se passe également beaucoup de choses côté recrutement, comme l'a expliqué Gilberte Imboden, la responsable de ce secteur, qui a surtout cheminé dans les petites gares ces derniers temps, ce qui a été fort apprécié.

Après deux heures de séance, les affaires statutaires étaient bouclées. Une petite pause café puis les participants ont rejoint les délégués VPV pour parler fusion.

pan/Hes



La fusion a été à l'origine d'un grand débat

53,43 voix contre 10,5

La fusion de deux sous-fédérations SEV, c'est une affaire importante. Après avoir passé beaucoup de temps à planifier et à informer de manière intensive, il ne faut pas être trop expéditif maintenant dans l'application.

Le débat a déjà suscité de grandes discussions au sein des deux sous-fédérations mais aussi dans le groupe de travail commun. Les séances d'information n'étaient parfois que très peu fréquentées. Malgré cela, il semblait que le moment était le bon pour que les délégués et les sections puissent donner leur accord à la fusion, même si le projet n'était pas encore totalement détaillé. Cette fusion doit regrouper les forces et permettre une meilleure représentation des intérêts. Une sous-fédération fusionnée s'adapterait plus facilement à l'organisation CFF,

car déjà aujourd'hui, une grande partie des membres des deux sous-fédérations sont actifs dans la même unité CFF. Malgré cela, une fusion aura toujours des avantages et des inconvénients. La structure prévoit six branches: Trafic Voyageurs, Infrastructure, Cargo, unités centrales, Securitrans et les cadres. Et les membres seront répartis dans cinq sections différentes: Ouest, Centre, Berne, Est et Sud. Les 45 membres de l'assemblée des délégués se réuniront deux fois par année. Voilà ce qui est prévu. La prochaine étape, c'est la votation de la base, qui devra être terminée à fin juillet (voir l'annonce en page 16).

Discussion animée

Les prises de parole ont été nombreuses et certaines interventions se sont faites plus critiques que d'autres. C'est bien la preuve qu'il y a eu un gros débat à ce sujet au sein de la base. Voici quelques bribes des discussions qui ont



Matthias Schmid distribuant les bulletins de vote. Cette procédure de vote est transparente et sûre.



Les délégués ont débattu tandis que le sein du SEV !

Assemblée des délégués VPV

Restructurations : encore et toujours



L'évolution de Cargo et les finances du groupe CFF ont été au centre des discussions de la VPV à l'Hôtel Ambassador.

C'est la tradition, à l'assemblée des délégués, on passe en revue le rapport annuel de l'année précédente ainsi que les comptes, tous deux acceptés par les délégués le 23 mai à Berne. Le recrutement a également été abordé en long et en large, pour une fois, par son responsable au sein de la sous-fédération, René Wolf. Les premiers mois de 2012 ont déjà connus quelques succès dans ce domaine. « Mais il ne faut pas rester sur ces acquis et il faut continuer sur notre lancée », a-t-il rappelé. D'une part, le SEV a besoin d'une forte base

et d'un haut degré de syndicalisation, pour garantir son poids face à l'employeur et d'autre part, il y a encore un gros potentiel de recrutement dans les services centraux.

Et même si de nouvelles méthodes comme le contact direct avec les nouveaux collaborateurs CFF et le site intranet pour les cadres seront bientôt mises en place, cela ne remplacera jamais les contacts humains et les discussions face à face lors desquelles on peut convaincre et expliquer.

En 2012, de nouvelles primes attractives peuvent être gagnées : participez et motivez vos collègues à entrer au SEV !

Un « overhead » fort est essentiel pour les intérêts des CFF

Markus Rügsegger est revenu sur la conclusion de la CCT pour les collaborateurs de CFF Cargo International. Il a en effet participé aux négociations en tant que représentant de la VPV. Si on prend en considération que la filiale CFF n'a accepté de négocier une CCT que grâce à la pugnacité du SEV et qu'on a dû attendre 18 mois pour arriver à un résultat, on peut être content de ce succès, même si cela a coûté beaucoup de temps et d'efforts. 70 des 95 collaborateurs sont soumis à cette CCT et ils jugent cette convention globalement comme positive.

A CFF Cargo Suisse, deux projets sont en cours : celui des « coûts structurels », qui n'est autre qu'un immense démantèlement des places de travail au sein des services centraux, et celui appelé « Netz », qui veut repositionner le trafic par wagons isolés. On parle du premier projet depuis longtemps. Cela fait mal de voir comment les postes disparaissent les uns après les autres et ne seront plus disponibles pour les générations

futures. C'est la même chose qui est en train de se passer dans le domaine des finances du groupe, avec le projet SSO (« Shared Service Organisation »). Lié à une standardisation des processus, ce qui est compréhensible, des places de travail vont être supprimées et les places restantes centralisées. La VPV a demandé aux CFF de conserver les structures régionales autant que possible, et de donner une chance aux collaborateurs de s'adapter à de nouvelles exigences plus élevées, c'est-à-dire de leur donner la possibilité de garder leur place de travail. On ne peut pas se « passer » les derniers collaborateurs restants comme des balles de ping-pong, entre divisions et régions puis dans le Groupe et à Berne. Lors de restructurations, il ne faut pas oublier une chose : ce n'est pas un jeu où l'on peut déplacer les pions comme on le sent. Ce sont des individus qui sont déplacés et déracinés. Un « overhead » compétent et fort est pourtant essentiel pour le fonctionnement des CFF.

Roland Schwager/Hes

7 : c'est oui à la fusion



été très variées : « Cette décentralisation proposée ici devrait servir de modèle pour le SEV ! », « Les 7 francs de cotisation pour la sous-fédération suffiront-ils ? », « Il y a une brochure et un site internet où tout est expliqué en vue de la votation », « Les documents de la fusion remplissent deux classeurs, nous ne pouvons pas envoyer le tout à tous les membres ! »

Bien pour tous et important pour les jeunes

Finally, on en est venu aux votes sur diverses propositions d'amendements. Il a été décidé de procéder à des votes par bulletins secrets. Cela occasionne certes davantage de travail mais garantit que les membres expriment leur opinion en toute liberté. Et dans tous les votes, les voix des délégués ont été comptées séparément selon la sous-fédération, puisque VPV et SBV n'avaient pas la même quantité de délégués. Il a fallu ensuite pondérer les résultats, d'où les chiffres à

virgules. La proposition de Lausanne, de repousser la votation de la base d'une année, a été écartée, de même que celle du Valais, qui voulait créer sa propre section dans le futur. La région Ouest voulait que la votation de la base se fasse à la majorité qualifiée, cela a été refusé. La proposition de la VPV Lausanne, qui a proposé d'établir un règlement de transition le temps de la fusion, a eu plus succès.

En vigueur le 1^{er} janvier 2014 si tout se passe bien

La proposition du groupe de travail de faire débiter la nouvelle sous-fédération au 1^{er} janvier 2014 a été acceptée. Enfin, on a voté sur la proposition d'organiser le vote de la base. Et le résultat a été clair et net: 53,43 contre 10,57 pour la fusion.

Le représentant de la Jeunesse a exprimé sa satisfaction quant à ce résultat: « Pour les jeunes, cette votation est très importante ! »

pan/Hes



Le vote à bulletin secret a donné un résultat clair et net.

président écoutait. C'est ça la démocratie au

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel technique (TS)

Toco : des salaires adaptés au marché ?

Le point central de la quatrième assemblée des délégués de la sous-fédération TS a été l'exposé de Jeannine Pilloud, cheffe de la Division Trafic Voyageurs. D'autre part, les délégués ont débattu sur les propositions et ont accepté une résolution (voir encadré).

Le président central Werner Schwarzer a salué les 29 délégués TS à l'Hôtel Astoria à Berne ainsi que les secrétaires syndicaux, Valérie Solano et Nick Raduner, et les traducteurs, Wanda Suter et Angelo Stroppini. Il a été décidé qu'il présiderait l'assemblée et a donc passé les points statutaires en revue : les comptes 2011 et le budget 2012 ont été acceptés et le caissier central, Kurt Wyss, remercié. Et toutes les personnes siégeant dans les instances de la sous-fédération ont été reconduites pour quatre ans, puisqu'elles s'étaient tenues à disposition pour la prochaine période administrative.

Deux propositions rejetées

La proposition du groupe de travail sur les cotisations de membres en fonction du revenu a suscité une grande discussion et a finalement été rejetée par 29 voix contre 0. La deuxième proposition traitait de la création d'un fonds pour les élections, avec participation financière des sous-fédérations. Puisque le budget SEV 2011 comprend déjà un fonds pour les campagnes électorales, l'assemblée a clairement dit non, par



Werner Schwarzer a bien écouté sa cheffe.

29 voix contre 0, non sans en avoir discuté longuement.

Employeur de 1^{ère} classe ?

« Nous rendons les CFF plus attractifs ! », a expliqué Werner Schwarzer dans son exposé. Les CFF se sont fixés comme objectif de devenir un employeur de 1^{ère} classe ! Et de jouer de leur forces sur le marché du travail. Il faut pour cela un marketing (en matière de recrutement de personnel) professionnel, systématique et consistant, a fait remarquer Schwarzer. « Est-ce que cela existe au sein des CFF ? Y a-t-il des mesures communes à tout le groupe ? » Un autre défi de taille pour les CFF : l'évolution démographique et le transfert du savoir-faire entre les générations. Il faut des idées vraiment novatrices afin de conserver les collaborateurs.

Les CFF misent sur le concept « Les seniors au travail » : actuellement 50 pensionnés de 65 à 73 ans travaillent aux CFF, a souligné Schwarzer. Vu le chômage des jeunes, on ne peut guère

faire de ce concept un modèle d'avenir.

« Nous sommes fiers de nos chemins de fer, à juste titre », a-t-il souligné. Mais les collaborateurs motivés devraient avoir droit à un système salarial transparent, adapté au marché et aux circonstances. Selon les CFF, c'est le cas avec Toco. De nombreux collaborateurs ont cependant reçu de « fortes claques », en particulier en comparaison avec les salaires des chefs, qui sont plus élevés que ceux des conseillers fédéraux. Andreas Meyer a déclaré à ce propos : « Je prône la transparence et parle de choses que beaucoup de gens ne veulent pas entendre. »

De telles injustices se retrouvent dans les sondages sur la satisfaction du personnel. La confiance des collaborateurs dans la direction n'est pas fantastique. Les responsables louent les améliorations apportées et le slogan « Avec les gens et pour les gens » met théoriquement cette satisfaction du personnel au centre des tâches de direction. Pour Werner Schwarzer,



Ronde de questions.

il est clair que seuls des collaborateurs satisfaits peuvent mener au succès.

La suite du voyage ?

La cheffe du Trafic Voyageurs, Jeannine Pilloud, a centré son exposé sur l'avenir de sa Division. « Nous pouvons tout à fait affirmer que nous faisons bouger la Suisse. Les statistiques le prouvent. » Les trains ne sont pas tous pleins, à part les trains des pendulaires. La Suisse est encore le seul pays avec un système ferroviaire ouvert, à savoir qu'on peut monter dans le train sans avoir réservé sa place et sans que cela occasionne un surplus à payer. Ce système a été la clé du succès. « Nos trains doivent éga-

lement être une attraction touristique. » Pilloud a informé que le nombre de pendulaires devraient encore augmenter de 38 % jusqu'en 2020. Les gares pourraient alors devenir de vrais goulets d'étranglement. Il faudra les adapter avant que de nouvelles voies soient construites. Puisque les cantons (pour le trafic régional) et la Confédération (pour le trafic longues distances) sont les mandants, il n'est pas toujours aisé de concilier efficacité, orientation clients et politique : tous veulent des prestations au meilleur prix, avec du matériel roulant dernier cri et cela encore avec du bénéfice.

La démographie du personnel est également un défi, puisque l'âge moyen des employés CFF est de 44 ans. Cela signifie que, dans les 10 prochaines années, 30 pour-cent du personnel sera pensionné et qu'il faudra recruter en conséquence.

Communiqué SEV-TS/Hes

RÉSOLUTION

Protection des représentants du personnel !

Nous constatons de plus en plus que les représentants syndicaux et membres des CoPe subissent la pression des CFF et ne sont donc plus totalement libérés pour leurs activités dans les instances nommées ci-dessus. Ils sont également désavantagés lors des évaluations du personnel de par leurs absences sur leur place de travail.

Nous le disons donc clairement : ça ne peut pas se passer ainsi !
Car c'est le principe de bonne foi qui doit régner !

D'une part, l'exercice de tâches syndicales est un droit (droits de l'homme, article 23, point 4) et d'autre part, les chiffres 203 et 204, partie 3 de la CCT « Participation dans l'entreprise » ont été négociés. L'AD soutient totalement les représentants du personnel et s'engagera totalement pour le respect des bases légales et des droits inclus dans la CCT.

Nous demandons aux CFF de faire suivre les cours CCT adéquats à leurs dirigeants rapidement.

Acceptée par l'AD SEV-TS le 23 mai 2012 à Berne
à l'attention de la direction du groupe CFF



Jeannine Pilloud a souligné que 30 pour-cent du personnel CFF actuel sera pensionné d'ici 10 ans !

Assemblée des délégués de la sous-fédération BAU du 23 mai au Restaurant Landhaus à Berthoud

A la recherche de locomotives ...

La sous-fédération Travaux pourra compter sur les personnes en place dans ses instances encore durant une période administrative. Mais dans quatre ans, il faudra trouver de la relève.

« En 2016, la plupart des membres actuels du comité et de la commission centrale seront partis en retraite », a expliqué Christian Suter, après la réélection brillante de l'équipe actuelle. Il a demandé à tous de commencer à rechercher du monde pour combler les places vacantes dans quatre ans, également dans les sections. « Si on n'arrive pas à trouver du monde, on devra choisir d'autres solutions », a-t-il prévenu, « un peu comme des communes qui doivent fusionner car elle ne trouve



Giorgio Tuti est passé par Berthoud lors de son « tour des assemblées des délégués ». Assis de gauche à droite: Hugo Ruoss, caissier, Ernst Walder, secrétaire, Christian Suter, président central, et Markus Kaufmann, vice-président, tous membres de la commission centrale Travaux. Manquent sur la photo: Hans-Ulrich Keller et Lea Boner.

plus personne pour siéger dans leur exécutif. » Les collègues adéquats et intéressés sont à disposition selon Suter, mais il y a, chez les chefs, un réel manque de compréhension envers les absences pour raisons syndicales.

Les comptes 2012 ont

bouclé avec un déficit de 6627 francs, résultat meilleur que prévu au budget. On prévoit en effet toujours une réserve pour des cours et des assemblées, qui est finalement rarement utilisée. Comme la sous-fédération a des déficits semblables année après an-

née, un délégué s'est permis de demander combien de temps cela pouvait encore durer. « Environ 10 ans », a répondu le président central. Ensuite la fortune serait réduite au double des dépenses annuelles, comme cela a été prévu lors de la restructuration de la sous-fédération en 2002. L'idée serait de ne pas accumuler plus de fortune que nécessaire et faire profiter les membres de cette réduction de fortune, en maintenant basse la cotisation de membre. Celle-ci reste à 5 francs par mois en 2013. Les comptes 2011, vérifiés par la commission de gestion, ont été acceptés à l'unanimité.

Oui à davantage de présence sur le terrain

Afin de donner une recommandation de vote aux deux membres du comité SEV représentant la sous-fédération Travaux, les délégués ont voté sur les trois propositions en consultation concernant l'augmentation de la cotisation de base au SEV, actuellement de 29 francs. N'a été accepté que l'augmentation d'un franc pour plus de présence sur le terrain, c'est-à-dire concrètement un secrétariat régional en plus sur l'axe nord-sud.

Questions au président SEV

Giorgio Tuti a été interpellé juste après son exposé et avant qu'il s'en aille vers une autre assemblée, à propos du maintien de la garantie de salaire au-delà de la date de résiliation de la CCT, fin 2014. Un délégué lui a demandé de

mettre cela tout en-haut de sa liste de priorités. Tuti a souligné qu'il n'accepterait jamais des dégradations de salaire pour les personnes concernées. Tuti a également dû répondre à un membre qui se demandait pourquoi un syndicat uni comme le SEV, qui « prêche la solidarité parmi les professions » a pu accepter une courbe salariale spécifique aux mécaniciens de locomotives lors des négociations CCT. « Cet écart au système ne mérite certainement pas un prix d'excellence, mais a été accepté par la conférence CCT entre autres en raison de la situation du marché en ce qui concerne le personnel des locomotives », a répondu le président. « La solidarité entre les groupes professionnels est et reste très importante, et tous en profitent au final. Ne nous laissons pas diviser, car ce serait alors l'employeur qui rigolerait ! »

Manuel Avallone, vice-président SEV, et Urs Huber, secrétaire syndical, ont également donné quelques informations sur Toco et répondu aux questions des délégués.

Recruter, ça vaut la peine !

La sous-fédération Travaux a perdu 43 membres l'année dernière, malgré une action spécifique, parallèle à l'action 11-11-11 du SEV. Christian Suter attend donc de chacun qu'il parle aux collaborateurs non membres de la signification du syndicat. En plus de 50 francs de prime, de beaux prix sont à gagner (action 12-12-12).

Fi/Hes

Le chef de l'Infrastructure admet des erreurs dans l'application de Toco

Gauderon promet des corrections

« Je continue à faire pression sur le système par le haut », a déclaré le chef de l'Infrastructure aux délégués Travaux. Il s'est néanmoins montré ouvert à certaines requêtes en ce qui concerne le personnel.

Grâce à la réorganisation « Infra 2014 », la Division Infrastructure a déjà réalisé des économies de 129 millions de francs par année jusqu'en

2011. L'objectif est d'augmenter à 300 millions jusqu'à fin 2014, « sans que le personnel n'en pâtisse trop », a expliqué Philippe Gauderon. « Les moyens libérés ainsi peuvent être investis directement dans le réseau », servir au FAIF ainsi que combler l'augmentation des prix des sillons. Malgré la charge du réseau croissante, la ponctualité a augmenté et les nombreux projets de développement sont en bonne route : NLFA, Ceva, la ligne diamétrale Zurich, Mendri-

sio-Varese, Léman 2030...

Afin d'assurer le volume de travail croissant, le personnel nécessaire a été recruté. Le Conseil d'administration a promis 600 millions pour le matériel roulant. Un des objectifs de la Division est d'améliorer la qualité de conduite et de gestion. Cela a été souligné encore une fois par Gauderon lorsqu'un collègue s'est plaint que la culture « d'équipe » et l'opportunité de travailler « ensemble » s'est un peu perdue. « Vous osez aussi dire calmement à votre chef comment il serait possible de faire mieux. » a expliqué Gauderon. Il a également avoué qu'il y avait eu des erreurs lors de l'introduction du système salarial Toco: « Il faut les corriger et regarder vers l'avant ». Gauderon a sinon demandé qu'on respecte les prescriptions en matière de sécurité puisque le non-respect de celles-ci est déjà à l'origine de trois accidents mortels cette année.

Fi/Hes



Alexander Egger

PROPOSITIONS

Les délégués de la sous-fédération Travaux ont adopté deux requêtes à l'attention de la Conférence CCT :

1. Les réglementations sectorielles du temps de travail (BAR) ainsi que la CCT doivent être remis aux personnes concernées sur format papier puisque tous n'ont pas accès à l'intranet CFF.
2. Les CFF ne doivent plus pouvoir, à l'avenir, réviser les classifications de fonctions, sans informer au préalable le personnel avec la documentation nécessaire. Raison de cette demande : les CFF doivent jouer cartes sur table et les conséquences pour chaque place de travail doivent être connues. Une troisième proposition a été remise à plus tard : des explications plus claires ont en effet été demandées.

Nouveau président pour la sous-fédération du personnel des entreprises de transport concessionnaires

Un Fribourgeois à la tête de la VPT

Les adieux de Kurt Nussbaumer ont été logiquement suivis de l'élection d'un nouveau président pour la VPT. C'est Gilbert D'Alessandro qui a été élu à cette fonction.

Le grand moment de l'Assemblée des délégués allait forcément être l'élection du président central. Gilbert D'Alessandro, seul candidat à cette élection, a réussi un très beau score puisqu'il a obtenu 62 voix, sans aucune abstention ni voix contraire.

Auparavant, Kurt Nussbaumer, désormais ancien président, a tiré le bilan des années passées à la tête de la sous-fédération. Il a souligné que la solution par branche, avec l'organisation des journées spécifiques, fonctionne bien. Il a mis l'accent sur le fait que chaque section est bien encadrée par un secrétaire syndical: « Les collègues des CFF nous envient souvent. » Au niveau des finances, il s'est dit content de voir les comptes dans le noir, même si des efforts restent à faire. « On est sur la bonne voie », a-t-il expliqué. Il a déploré que certains se compor-



L'Assemblée des délégués version 2012 a réuni 104 personnes à la centrale Unia à Berne.

tent comme des consommateurs: « Chacun a aussi sa responsabilité. Le syndicat n'est

pas une assurance. »

Sous-fédération en pleine croissance

La sous-fédération VPT est la seule qui voit son nombre de membres augmenter. Le bilan en matière de recrutement est en effet très bon.

Kurt Nussbaumer a regretté l'absence d'un représentant du secteur des finances SEV, qui aurait pu expliquer la situation financière du syndicat. Il s'est risqué à un petit sondage rapide, en demandant qui était d'accord avec l'augmentation des cotisations de 2 francs par mois et qui n'était pas d'accord. Le résultat: les avis sont très partagés parmi les délégués VPT.

Nussbaumer, toujours aussi réservé, a conclu par ces beaux mots: « Donner rend plus heureux que recevoir. » L'assemblée des délégués a

aussi pris congé d'Ernst Rüfenacht et de Ferruccio Noto, absent ce jour-là.

Quelques autres orateurs se sont succédés au cours de la journée, notamment le président SEV, Giorgio Tuti, et la vice-présidente en charge des ETC, Barbara Spalinger, qui sont revenus sur les actualités syndicales et politiques. Gilbert D'Alessandro a quant à lui présenté quelques dossiers ayant occupé le comité durant l'année 2011. Les comptes 2011, présentés par le caissier, ont été acceptés. Plusieurs points de l'ordre du jour ont été biffés, telle la discussion sur les cotisations, les rapports des cinq branches VPT et la présentation d'une section.

Pour conclure, quelques interventions, notamment celle de Christian Fankhauser, qui est revenu sur la vic-

toire dans le dossier d'Aissam Echchorfi aux TL, après 18 mois de lutte. Le secrétaire syndical a aussi évoqué la campagne « 10 heures, ça suffit! », déjà présentée dans notre journal et qui démarre officiellement lors du changement d'horaire de décembre 2012. Daniel Monod, du GoldenPass, a proposé de voter une résolution à transmettre au comité SEV sur les taux de couverture de 90 % des caisses de pension. La VPT demande à la Confédération de fixer un moratoire de 5 ans. Le principe a été accepté par l'assemblée et la résolution doit encore être clairement établie. Enfin, Johan Pain, des TL, a proposé de publier chaque année un classement des ETC, en décennant 3 bonnets d'âne aux pires employeurs!

Henriette Schaffter

Gilbert D'Alessandro, nouveau président VPT

Qui est-il ? D'où vient-il ?

« Je veux continuer sur le chemin de Kurt, qui a su former une unité, instaurer la confiance réciproque et trouver des solutions par la voie du dialogue », c'est ainsi notamment que Gilbert D'Alessandro a su convaincre les délégués de l'élire à la présidence de la VPT.

C'est aussi son expérience syndicale, son parcours professionnel et son dynamisme qui ont su lui attirer la confiance.

Gilbert D'Alessandro a 48 ans, est marié et a deux enfants de 19 et 14 ans. Il habite à Marly, à côté de Fribourg. Il est binationnel, suisse et italien, et fier de l'être! Après avoir obtenu un CFC de boulanger-pâtissier, il a été tour à tour vendeur, agent d'assurance puis contrôleur et finalement conducteur de bus. Convaincu, il s'est syndiqué



Gilbert D'Alessandro (à droite) est un syndicaliste convaincu et motivé par sa nouvelle fonction. Ici, en compagnie de Kurt Nussbaumer. Deux personnalités fort différentes, mais les mêmes objectifs pour le syndicat.

à l'âge de 16 ans. Il est actuellement président de la section VPT TPF réseau urbain. Dans le cadre de sa section, il a participé à la mise sur pied de la première CCT multimodale du SEV, qui a été signée aux TPF et déjà renouvelée par trois fois. Il a participé plus récemment au lancement de l'autocollant « anti-agressions », apposé dans les bus.

Son credo? Etre un rassembleur, lors des manifs, lors des récoltes de signatures, en soutenant les sections, etc. Pour lui, il est essentiel d'avoir une capacité de réaction rapide. Il aimerait également inciter les branches à devenir davantage autonomes et à faire campagne pour des requêtes qui leur sont spécifiques. Il les a appelés à se montrer davantage

dans les médias. En conclusion, Gilbert D'Alessandro a relevé « qu'ensemble nous sommes forts. Seul, le président n'est rien ». Après son élection, il a tenu à rendre hommage à Alfred Affolter, ancien président VPT, à Kurt Nussbaumer ainsi qu'aux délégués qui lui ont fait confiance.

Hes

COMITÉ

Le comité central de la VPT se compose désormais des membres suivants:

- Gilbert D'Alessandro, président (nouveau)
- Danièle Dachauer, vice-présidente (ancienne)
- Martin Ritschard, vice-président (ancien)
- Roger Maurer, caissier central (ancien)
- Christian Neff, secrétaire central (ancien)
- Peter Bernet, adjoint (nouveau).

- Peter Bernet a été désigné deuxième membre VPT au comité SEV et Roger Maurer sera le suppléant.

- Les autres instances de la sous-fédération n'ont pas connu de changement.

Sections

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 membre du comité représentant les collègues genevois ; 3) organisation du nouveau comité.

Le comité

Mercredi 20 juin
20 h 15
Chaux-de-Fonds
Restaurant
du Pont

■ **VPT-TPCV**
Assemblée générale

La participation à cette assemblée est souhaitée de tous les membres qui ont fini leur service ou en congé. Elle vous permettra de recevoir des informations sur la situation actuelle et future. Aux plaisirs de pouvoir compter sur une grande participation des collègues SEV.

Au nom du comité

Pensionnés

Mardi 12 juin

■ **PV Neuchâtel**
**Course annuelle à
Grimialp/Diemtigtal**

Pour ceux qui partent de La Chaux-de-Fonds dép. 9.02 voie 3, Bienne arr. 9.42, dép. 9.51 voie 7, Berne arr. 10.17. Pour ceux qui partent de Neuchâtel dép. 9.33 voie 2, Berne arr. 10.17. Tout le monde se retrouve sur la voie 5 D à Berne dép. 10.39, Oey-Diemtigen arr. 11.23, apéritif devant la gare, Oey-Diemtigen dép. 11.55 bus postal, Grimialp 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 caramel. Par beau temps, promenade facultative au Blauseeli, charmant petit lac de montagne situé à 800 mètres à plat du restaurant. Retour : Grimialp dép. 15.43 (bus postal), Oey-Diemtigen 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

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

Mercredi 20 juin

■ **PV Valais**
Sortie annuelle à Druogno IT (Val Vigezzo)

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. Horaire 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.

Frédéric Imhof, président

Inscriptions : auprès du coll. Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brigue : 027 923 21 39 ou 024 481 42 00. E-mail: luggen.r@valaiscom.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.

Pensionnés

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.

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 20 15, e-mail : franz.rohner@bluewin.ch, ou de Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail : jzulauff@hotmail.com.

Le comité

Prix : après participation de la caisse de Fr. 11.50 : 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).

Mercredi 4 juillet

■ **PV Vaud**
Sortie d'été au lac de Champex

Inscription jusqu'au mardi 26 juin, par carte postale, adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, en mentionnant nom, prénom, adresse et nombre de personnes, ou par courriel : jean-pierre@genevay.net

Notre sortie de printemps sur les flots du lac de Thounne a certainement laissé un bon souvenir aux 85 membres qui y ont participé et voilà que déjà nous vous proposons notre 2^e sortie de cette année 2012.

Nous vous proposons le programme suivant :

Départ de Lausanne à 10 h 20, depuis la voie 3 avec l'IR 1721. Nous atteindrons Martigny à 11 h 07 non sans avoir, au passage, salué la cascade de Pissevache toujours présente. Après une courte pause, nous repartirons de Martigny à 11 h 35 pour Sembrancher. Là, il faut interrompre les discussions pour prendre place dans un autre train qui nous attend à quelques mètres et après un court trajet nous voilà à Orsières et son ours ! Encore un effort pour prendre place dans un voire des bus qui nous emmèneront après de nombreux virages à Champex-Lac (altitude 1500 m), il sera environ 12 h 23.

Les derniers mètres jusqu'à l'hôtel-restaurant du Glacier se feront à pied, pas besoin de prendre les souliers de montagne !

Après un verre de Johannisberg du Valais en guise d'apéritif, une salade de saison à la julienne de jambon cru et melon sera servie en préambule au rôti de porc aux champignons des bois, pommes mousseline et méli-mélo de légumes.

Laissez un peu de place pour une mousse glacée fruit de la passion et sauce à la noix de coco, conclusion de ce repas d'altitude.

Bien sûr le vin rouge (Dôle du Valais), l'eau minérale et le café accompagneront ce repas.

Ensuite, et en fonction du temps restant à disposition, une courte promenade d'environ 20 à 25 minutes contournant le lac jusqu'à l'arrêt Champex-Le signal aidera à la digestion tout en contemplant les montagnes environnantes.

Dans l'attente de vous rencontrer, recevez mes cordiales salutations.

Jean-Pierre Genevay

Ceux restés à l'hôtel du Glacier repartiront à 15 h 38 avec les bus des TMR qui laisseront monter peu après les marcheurs à l'arrêt de Champex-Le signal.

Le trajet du retour nous verra passer d'un mode de transport à l'autre à Orsières puis à Sembrancher sans attente. A Martigny nous devrons patienter quelques minutes avant l'arrivée de l'IR 1730 sur voie 1, départ à 16 h 51. Le retour à Lausanne est prévu pour 17 h 40.

Une fois encore le prix reste inchangé et s'élève à Fr. 50.– par personne. Le montant sera encaissé durant le trajet. Les membres ayant 80 ans durant l'année et n'ayant pas participé à notre sortie de printemps auront droit à une petite surprise.

Titre de transport : Carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de Champex-Lac.

INFO

Commission féminine SEV

La prochaine grande journée de formation mise sur pied par la commission féminine SEV aura lieu le vendredi 23 novembre prochain.

La commission féminine SEV a tenu sa première séance de l'année le 8 mai dernier. Plusieurs points importants figuraient à l'ordre du jour. Il y a eu d'intéressants échanges pour redéfinir la fonction de membre de la commission féminine. Cette année, la grande journée de formation ouverte à toutes les femmes du SEV aura lieu le vendredi 23 novembre prochain. Les noms des oratrices et les sujets débattus doivent encore être confirmés avant publication. La secrétaire syndicale Barbara Amsler a relevé la présence à cette séance du 8 mai d'une collègue issue de la sous-fédération TS. Barbara Amsler en profite pour lancer un appel à toutes les sous-fédérations pour qu'elles encouragent les femmes à participer aux activités de la commission féminine. La secrétaire syndicale félicite la collègue Madeleine Wüthrich qui a été élue à la présidence de la section ZPV BLS, ainsi que la collègue Janine Truttmann qui est devenue présidente de la section ZPV Berne. Ces deux collègues ont été félicitées par un chaleureux applaudissement. Le président du SEV Giorgio Tuti a été invité à participer à cette séance. Il a longuement insisté sur l'importance de l'égalité hommes - femmes au poste de travail. C'est un combat pour la justice qu'il faut mener chaque jour y compris au sein du syndicat. Giorgio Tuti relève que les femmes qui travaillent dans les transports publics sont de plus en plus nombreuses et qu'elles constituent un important potentiel de recrutement pour le SEV. Au sujet de la Journée des femmes du 8 mars, la commission féminine est satisfaite des activités qui ont été menées aux quatre coins du pays. C'est encourageant pour la suite, notamment pour la journée de formation du 23 novembre. La résolution « La santé au travail aussi pour les femmes » lancée suite à la journée de formation 2011 a été expédiée à de nombreuses entreprises. A la grande déception des membres de la commission féminine, seuls les CFF ont daigné répondre.

Janine Truttmann

■ VPT Jura

Un nouveau manuel de section

Résumé de l'assemblée générale de la section SEV-VPT Jura, le 30 avril 2012 au restaurant de la Poste à Glovelier.

Dix-neuf collègues étaient présents pour cette assemblée de printemps à Glovelier présidée par Alain Gigon, président de section qui ouvre la séance en saluant la présence des représentants de la commission paritaire Symova. Jean-François Milani, malgré son absence, nous remet un cadeau de 50 francs pour l'apéro qui suivra.

Eric Christen explique la situation de Symova - CJ. La compagnie suit tout juste le rythme d'assainissement imposé. Le taux de couverture est d'environ 84 %. Les collègues ayant des questions relatives à leur situation personnelle sont priées de s'annoncer auprès du collègue Eric. Un grand merci pour l'explication et la disponibilité de ce collègue.

Le président propose à l'assemblée une nouvelle version du manuel de section, l'ancienne version datant de 1973, il était temps de proposer une remise à jour. Le président présente les modifications discutées par le comité. C'est à l'unanimité que les modifications sont acceptées. Les collègues désirant un exemplaire du nouveau manuel pourront se le fournir par simple demande au comité.

Concernant l'augmentation des cotisations syndica-

les, les membres ne sont pas opposés à une augmentation des cotisations. L'assemblée pense que l'adaptation des cotisations en fonction du revenu est la meilleure solution. Le président lance un appel à l'assemblée pour trouver un vérificateur des comptes. En effet un des vérificateurs est maintenant entré au comité et il faudrait éviter d'avoir deux casquettes



Le président Alain Gigon.

surtout quand cela concerne les comptes.

Le président rappelle aux membres l'importance de s'investir pour la récolte de signatures, tant pour la pétition Cargo que pour les différentes initiatives et référendums. Concernant la campagne pour une caisse maladie unique, un collègue relève que les compagnies d'assurances font déjà campagne contre cette initiative. Tous les collègues présents trouvent cette manière de faire déplorable. Une solution proposée est d'envoyer à sa caisse maladie un courrier individuel pour signaler son désaccord. L'assemblée est levée à 12 h 20 et est suivie d'un dîner.

Aurélien Mouche

DÉCÈS

Jean Blanchard, agent du roulement retraité, Giffers; décédé dans sa 66^e année. VPT tpf Réseau urbain.

Othmar Dachauer, ouvrier retraité de la voie au BAM, Montricher; décédé le 17 mai dans sa 74^e année. VPT MBC (Othmar était l'époux de Danièle Dachauer, vice-présidente centrale VPT, à qui nous présentons nos plus sincères condoléances).

Irène Dorthe, Châtel-St-Denis; décédée le 10 mai dans sa 89^e année. VPT tpf Rail.

Henry Kaelin, contremaître retraité, Tolochenaz; décédé le 18 mai dans sa 69^e année. PV Vaud.

Florence Kurmann-Uldry, contrôleuse, La Tour-de-Peilz; décédée le 25 avril dans sa 47^e année. ZPV Léman.

Gérard Mangeat, Tavannes; décédé le 7 mai dans sa 68^e année. VPT Jura.

Gérard Morand, collaborateur spécialisé, Lausanne; décédé le 23 mai dans sa 52^e année. SBV Ouest.

Sylvie Rochat, veuve d'Eric, Chavornay; décédée le 17 mai dans sa 91^e année. PV Vaud.

Suzanne Volery, veuve de Jean, Yverdon-les-Bains; décédée le 24 mai dans sa 79^e année. PV Vaud.

Frédéric Vuichoud, chef de groupe retraité, Chamby; décédé le 25 mai dans sa 91^e année. PV Vaud.

■ Sous-fédérations SBV et VPV

Votation générale sur la fusion entre la SBV et la VPV

Le 23 mai 2012, les assemblées des délégués des deux sous-fédérations SBV et VPV ont décidé de recommander à leurs membres la fusion des deux organisations en une seule et nouvelle sous-fédération SEV. Ceci dans le but d'être à la hauteur des défis futurs pour pouvoir les affronter par le biais d'une structure plus efficace.

La décision en faveur ou contre la fusion sera prise par les membres des deux sous-fédérations dans le cadre d'une votation générale. Pour fusionner, il faut que le OUI au projet de fusion récolte au moins les deux-tiers des voix qui se sont exprimées au sein de chacune des deux sous-fédérations.

La votation se déroulera entre le 7 et le 21 juillet 2012.

Tous les membres des deux sous-fédérations recevront ces prochains jours le matériel de vote. Nous leur recommandons de prendre connaissance de ce matériel, de se faire une opinion et d'absolument participer au vote.

En cas de questions, les deux présidents centraux se tiennent volontiers à disposition :

SBV: Elisabeth Jacchini, elisabeth.jacchini@sby-online.ch, 031 357 57 05.

VPV: Roland Schwager, roland.schwager@sev-online.ch, 071 912 20 74.

Les comités centraux SBV et VPV

ÉLECTION COMPLÉMENTAIRE À LA COPE INFRASTRUCTURE

Des élections complémentaires écrites ont actuellement lieu à la Division CFF Infrastructure. Un siège est en effet resté vacant à la Commission du personnel Infrastructure (18 sièges au total). Le SEV propose deux candidats :



Denise Engel, agente d'exploitation de formation et actuellement assistante de projet à I-PJ-ROT-FSK-FL1 (Projekte Fahrstrom & Kabel Region Ost), Zurich.



Giuseppe Lanini, assistant technique à I-AT-UEW-RSD-FB-TEC (surveillance et analyse de l'état des installations ferroviaires), Giubiasco.

Appel à voter :

Le SEV demande à chaque membre de la Division Infrastructure de participer au vote, en donnant leur voix soit à Denise Engel, soit à Giuseppe Lanini.

Recommandation de vote des comités centraux VPV et SBV :

Nous vous recommandons Denise Engel. Elle représentera les employés avec conviction et sait exprimer son avis lorsqu'il le faut. Elle est bien ancrée au niveau syndical et a travaillé durant quelques années, entre autres, au comité de la section SBV Zurich. En l'élisant, les femmes seront à nouveau représentées à la Cope Infra.

Comités centraux VPV et SBV

Angle droit

3 enfants, 2 familles, 1 indemnité ?

La protection juridique SEV a aidé un membre à obtenir des allocations familiales plus élevées.

Il vaut parfois la peine d'avoir un regard critique sur les avis juridiques que l'on reçoit. Car tout n'est pas toujours correct. En cas de doute, c'est le tribunal qui décide.

Le courrier des RH était un peu fantaisiste : on a fait savoir à notre collègue X* en novembre 2009 qu'il percevait 115 francs de trop d'indemnités depuis le début de l'année, à savoir depuis 10 mois. Le montant total versé en trop lui a été simplement enlevé de son salaire de novembre. Quelques jours plus tard, X se rend à la Conférence CCT. Il parle de ce courrier avec un secrétaire syndical en marge de la réunion. Celui-ci, bien que

n'étant pas juriste, a estimé que cela n'était pas irrémédiable et lui a conseillé de s'adresser à la protection juridique.

Quel est donc le point de départ de cette histoire ? X a une fille d'un premier mariage, qui vit avec sa mère depuis leur séparation. La mère, qui travaille également aux CFF, reçoit l'allocation familiale pour la fille. De son deuxième mariage, X a deux enfants. Les CFF octroient une allocation plus importante pour l'enfant le plus âgé que pour les suivants. Dans le cas de X, ils ont donc estimé que l'enfant le plus âgé était la fille du premier mariage et par conséquent, pour les deux autres enfants, il n'a droit qu'aux indemnités les plus basses. X estime en revanche qu'il n'est pas l'ayant droit pour sa fille issu

du premier mariage, mais son ex-femme. C'est pour quoi, selon lui, il devrait avoir droit à l'allocation la plus élevée pour le premier enfant de son second mariage. Comme les CFF ont persisté dans leur décision suite à un courrier de l'avocat, celui-ci a déposé plainte au tribunal, dans ce cas-ci le Tribunal arbitral de Bâle-Ville, qui est devenu entretemps le Tribunal du travail.

Le jugement rendu a été favorable à notre membre, puisque les CFF ont été contraints de verser l'allocation la plus élevée (rétroactivement). Les frais d'avocat ont été pris en charge par le SEV. Le collègue a remercié le syndicat par écrit, en précisant que ça valait la peine de se défendre !

*L'équipe de la protection juridique
* nom connu de la rédaction*

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 21 juin 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 14 juin à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 11 juin à 10 h.

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

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

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

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

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

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

Au SEV, tu peux t'engager.

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

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

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

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

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

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de Fr. 78.-, pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.



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^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

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

4. Les prix attribués sont les suivants:

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

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

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

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

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



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.

Une balade entre le Wynental et le Suhrental

D'un bout à l'autre du « s Bähnli », en Argovie

Les vallées du sud de l'Argovie forment un passage du Mittelland à la Suisse centrale. C'est un coin agréable pour les randonnées et les promenades à vélo.

Autrefois il y avait un chemin de fer au Suhrental et un autre au Wynental. Puis ceux-ci ont été réunis à Aarau et nommés les chemins de fer du Wynental et Suhrental (WSB). Ce n'est aujourd'hui plus qu'une partie de l'Aar Bus+Bahn, mais on continue, dans les vallées, à l'appeler le WSB, «s Bähnli» ou encore plus souvent «s Tram».

En réalité, les deux chemins de fer de ces vallées ont été durant des décennies de véritables trams. Dans de nombreux endroits, il y avait des croisements un peu hasardeux avec le trafic routier, en plein milieu de la ville d'Aarau mais aussi dans la commune la plus impor-



tante du Wynental, Reinach. Là, les automobilistes ne connaissant pas la route se retrouvaient parfois confrontés à un train venant en sens inverse, de manière assez inattendue... Aujourd'hui encore, le WSB roule souvent le long de la route, mais quasi tout le long sur sa propre voie. Entre Aarau et Suhr, il utilise même la voie que prenait auparavant la ligne CFF.

Ernst Strelbel, mécanicien de locomotive au Aar Bus+Bahn nous propose une randonnée qui nous mène d'un bout à l'autre du réseau, de Schöftland dans le Suhrental jusqu'à Gontenschwil dans le Wynental. Schöftland est une station terminus du WSB, même s'il y a parfois des projets de prolongement de la ligne jusqu'à

Sursee, en passant par Triengen. Ce trajet-là est actuellement assumé par le car postal.

De la gare, on traverse un quartier de résidences familiales jusqu'à la forêt. On gagne vite de l'altitude, en empruntant un peu des chemins étroits. Lorsque la forêt se fait moins dense, on a alors la première vue en direction des Alpes, sur la droite. Celui qui le désire peut, après le col du Bööler, continuer sur environ 100 mètres pour atteindre un point de vue plus élevé, mais la route mène elle sur l'autre côté, croise une route cantonale à hauteur du col et se dirige ensuite vers le sud.

Après peu de temps, côté droit, on a une vue sur le Ruedertal, qui est resté encore très rural, malgré sa proximité avec Aarau et Lucerne. Le Ruedertal a joué un rôle dans la littérature suisse, puisque quelques scènes du roman « Schilten » de Hermann Burger s'y déroulent.

Le chemin mène ensuite sur la colline à travers forêts et champs, par petites montées et descentes, assez aisées.

Au point appelé «Steinig» la route tourne à gauche et descend en direction de Gontenschwil. La descente est un peu rude au départ. Le changement de paysage est assez impressionnant, d'un décor moyennement montagneux au Mittelland industrialisé. Le chemin fait 12 ki-

lomètres, avec environ 350 mètres de dénivellation. On peut le faire en 3 heures, mais il y a également beaucoup de possibilités de raccourcir la durée de la balade, aussi bien côté Wynental que dans le Ruedertal, bien desservi par les cars postaux. On peut aussi prolonger la randonnée en direction de Reinach ou jusqu'à Beromünster.

pmo/Hes



PELLET PIOCHE: LES SUISSES MIS SUR LA TOUCHE



IL Y A 50 ANS

713 ouvriers étrangers au service des CFF

A la fin du premier trimestre de 1962, les CFF avaient à leur service, en qualité d'auxiliaires, 713 étrangers, soit 523 Italiens, 128 Espagnols, 32 Hongrois, 17 Grecs, 5 Français, 5 Allemands de l'Ouest, 2 Turcs et un Autrichien.

Guy Ryder élu directeur général du BIT

Un Britannique remplace un Chilien à la tête du BIT

Guy Ryder a été élu 10^e directeur général du Bureau international du travail (BIT) et prendra ses fonctions en octobre 2012 pour un mandat de cinq ans.

Le Bureau international du travail (BIT) a procédé jeudi 28 mai à l'élection de Guy Ryder au poste de 10^e directeur général de son histoire. M. Ryder occupait jusqu'ici les fonctions de directeur exécutif responsable des normes et des principes et droits fondamentaux au travail. Il a été élu par le conseil d'administration de l'OIT à l'issue d'un vote à bulletin secret. Son mandat débutera en octobre 2012 pour une durée de cinq ans. « Je suis vraiment ravi : c'est une for-

midable occasion, alors que nous traversons une crise mondiale, d'avoir un impact positif sur la vie de millions de personnes, y compris celles qui n'ont jamais entendu parler de l'OIT, et d'améliorer leurs conditions de vie », a déclaré le directeur général élu. « Je remercie le conseil d'administration de sa confiance. On jugera de la signification de ce qui vient de se produire aujourd'hui par notre façon d'agir, c'est-à-dire en plaçant au cœur de notre action les gens et le monde du travail. »

M. Greg Vines, vice-président du conseil d'administration a déclaré : « Le conseil d'administration peut certainement se montrer très confiant sur le fait que sous le nouveau leadership de M. Ryder, l'OIT représentera de manière effective et forte les

intérêts de nos membres tripartites, en s'assurant que l'OIT continue d'accroître son influence dans les débats mondiaux et en particulier en relevant les défis énormes auquel le monde doit faire face actuellement. » M. Luc Cortebeek, vice-président travailleurs du conseil d'administration, a déclaré : « Nous sommes ravis en tant que travailleurs. M. Ryder connaît l'OIT, il a travaillé au BIT. Il connaît également le monde du travail, mais c'est quelqu'un qui travaillera avec les gouvernements, les employeurs ainsi qu'avec les travailleurs. Il défendra toujours le tripartisme et le dialogue social. »

« M. Ryder est un excellent professionnel qui possède de une grande expérience de la maison. Je pense que les neuf candidats étaient des

personnalités remarquables », a déclaré M. Daniel Funes de Rioja, vice-président employeurs du conseil d'administration. « Nous le respectons, il connaît cet endroit et nous pensons pouvoir travailler ensemble. Nous avons besoin de réformes importantes en raison de la situation à laquelle le monde est confronté », a-t-il ajouté. S'exprimant lors de la session publique après l'élection,



Guy Ryder.

Juan Somavia, actuel directeur général du BIT, a déclaré : « Ma présence ici symbolise le soutien plein et entier du Bureau afin d'assurer une transition en douceur avec notre entière collaboration jusqu'au mois d'octobre. A titre personnel, cher Guy Ryder, je vous souhaite plein succès et d'éprouver joie et satisfaction dans l'accomplissement de votre mandat. »

Guy Ryder a recueilli 30 des 56 votes des membres titulaires du conseil d'administration de l'OIT. Le vote a eu lieu au siège du BIT à Genève. L'élection a été organisée par le conseil d'administration de l'OIT après l'annonce faite par l'actuel directeur général du BIT, Juan Somavia, qu'il avancerait la date de son départ à la fin septembre 2012.

BIT



 Find us on
Facebook

Reka – l'argent loisirs.

Les membres sev bénéficient d'un rabais de 7% sur les chèques Reka.

www.guidereka.ch



reka 

André Marendaz, le petit nettoyeur de la gare de Lausanne devenu député au Palais de Rumine

« Il ne faut jamais lâcher prise ! »

Le 19 juin prochain, André Marendaz participera à sa dernière séance au Grand Conseil vaudois. Itinéraire d'un cheminot qui a été un syndicaliste engagé et municipal de sa commune avant de devenir député.

« J'ai toujours eu un peu tendance à me sentir inférieur parce que je n'ai pas fait d'études ni d'apprentissage. Mais en même temps j'ai toujours voulu aller de l'avant, prouver que même sans formation supérieure on peut faire évoluer les choses plutôt que de râler seul dans son coin. » Même s'il n'est pas bardé de titres, André Marendaz, 70 ans, peut être fier de son parcours. Il a commencé sa carrière professionnelle comme nettoyeur aux CFF et à la fin de ce mois de juin il mettra un terme à sa carrière politique de député au Grand Conseil vaudois. Entre-deux, à force de travail et de persévérance, il a été chef d'équipe à la gare marchandises de Sébeillon (Lausanne), puis a été nommé agent d'exploitation au service des marchandises à la gare de Cossonay (Vaud), avec intervention au guichet

voyageurs et à la circulation des trains. Sur le plan politique, il a été conseiller communal (législatif) et municipal (exécutif) de la commune vaudoise de Penthaz. Et cela fait dix ans qu'il a été élu député. Mais ses tout premiers engagements, André Marendaz les a pris au SEV. Durant une vingtaine d'années il a été membre du comité puis président de la section APV Lausanne - Romandie. Il a également siégé au sein de la commission centrale de cette sous-fédération qui défendait les intérêts du personnel ouvrier des gares. « J'ai beaucoup appris au sein de notre syndicat, notamment savoir être à l'écoute de ses collègues et oser poser des revendications. »

Volontaire

André Marendaz a grandi à la campagne, dans le Nord vaudois. « Après l'école, j'allais tous les jours donner un coup de main au postier du village qui avait aussi un train de campagne. Je m'occupais des animaux de la ferme et des petits travaux des champs. Le soir je soupais avec cette famille – toujours à heure fixe – puis je rentrais dormir chez mes parents. Durant les repas on



André Marendaz : 20 ans d'engagement syndical et 26 ans d'engagement politique.

parlait beaucoup. Ces dialogues étaient pour moi une source de richesse. J'ai toujours aimé le contact, être à l'écoute des gens. » Au terme

« J'ai beaucoup appris au sein de notre syndicat, notamment savoir être à l'écoute de ses collègues et oser poser des revendications. »

de sa scolarité effectuée au sein d'une classe qui regroupait les élèves qui allaient de la deuxième à la neuvième primaire, André Marendaz a dû se contenter de petits boulots de domestique et d'aide postier en Suisse allemande puis à Ecublens. « C'est après avoir effectué mon école de recrue que je suis entré aux CFF – à la gare de Lausanne – au service ouvrier du nettoyage, des bagages et des marchandises. Bien entendu, j'ai rapidement adhéré au SEV. » Au sein de l'ex-régie fédérale, il n'appréciait guère que le personnel ouvrier fasse l'objet de moins d'égards que les mécaniciens et les chefs de trains « car comme eux nous étions des cheminots œuvrant pour la bonne marche des CFF ». Il s'est battu pour que l'on reconnaisse la polyvalence des ouvriers de gare et pour avoir le droit de suivre des cours de formation continue. Lors-

qu'il s'est lancé en politique, il n'a pas trahi son engagement social : « J'ai bataillé pour que notre commune de Penthaz construise des logements à loyer modéré, un dossier que j'ai contribué à lancer lorsque j'étais au législatif et

que j'ai finalisé lorsque j'étais municipal ; c'est ce travail concret que j'ai beaucoup aimé faire à l'échelon politique communal. » Quand il était municipal, les lundis il

« Les petites classes sociales, les ouvriers, méritent qu'on les respecte davantage.

Tout le monde sur cette terre a droit à sa part du gâteau ! »

travaillait à la gare de Cossonay de 5 h à 13 h puis il filait participer à la séance hebdomadaire de l'exécutif de sa commune. André Marendaz n'a pas manqué de volonté. Modeste, il commente : « J'ai eu la chance que mes collègues de la gare de Cossonay aient été d'accord de me laisser faire cet horaire. »

« La défense des droits des petites gens a perdu du terrain »

Au Grand Conseil, durant ses dix années de députation, André Marendaz s'est beau-

coup engagé dans les dossiers relatifs au logement, aux transports publics bien sûr et à l'aménagement du territoire. « Je suis un fervent défenseur des régions périphériques, par exemple je suis d'avis que le RER vaudois n'est pas suffisamment développé, tout comme les lignes de bus. Il faudrait que toutes les lignes passent à la cadence à la demi-heure, voire au quart d'heure. » Maintenant qu'il s'appête de quitter les travées du Palais de Rumine, quel bilan André Marendaz dresse-t-il de ses vingt an-

nées d'engagement syndical et vingt-six ans d'engagement politique ? « Je trouve que la défense des droits des petites gens, des ouvriers notamment, a perdu du terrain. C'est dommage, car c'est un terrain que l'UDC a tendance à occuper avec ses slogans populistes. Mais il ne faut jamais lâcher prise. Les petites classes sociales, les ouvriers méritent qu'on les respecte davantage. Tout le monde sur cette terre a droit à sa part du gâteau ! »

Alberto Cherubini

BIO

André Marendaz est né le 31 décembre 1941. Il est issu d'une famille de fermiers de sept enfants. Il a grandi à Method près d'Yverdon-les-Bains. Ses études se sont limitées à l'école primaire de son village : « Au rez-de-chaussée il y avait la classe des élèves des enfantines et de la première primaire et à l'étage la classe qui regroupait les élèves allant de la deuxième à la neuvième primaire ». A 16 ans, ses parents l'envoient en Suisse allemande parce que « ça fait les pieds » ... En juin 1961, il entre aux CFF comme ouvrier du service de nettoyage, des marchandises et des bagages de la gare de Lausanne. Une année plus tard, en 1962, il adhère au SEV. Il a présidé la

section APV Lausanne - Romandie et a été membre de la commission centrale de feu la sous-fédération l'APV. En 1964, il épouse Rose-Marie. Le couple a une fille et deux petits-enfants. En 1986, André Marendaz se lance dans la politique. Il est élu au conseil communal de Penthaz, commune dont il sera municipal de 1994 à 2005. En 2002, il est élu député PS au Grand Conseil vaudois, fonction qu'il quitte à la fin de ce mois de juin. « Je me réjouis d'avoir du temps pour moi, de jardiner, d'effectuer des balades avec ma femme. » Bonne retraite, André, et merci de ton long et constant engagement « pour les petites gens ».

AC