

Prix SEV-CJ

Grâce à un membre SEV, un tram avec le logo des CJ circule à Bâle.

Page 5



La RATP lorgne du côté de Genève

Dans le cadre du congrès de l'UITP qui s'est tenu à Genève du 26 au 30 mai, des représentants syndicaux du SEV et de la CGT ont évoqué la stratégie expansionniste de la RATP sur Genève.

Pages 6 et 7



Chronique du SEV

Le livre retraçant l'histoire du SEV durant ces dernières 40 années vient de sortir.

Page 24

Délégués et invités ont vécu deux jours de débats intensifs lors du congrès SEV

Un nouvel élan !

Alexandre Espin



La grande salle du Kursaal de Berne a accueilli le jeudi 23 et le vendredi 24 mai 2013 le 77^e congrès du SEV.

Assemblées des délégués

Le mercredi 22 mai, à la veille du congrès, ont eu lieu les assemblées des délégués des neuf sous-fédérations du SEV.

Ce numéro de *contact.sev* étant essentiellement consacré au congrès, les comptes-rendus de ces assemblées des délégués seront publiés dans notre prochain numéro qui paraîtra le jeudi 20 juin.

Merci de votre compréhension.

Tous les quatre ans, lorsque le congrès SEV se déroule sur deux jours, il n'y a pas que les élections de la direction du syndicat qui captent l'attention, il y a aussi du temps pour accueillir des invités de marque. Cette année, l'écrivain Peter Bichsel est monté à la tribune pour délivrer une magnifique lettre d'amour au personnel des transports publics et la conseillère fédérale Doris Leuthard a aussi tenu de beaux propos élogieux à l'égard du personnel.

Ce même personnel des transports publics a fait part de ses revendications par le truchement de 250 délégués. Des propositions, des textes d'orienta-

tion et des résolutions ont permis au congrès de tracer la feuille de route du SEV pour ces prochaines années. Les questions liées aux conditions de travail et à la retraite – surtout la retraite anticipée – ont fait l'objet de nombreuses prises de paroles. Au niveau de la politique des transports, le SEV doit continuer à en découdre avec cette incessante pression dictée par la concurrence. En avant collègues, pour de bonnes conditions de travail et de bonnes retraites, redoublons notre élan syndical !

Compte-rendu du congrès, pages 8 à 17

EDITO

La parole à la base

Le congrès est un moment fort de la vie d'un syndicat. En tant que président du comité SEV et donc par la même occasion en tant que président du congrès, je suis très fier du déroulement de nos dernières assises : près de 500 personnes se sont rencontrées au Kursaal de Berne pour fixer l'orientation de notre syndicat pour ces prochaines années. Notre congrès ce n'est pas que l'affaire des dirigeants du syndicat, la parole est donnée et prise par les délégués venus des quatre coins du pays et qui représentent la base active de notre syndicat ainsi que toutes les professions des transports publics. Nous avons accueilli nos invités, quelques uns sont montés à la tribune pour faire passer leur message comme cela a été le cas avec la conseillère fédérale Doris Leuthard.

Durant le congrès, nous avons vécu quelques moments émouvants. « Nous étions le chemin de fer », a déclaré l'écrivain Peter Bichsel en évoquant ses souvenirs de fils de cheminot à Olten.

Aujourd'hui, c'est nous qui sommes les transports publics. Et nous devons être légitimement fiers de notre appartenance à cet univers, car sans nous les transports publics en Suisse n'existeraient pas.

Andreas Menet,
président du comité SEV

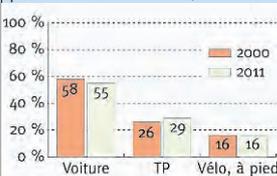
EN VITESSE

Centenaire du Lötschberg

■ Swisstrain est partenaire du BLS à l'occasion du centenaire du chemin de fer du Lötschberg. Pour l'occasion, des trains spéciaux circuleront les 29/30 juin 2013 et 7/8 septembre 2013. A Frutigen, les intéressés auront le loisir de visiter une exposition ferroviaire, avec plein d'animations: navettes historiques entre Frutigen et Kandersteg, marché, place de jeux, exposition de modélisme, etc.

Un peuple de pendulaires

■ En 2011, 9 personnes actives occupées sur 10 étaient des pendulaires. Deux millions de personnes se rendent au travail en voiture ou en utilisant un autre véhicule à moteur privé, ce qui représente 55 % des pendulaires. Environ 1,1 million



de personnes utilisent les transports publics pour rejoindre leur lieu de travail (29 %), près de 600 000 personnes s'y rendent à pied ou à vélo (16 %). Le temps de trajet moyen pour se rendre au travail est de 30 minutes, contre 23 minutes en l'an 2000. C'est ce qui ressort des résultats du relevé structurel 2011, réalisé par l'OFS.

Convention MEM

■ Une nouvelle CCT pour l'industrie des machines a été signée le 1^{er} juin après plus de six mois de négociations. Un accord a été trouvé entre l'association patronale suisse et les représentants des travailleurs. Un salaire minimal doit désormais être introduit pour le personnel non qualifié de la branche. La convention améliorera également le rapport entre travail, loisirs et famille. Le texte devrait entrer en vigueur dès le 1^{er} juillet prochain et être valable jusqu'en juin 2018.

L'initiative populaire de quatre magazines de consommateurs vient d'être déposée

« En faveur du service public »:

Le titre sonne bien, mais le contenu pas tant que ça: l'initiative populaire « En faveur du service public » a été déposée la semaine dernière. Les syndicats du service public mettent en garde contre de fausses attentes.

Lancée par K-Tipp, Saldo, Bon à savoir et Spendere meglio, l'initiative demande, à raison, une amélioration de la qualité du service lors d'augmentation des prix, en particulier à la Poste et aux chemins de fer. Ses recettes? Les entreprises remplissant un mandat de service universel ou que la Confédération contrôle directement ou indirectement par une participation majoritaire, devront



Il ne faut pas oublier que les régions périphériques sont desservies par les services publics uniquement grâce au subventionnement croisé.

renoncer à dégager des bénéfices et tout subventionnement croisé sera interdit. En

outre, les salaires n'y seront pas supérieurs à ceux versés dans l'administration fédérale.

On vise la Poste, les CFF et Swisscom. Les initiants pensent ainsi obtenir un ser-

Le Conseil fédéral fait machine arrière concernant les lignes régionales

17 lignes sont encore dans le collimateur de la Confédération

Le Conseil fédéral veut étudier la possibilité de transfert de lignes de train régionales en lignes de bus, lorsque le degré de couverture des frais est en dessous de 30 % et non plus en dessous de 50 %, comme prévu initialement.

La pétition de l'ATE, du SEV, de la CITraP et de Pro Bahn Suisse, qui a réuni plus de 18 600 signatures, associée à la protestation des régions, a payé: le Conseil fédéral a décidé le 29 mai de modérer les mesures d'économies proposées en automne dernier dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.2. Le réexamen

des lignes de chemins de fer devait selon la première version se faire dès un degré de couverture des frais en dessous de 50 %. Il a revu sa copie et propose maintenant 30 % comme seuil. Des 300 lignes régionales actuelles, il n'y en a plus que 17 concernées, au lieu des 175 de la première mouture. 14 se situent en Suisse romande!

«Un réexamen précédera toujours l'approbation de l'achat de nouveau matériel roulant ainsi que la décision sur d'importants investissements d'infrastructure. Il aura lieu une nouvelle fois au bout de dix ans», précise l'Office fédéral des transports dans son communiqué de presse. «Il ne repose pas sur un automatisme strict: un changement ne sera judicieux que si le bus consti-

Les lignes de train ayant un degré de couverture des frais en dessous de 30 %	Entreprise	Canton
Le Locle – Col-des-Roches – La Chaux-de-Fonds (Singen –) Thayngen – Erzingen (– Waldshut)	CFF	NE
Aigle – Les Diablerets	TPC	VD
Aigle – Olon – Monthey – Champéry	TPC	VD
Apples – L'Isle	MBC	VD
Sonceboz-Sombeval – Moutier	CFF	BE
Bulle – Broc	TPF	FR
Bulle – Montbovon	TPF	FR
Kerzers – Lyss	BLS	BE, FR
Le Noirmont – Tavannes	CJ	BE, JU
Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds	TRN	NE
Martigny – Le Châtelard-Frontière	TMR	VS
Morges – Apples – Bière	MBC	VD
Porrentruy – Bonfol	CJ	JU
S9 Sissach – Läufelfingen – Olten	CFF	BL, SO
Soleure – Moutier	CFF	SO, BE
Vallorbe – Le Pont (– Le Brassus)	CFF	VD

tue une solution de rechange efficace. Le réexamen tiendra compte non seulement de la rentabilité mais aussi du taux d'utilisation de la ligne aux

heures de pointe ainsi que de l'incidence d'un éventuel changement sur la qualité de la desserte.»

CARNET DE BORD

un emballage trompeur

vice public de qualité à moindre prix.

Les syndicats sont sceptiques

Les trois grands syndicats d'employés du service public, syndicom, SEV et ssp, ont pris position ensemble et sont très critiques sur l'initiative «En faveur du service public», même s'ils souscrivent à la démarche sympathique des initiants, visant à garantir des prestations de base de qualité à un prix attractif. Aussi sensée et louable la démarche soit-elle à première vue, elle comporte aux yeux des syndicats plus de risques que d'avantages. En effet, ce n'est possible qu'en renonçant à péjorer les conditions de travail du personnel et en veillant à la sécurité de l'emploi. Or l'interdiction des bénéfiques inscrite dans l'initiative empêcherait d'allouer davantage de moyens financiers au personnel. De même, l'interdiction des subventions croisées entre les secteurs d'activités rentables ou déficitaires ne permettrait plus de financer des pans entiers du

service public et aboutirait à un démantèlement des prestations. En outre, les investissements dans l'extension des infrastructures subiraient un coup de frein.

Les points faibles de l'initiative

Les syndicats pointent du doigt les problèmes suivants:

■ Une définition des prestations de base aboutirait à figer l'offre à son niveau actuel. Il ne serait plus possible d'investir dans de nouveaux domaines, alors même que les exigences en matière de service universel sont en constante évolution (par exemple télécommunications, réseau à fibre optique).

■ L'initiative cause du tort aux transports publics. Une desserte de base ne peut être assurée que dans la mesure où les secteurs profitables cofinancent les autres.

■ Il en va de même pour la Poste, dont les bénéfiques sont affectés à la garantie des prestations de base.

■ Les règles de droit fédéral sont souvent reprises en droit cantonal. Or tout hôpital com-

prend des divisions rentables et d'autres déficitaires, qui s'équilibrent dans l'appréciation globale. Il en va de même des transports publics urbains, où les lignes rentables permettent l'exploitation des lignes déficitaires.

■ L'initiative met en péril des emplois. Si les entreprises proches de la Confédération ne sont plus autorisées à réaliser des bénéfiques, elles seront privatisées à moyen terme, car les pouvoirs publics ne parviendront pas à en assurer le financement uniquement avec des fonds publics.

■ Au lieu de cette initiative, il faut mettre en place des salaires minimums et adopter l'initiative 1:12 pour instaurer une bonne politique salariale.

Globalement, les inconvénients de l'initiative l'emportent sur ses avantages, pour les contribuables comme pour la main-d'œuvre concernée. Par conséquent, les syndicats du service public refusent l'initiative «En faveur du service public».

pmo/Hes

Le Congrès de l'ETF s'est déroulé à fin mai à Berlin

L'Europe contre la libéralisation

Les délégués des syndicats des transports de toute l'Europe ont parlé libéralisation à Berlin lors du dernier Congrès de l'ETF.

«Nous en avons assez de la libéralisation», a déclaré Giorgio Tuti, président SEV, et cela résume bien l'état d'esprit qui a régné à Berlin. La libéralisation n'a amené aucun effet positif, a-t-il expliqué, «au contraire, les revenus des managers augmentent pendant que les salaires les plus bas stagnent».

Roman Hebenstreit de Vida, le syndicat autrichien, a déclaré: «Nous avons perdu un million

de places de travail en raison de la libéralisation et les salaires des travailleurs ont diminué.»

La solution: la solidarité

Alexander Kirchner, président de l'EVG (Allemagne) a dressé cinq revendications syndicales principales, dont: davantage d'argent pour la recherche et le développement, une infrastructure suffisante et modernisée et le maintien voire l'augmentation du standard social.

Comité exécutif

Le président de l'ETF Lars Lindgren et le secrétaire général Eduardo Chagas ont été élus. Du groupe des pays germano-

phones, Giorgio Tuti (SEV, Suisse), Alexander Kirchner (EVG, Allemagne), Roman Hebenstreit (Vida, Autriche) et Jean-Claude Thümmel (Landesverband, Luxembourg) ont été élus dans le comité exécutif. Le Luxembourgeois Guy Greivelding est quant à lui dans la section Rail de cet organe.

Le comité exécutif a ensuite élu les membres du comité de direction: Alexander Kirchner a été réélu vice-président de l'ETF, Ekaterina Yordanova de Bulgarie est deuxième vice-présidente et Enrique Fossul de la Sierra (Espagne), Jan Villadsen (Danemark) et Zoltan Papp (Hongrie) ont été élus membres.

evg/Hes

Le « top 10 » des conditions de travail

«Les meilleurs employeurs romands», titrait il y a quelques semaines le magazine «Bilan». Le propos de cette enquête était d'évaluer où il fait bon travailler. Rémunération, formation, promotion de l'égalité, congé, aménagement du temps de travail, santé, transports, tous les aspects des conditions de travail ont été auscultés.

En laissant de côté le salaire, certains éléments retenus pour l'analyse méritent qu'on s'y arrête. Apprécié, le fait que les sociétés d'assurances – les plus à même d'évaluer le poids des primes dans un budget! – participent sous forme de rabais à l'assurance-maladie de leurs employés, tout comme l'Aéroport de Genève, la Société de la Loterie suisse romande, la FER, et de nombreuses PME qui versent une contribution. Disposer de visites médicales

annuelles, payées par l'entreprise, est perçu comme une aimable attention à la santé, tout comme les possibilités avantageuses de fréquenter une salle de fitness dans ou proche de l'entreprise. Certains offrent de généreux congés paternité, des jours payés lors de maladie des enfants ou encore une crèche dans l'entreprise ou des facilités pour obtenir une place dans une garderie. On trouve aussi des entreprises qui octroient des congés payés pour participer à des projets humanitaires ou sociaux comme le Credit Suisse ou la Mobilière. Pour ce qui est des retraites, les employés plébiscitent la flexibilité.

Et tout cela n'est pas considéré comme d'exorbitants privilèges, mais au contraire un facteur de bien-être, de motivation et de fidélité à l'entreprise. Suffit-il donc de changer de point de vue pour ne plus voir dans tous les avantages obtenus par les employés, des excès de bienveillance acquis dans des temps économiques moins difficiles? Oui et non, car les entreprises qui tiennent le haut du classement ne sont pas connues pour leur gestion bienveillante des RH! Philip Morris, Manor et la Migros, Axa Winterthur, le Credit suisse ou encore la FER et Losinger sont gérés par des managers formés aux techniques les plus radicales du management. Cependant toutes ces techniques recherchent, cela n'a pas changé entre Ford et Kaban, le zèle des travailleurs! Ce que ne manque pas de relever le magazine «Bilan», en expliquant que la participation des collaborateurs est globalement plébiscitée par les employeurs. Ironiquement, l'indicateur retenu pour mesurer le «degré de concertation» dans l'entreprise, c'est «l'existence ou non d'une commission du personnel». Il est tout de même précisé que «cela ne signifie pas que les salariées et salariés soient ou non membres d'un syndicat»!

Très clairement, cette enquête va à l'encontre de ce que nous rabachent les directions dans nos entreprises concessionnaires des transports publics lors des négociations CCT où l'on nous répète que les avantages des salariées et salariés sont des privilèges en comparaison du privé. L'attitude va aussi dans le sens de présenter la motivation comme un élément constitutif de toute personne qui travaille dans le service public, un gène du service public en quelque sorte! Savourons donc: voici les chantages du libéralisme qui nous confirment que des bonnes conditions de travail ne sont pas un oreiller de paresse, mais la condition de la motivation des employées et employés!

Valérie Solano



Fin de partie, sans fleurs ni couronne

Le secret bancaire figure au nombre des éléments constitutifs de l'image universellement connue de la Suisse. Comme les autres marques de la fabrique helvétique: le chocolat, les montres, le Cervin et, justement, les banques. Or ces dernières, gardiennes et bénéficiaires du fameux secret, n'ont plus d'illusions à se faire sur le sort de cet avantage concurrentiel. Il va disparaître, de par leur propre faute. Les plus grandes banques se croient protégées par leur importance systémique qui rend leur propre survie nécessaire à celle de toute l'économie nationale. Les établissements plus modestes et les gestionnaires de fortune misent sur leur réputation de sérieux et d'habileté dans la conduite des opérations pour gagner une clientèle avide de discrétion. Les premières surtout, mais les autres aussi, ne semblent pas avoir compris la leçon de ces dernières années. La mise en péril d'UBS et son sauvetage in extremis aurait dû servir d'avertissement majeur. Le subit naufrage de Wegelin, la plus ancienne banque privée du pays, a sonné l'alarme maximale. Voici donc la finance helvétique contrainte à l'urgence. Et la politique aussi. La semaine dernière, le Conseil fédéral, par la voix altérée mais vaillante de la ministre des finances, annonçait coup sur coup deux mesures fatales au secret bancaire. Il y eut d'abord le projet de loi enjoignant aux banques suisses de répondre sans délai aux exigences de l'autorité fiscale des Etats-Unis à la poursuite des citoyens américains coupables d'évasion. Une forme d'ultimatum auquel les Chambres finirent par se ranger. Il y eut ensuite la mise en consultation



d'une modification du droit pénal fiscal tendant à donner aux autorités cantonales un accès aux données bancaires concernant les contribuables en délicatesse avec l'impôt direct sur le revenu et la fortune. Une idée qui suscite d'ores et déjà des rugissements dans les rangs bourgeois.

Une idée aussi qui pose de graves questions d'application. Car, fédéralisme aidant, l'exercice du droit d'accès ne manquerait pas de varier d'un canton à l'autre. Quel Etat jouera le rôle du Delaware aux USA? Zoug qui détient

le record helvétique du nombre de boîtes aux lettres financières à l'hectare?

Obwald dont les pratiques fiscales particulières avaient motivé le démantèlement momentané du contri-

buable et conseiller national vaudois Zysiadis? Le Valais, réputé pour ses interprétations relativement libres

des consignes légales venues de la Berne fédérale?

Mais nous n'en sommes pas encore là. Ce dont il s'agit au-

jourd'hui, c'est de la suppression du secret bancaire pour les citoyens américains et, dans un proche avenir, pour les ressortissants des pays entrés dans le régime d'une transparence à géométrie variable, voire de l'échange automatique «quand c'est approprié», pour parler comme le G 20.

Certes, il y aura quelques résistances du côté politique, et pas seulement chez les parlementaires. A toutes fins utiles, la récolte de signatures est lancée pour une initiative populaire fédérale intitulée «Oui à la protection de la sphère privée» qui reprend l'article 13 de la Constitution fédérale actuelle et en étend la

portée à la sphère financière, notamment au domaine de la fiscalité directe. A nette dominante alémanique, le Comité d'initiative de 26 membres comporte une majorité d'élus de l'UDC (dont le Fribourgeois Jean-François Rime), huit PLR (dont le Genevois Christian Lüscher) et deux PDC. De toute évidence, cette initiative vise à influencer sur la teneur de la révision annoncée du droit pénal fiscal ou au moins à en retarder le traitement.

Mieux au fait des rapports de force et des évolutions imparables, le secteur bancaire résiste en réalité moins que le monde politique. Les banquiers suisses savent que, toutes pressions ciblées mises à part, les marchés financiers sont désormais globalisés, interdisant toute forme d'isolement volontaire. Ils savent aussi que si l'informatique donne la possibilité de faire circuler toutes les données numérisées, elle rend inversement très difficile le contrôle de ces mouvements instantanés et automatisables – pour ne rien dire du vol ni des transmissions abusives de documents protégés. Le 20 mai 1984, il y a tout juste 29 ans, 73% des votants et tous les cantons rejetaient une initiative socialiste relativement modérée, dite «contre l'abus du secret bancaire et de la puissance des banques». Aujourd'hui, sans votation populaire mais dans la précipitation, la Suisse, toujours pragmatique, s'apprête à enterrer presque sans regrets un attribut qu'elle prenait pour un atout dont elle n'imaginait pas pouvoir se passer. Dans moins de dix ans, et pour autant qu'elle continue d'affirmer sa compétitivité par son système de formation, sa capacité d'innovation et le développement de son économie réelle, la Suisse pourra se féliciter d'avoir dû redimensionner son secteur financier.

Yvette Jaggi

Basta avec les licenciements antisyndicaux!

2500 personnes ont manifesté le 1^{er} juin à Genève à l'appel de l'Union syndicale suisse (USS) pour une protection efficace des représentants du personnel contre le licenciement, pour un droit de grève garanti et le respect des conventions collectives de travail (CCT). Vania Alleva, vice-présidente de l'USS et coprésidente

d'Unia, a demandé plus de respect pour les droits des travailleurs et travailleuses. Elle a invité le Conseil fédéral à faire en sorte que les conventions de l'Organisation internationale du Travail (OIT) contre les licenciements antisyndicaux soient appliquées. Le gouvernement doit aussi reprendre la révision interrompue du Code

des obligations afin d'améliorer la protection contre le licenciement antisyndical.

L'USS a porté plainte

Les manifestants ont dénoncé en particulier le scandale de l'hôpital neuchâtelois de la Providence où 22 employés grévistes ont été licenciés. Ils s'étaient mis en grève pour

protester contre la résiliation de leur CCT et la dégradation de leurs conditions de travail, des mesures exigées par l'acquéreur privé de cet hôpital, le groupe Genolier SA. Ces licenciements brutaux violent la Constitution fédérale et les conventions de l'OIT qui protègent les droits syndicaux. Ils reviennent également à

tourner le droit de grève et à remplacer le partenariat social par un diktat. L'USS a porté plainte auprès de l'OIT contre la Suisse parce qu'elle tolère sur son territoire des licenciements antisyndicaux et viole de ce fait la convention n°98 de l'OIT qu'elle a pourtant ratifiée.

Partenariat social : l'exemple du Prix SEV-CJ

Une idée qui a fait Mouche

La section VPT du Jura (CJ) lançait en 2010 l'idée du Prix SEV-CJ.

Celle-ci consiste à primer une idée originale dans le but de mettre en avant l'entreprise, en termes d'image, de visibilité, d'exploitation, recettes ou économies. Au premier exercice, le succès est déjà remarquable puisque douze propositions ont été soumises au jury, composé exclusivement d'employés du terrain. Celui-ci a tranché pour le projet original «peindre une rame des BVB Basler Verkehrs-Betriebe aux couleurs et logos CJ». Cette idée est à présent une réalité. Il aura fallu près d'une année de négociations (dès 2009) entre la section CJ, la sous-fédération VPT, la présidence SEV et la direction des Chemins de fer du Jura pour mener à terme cet objectif commun. Le premier fonds est doté de CHF 3000.- à disposition des trois premières éditions. Nous sommes davantage dans la symbolique et l'utopie. Le personnel et les syndicalistes peuvent se féliciter de cette initiative, modèle du genre en termes de partenariat social. Il s'agit en somme de démontrer que

l'action syndicale s'inscrit totalement dans la défense de l'entreprise, à tous les niveaux, et dépasse le cadre des revendications particulières de ses membres.

CJ: impact visuel

L'opération un tram «jurassien» pendant une année en ville de Bâle est sur les rails. Depuis le jeudi 2 mai 2013, un tram habillé aux couleurs des CJ, qui sont aussi celles du canton du Jura, sillonne en effet la métropole rhénane et cela jusqu'au 30 avril 2014. Ce tram circule sur les lignes 1, 3 et 14 de la compagnie BVB, parcours importants situés au centre-ville et passant par le quartier de la gare centrale. Cette action lancée par le Canton du Jura, les Chemins de fer du Jura et Jura Tourisme a pour but de promouvoir la région à Bâle. Chaque jour, les lignes empruntées par le tram



Aurélien Mouche : «Je suis fier que mon syndicat, la section VPT du Jura, ait été l'initiateur de ce concours d'idées!»

«jurassien» transportent environ 126 000 passagers, soit plus de 45 millions en une année. Le potentiel de capter de nouveaux clients afin de les inciter à venir découvrir le Jura et parcourir les lignes ferro-

vaires des CJ est immense et offre une visibilité exceptionnelle pour le canton. A souligner qu'un partenariat avec des acteurs économiques, institutionnels et touristiques jurassiens pour renforcer la co-

opération avec Bâle permet d'immobiliser la rame pour des animations et des promotions particulières à l'intérieur ou à l'extérieur du tram.

JFM

UNE ACTION «SYNDICALE»

Si le propre de l'action syndicale est la défense de ses membres, droits et conditions de travail, rien ne peut raisonnablement se faire lors d'une situation délicate de l'entreprise. A fortiori plus une société se porte bien, plus les requêtes syndicales sont légitimes. Dans le cadre d'une compagnie de service public, il est parfaitement compréhensible d'apporter pour tout un chacun sa saine contribution afin de renforcer, développer et contribuer à une plus-value de cette entreprise. La crédibilité du partenariat social trouve ici toute sa

raison d'être en dépassant l'image de gens revendicatifs, contre-productifs, ou anti-patrons. Au contraire, initier les collaborateurs à s'investir pour valoriser leur entreprise et renforcer son attractivité démontre que nous tirons tous à la même corde. Nos intérêts sont bien interdépendants et l'avenir de bonnes relations entre syndicats et patrons passe par cette prise de conscience. La démonstration de la section VPT du Jura aurait-elle valeur de test ou d'exemple pour d'autres ?

Jean-François Milani

« Une rame aux couleurs du FC Bâle circulait, nous nous sommes dit : pourquoi pas les CJ ? »

Rencontre à Bâle avec Aurélien Mouche, conducteur aux CJ, l'auteur de la fameuse idée «peindre une rame des BVB Basler Verkehrs-Betriebe aux couleurs et logos CJ».

■ Aurélien, comment est née cette idée ?

Subitement autour de la table de cuisine avec mon frère. Une telle rame aux couleurs du FC Bâle circulait, nous nous sommes dit : pourquoi pas les CJ ? Avec l'ordinateur le projet

était réalisé et pouvait être proposé en 2010. Le potentiel touristique venant de Bâle peut encore se développer. Le Jura est à peine à 34 minutes de train de Bâle. Avec un seul changement de train à Glovelier, les Franches-Montagnes ne sont qu'à 1 heure de train de Bâle, une fois le pied dans les CJ. L'enjeu est merveilleux.

■ Plus de 2 ans pour concrétiser ce concept ?

Je pense que c'est inévitable et

inhérent à toute administration. L'essentiel est bien que ce projet prenne enfin corps.

■ Un peu de fierté ?

Pas autrement. Cela prouve que toute entreprise a intérêt à être à l'écoute de sa base. Beaucoup d'employés cherchent à amener leur grain de sel, la poule aux œufs d'or. Je suis fier que mon syndicat, la section VPT du Jura, soit l'initiateur de ce «concours d'idées»!

JFM

Congrès mondial de l'Union internationale des transports publics (UITP) et exposition Mobility & City Transport

La RATP lorgne du côté du Grand Genève

La RATP a tenu un stand très en vue dans le cadre du congrès de l'UITP qui a eu lieu à Genève du 26 au 30 mai. Une présence qui n'est pas étrangère au développement des transports dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. Le SEV et la CGT sont déterminés à mettre leur grain de sel syndical en cas de venue en force du groupe RATP dans le Grand Genève.

D'un côté du ring, il y a le groupe RATP (Régie autonome des transports parisiens) pré-

sent dans 12 pays et employant plus de 56 000 salariés. De l'autre côté du ring il y a le Grand Genève, un territoire à cheval sur deux pays et comptant près de 1 million d'habitants et 440 000 emplois. En bons boxeurs commerciaux, les dirigeants du groupe RATP observent ce Grand Genève qui ne cesse de grandir et qui pourrait lui donner l'occasion de remporter une nouvelle couronne, c'est-à-dire un nouveau marché juteux. Ainsi, la RATP a créé la filiale TP2A, dont elle détient 51% des actions, et les Transports publics genevois (TPG) en détiennent 49%. La TP2A exploite depuis 2002 le réseau de transport collectif dans la région d'Annemasse et



Le groupe RATP est le cinquième leader mondial en transports publics. Son stand à la foire de l'UITP à Genève a été très remarqué.

Le groupe RATP

La RATP (Régie autonome des transports parisiens) ce n'est pas que le métro, les bus et le RER parisiens. En 1998, la RATP a créé sa filiale internationale sur la base d'un statut privé. Aujourd'hui le groupe RATP exploite des lignes de transports publics bus, ferroviaire, tramway et bien entendu métro, dans 12 pays (Chine, Etats-Unis, Italie, Maroc, Royaume-Uni, Afrique du Sud, Algérie, Brésil, Corée du Sud, Inde et bien sûr France). Ses filiales Systra et Xéllis mènent des missions d'ingénierie dans le monde entier. Le chiffre d'affaires annuel du groupe RATP s'élève à 5 milliards d'euros, il emploie 56 000 salariés. C'est le 5^e groupe mondial de transports publics.

des liaisons transfrontalières avec Genève (cinq lignes de bus, un service de transport à la demande, un service de transport pour personnes à mobilité réduite et une navette gratuite qui connecte les parkings-relais aux lignes de bus du réseau). TP2A a remporté en 2009 l'appel d'offres pour un nouveau service de bus transfrontalier qui est assuré par la nouvelle filiale Gem'Bus. Dans le cadre d'une rencontre informelle entre des représentants des syndicats SEV et CGT qui s'est tenue le mardi 28 mai précisément durant la grande messe de l'UITP, la stratégie d'expansion de la RATP a été évoquée. Jacques Eliez, secrétaire général du syndicat CGT-RATP, a rappelé trois dates clés qui concernent l'ouverture à la concurrence des transports publics dans la région parisienne: 31 décembre 2024, ouverture du marché bus; 31 décembre 2029, ouverture du marché tramway; 31 décembre 2039, ouverture du marché RER. «Face à ces échéances qui vont certainement lui faire perdre des lignes en Ile de France, la RATP est déterminée

à conquérir de nouveaux marchés à l'étranger. Dans cette perspective, les dirigeants du groupe RATP nous ont confirmé qu'ils s'intéressent de très près à Genève.»

Non au dumping

Chez les employés des TPG, il y a la crainte qu'un uppercut de la RATP ne mette à mal leurs conditions sociales et salariales. Vincent Leggiero, président de la section SEV TPG, est catégorique: «Les gens qui travaillent dans les transports publics urbains sur le territoire genevois doivent être payés

aux tarifs des tpg et non à des tarifs de dumping.» Pour Jacques Eliez, il sera nécessaire de multiplier la collaboration entre le SEV et la CGT «afin que le personnel des transports publics de nos deux pays ne fassent pas les frais de cette concurrence.»

Sur le ring du Grand Genève, le combat RATP vs TPG ne fait que commencer. Les TPG pourront maintenir l'avantage aussi longtemps que l'arbitre – le pouvoir politique cantonal – saura garder son frein contre la libre concurrence.

Alberto Cherubini



Vincent Leggiero: «les gens qui travaillent dans les transports publics sur territoire genevois doivent être payés aux tarifs des tpg et non à des tarifs de dumping.»



Jacques Eliez, CGT - RATP: «les dirigeants du groupe RATP nous l'ont confirmé aujourd'hui à Palexpo, ils s'intéressent de très près à Genève.»

LE GRAND GENÈVE

Le Grand Genève est une agglomération transfrontalière de près de 1 million d'habitants vivant sur ce territoire composé de 212 communes réparties en quatre entités: le canton de Genève, le district de Nyon, le Pays de Gex et une partie du département de la Haute-Savoie. Outre le développement du réseau de bus et de trams, le

Grand Genève verra la mise en activité en décembre 2017 du RER CEVA. Ce RER est un dossier qui inquiète le SEV et la CGT. Les deux syndicats demandent que l'exploitation du CEVA soit confiée aux CFF et non à une filiale qui offrirait certainement de moins bonnes conditions de travail que l'ex régie fédérale.

AC

100% électrique! La Journée suisse

Le bus 100% électrique TOSA qui fait la navette entre l'aéroport de Cointrin et Palexpo a incontestablement été l'une des principales attractions du Congrès mondial de l'UITP. Ce bus articulé à grande capacité a été fabriqué par l'entreprise soleuroise Hess. ABB Sécheron SA est le fournisseur de la propulsion électrique et du système de recharge. Contrairement

aux trolleybus qui sont alimentés en énergie électrique par des lignes de contact, le bus TOSA (Trolleybus Optimisation Système Alimentation) stocke son énergie dans des batteries qui sont rechargées aux arrêts par le biais d'un bras amovible installé sur le toit du véhicule ou dans des stations de recharge au sol.

AC



Le Congrès mondial de l'UITP a connu son «Swiss Day» le mardi 28 mai. A cette occasion, les congressistes ont pu participer à un colloque qui a réuni des personnalités du monde des transports en commun suisses.

C'était l'occasion de revoir Benedikt Weibel, aujourd'hui président du conseil d'administration de l'opérateur ferroviaire autrichien privé Westbahn. «Une des clés du succès du rail passe par une étroite collaboration entre les fabri-

cants du matériel roulant et les entreprises ferroviaires, il faut que les délais de livraison soient rapides et le matériel fiable», a déclaré l'ancien directeur général des CFF.

Le directeur de l'OFT Peter Füglistaler, répondant à une question d'un congressiste étranger étonné des investissements importants effectués par les collectivités publiques suisses pour les transports en commun, a relevé que cet argent n'était pas versé les yeux fermés, au contraire: «Les

Suisses sont très tatillons, ils veulent continuellement être sûrs que l'argent des taxes et des impôts versé dans les transports publics soit utilisé à bon escient. La Confédération consacre 13,9% de son budget aux transports.»

AC

Sur la photo, de g. à dr.: Mirjam Büttler, vice-directrice de l'UITP; Peter Füglistaler, directeur de l'OFT; Urs Hanselmann, directeur de l'UITP; Benedikt Weibel, directeur de Westbahn.

Pour les membres du SEV:

cartes Maestro et MasterCard/Visa à moitié prix*



Pas de frais de tenue de compte pour le compte privé en cas d'utilisation de l'E-Set. Last but not least: d'autres conditions préférentielles vous attendent à l'adresse www.banquecoop.ch/sev.

fair banking
banque coop

* Valable pour la cotisation annuelle des cartes Maestro et MasterCard/Visa (argent ou or).

La ministre des transports Doris Leuthard au Congrès du SEV à Berne

« Voyez-vous, Madame la Conseillère fédérale, sur certains points nous avons des positions totalement divergentes. »

Giorgio Tuti, président du SEV



« Pas de Suisse sans personnel des transports publics »

Doris Leuthard a rendu hommage au travail effectué par les employés des transports publics qui garantissent avec efficacité la mobilité dans notre pays. Giorgio Tuti a profité de la présence de la conseillère fédérale en charge du Département des transports pour lui rappeler la position du SEV sur certains dossiers brûlants comme le deuxième tube routier sous le Gothard, la libre concurrence dans les transports publics et le projet de rentes variables de la Caisse de pensions CFF.

« Jour et nuit vous gardez le bon fonctionnement des transports publics dans toute la Suisse. Grâce à vous les gens peuvent se déplacer. Malgré la difficulté de la tâche, vous l'assumez de manière responsable. Dès lors, nous pouvons lancer ce slogan : pas de Suisse sans le personnel des transports publics. » En commençant son discours en des termes si élogieux, Doris Leuthard a flatté le personnel des transports publics qui travaille dans des conditions toujours plus difficiles dans un contexte économique et social toujours plus tendu et conflictuel. La conseillère fédérale a cependant reconnu qu'il y a une augmentation de la violence dans les trains : « Nous ne voulons pas que les trains véhiculent la peur, nous prenons très au sérieux vos soucis. » En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, la ministre est d'avis que le train reste un moyen de transport très sûr, toutefois il faut continuer à améliorer les systèmes de sécurité. Doris Leuthard ne pouvait pas ne pas faire allusion au Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui devrait garantir les res-

sources nécessaires pour le développement et l'entretien du réseau. Par contre, Berne veut revoir à la baisse son aide aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) à faible rentabilité. « Nous devons changer le système de commande des prestations – a déclaré Doris Leuthard. Le remplacement de lignes ferroviaires régionales par un service de bus n'aura pas lieu si la couverture des coûts de la part des pas-

sagers est supérieure à 30 %. » En un premier temps, l'OFT avait laissé comprendre que la viabilité des lignes ferroviaires était assurée si elles s'auto-finançaient à hauteur d'au moins 50 %. Une idée qui avait suscité une levée de boucliers à travers tout le pays, notamment de la part du SEV. La conseillère fédérale s'est adressée aux délégués qui ont manifesté leur désapprobation face à cette menace de suppression

de lignes ferroviaires : « Si vous voyez d'autres moyens pour faire des économies substantielles, dites-le-moi. Améliorer l'efficacité des transports publics ne veut pas dire que vous devrez travailler plus. » Des propos qui ont laissé bon nombre de congressistes sceptiques. Peter Bernet, au nom de la VPT, a remis à Doris Leuthard une pétition contre les coupes faites par l'OFT aux ETC (-2,4% en 2014 et -1% en

2015). D'un côté on parle de promotion des transports publics, d'autre part on diminue les moyens. « Nous ne voulons pas appauvrir les régions, a répondu Leuthard, mais nous devons revoir notre système de financement parce que c'est aussi une volonté du Parlement. » Doris Leuthard a évoqué l'épineux thème du transport marchandises. Consciente que les mécaniciens sont confrontés à

NON AU DEUXIÈME TUBE

Pascal Fiscalini : « Le Tessin n'est pas d'accord ! »



Pascal Fiscalini, vice-président central de la ZPV, a expliqué à Doris Leuthard pourquoi le SEV et plus particulièrement les sections tessinoises de notre syndicat sont opposés au percement d'un 2^e tube routier sous le Gothard. « Nous ne voulons pas être envahis par un trafic qui bloquera nos routes déjà

saturées. En 1994, nous avons approuvé l'Initiative des Alpes et en 2004 nous avons rejeté le contre-projet de l'initiative Avanti. D'une décennie à l'autre, la majorité des Suisses et des Tessinois continuent et continueront à être opposés au développement du trafic routier sur l'axe du Gothard. » **frg**

LES OUBLIS DE LEUTHARD

« Doris Leuthard a oublié de rappeler quelques faits plutôt importants. » **Daniela Lehmann** a commencé la présentation du texte d'orientation sur la politique des transports – domaine dont elle est responsable au sein du SEV – en lançant quelques piques à la conseillère fédérale. « Oubli n° 1 : elle a omis de dire que le projet FAIF existe grâce à l'initiative des transports publics lancée par l'ATE et soutenue par le SEV. Une initiative qui a contraint le Conseil fédéral à prendre des mesures pour promouvoir les transports publics. Nous verrons maintenant ce que décidera le Conseil national. Oubli n° 2 : elle n'a pas dit que le Conseil fédéral veut libérer CFF Cargo de son devoir de garantir un service public afin de rendre l'entreprise plus concurrentielle ; nous sommes opposés à cette décision, nous voulons que CFF Cargo maintienne un service de proximité et cesse de mettre la pression sur son personnel. Les mises au concours ne sont pas de bonnes idées, parce qu'elles tendent à privatiser les profits et à reporter les pertes sur la collectivité. » Daniela Lehmann n'a pas partagé la position de Doris Leuthard sur le doublement du tunnel routier du Gothard : « Un deuxième tube routier augmenterait la capacité et pourrait inciter l'UE à exiger une augmentation du nombre de camions pouvant transiter par l'axe du Gothard ; par ailleurs, l'entretien de ce deuxième tube coûtera 25 millions de francs par année. » **frg**

Jörg Matter



Doris Leuthard « encerclée » par les délégués de la VPT. En leur nom, leur collègue Peter Bernet a demandé des moyens financiers nécessaires pour le développement des transports publics.

des situations toujours plus difficiles à cause de la concurrence acharnée que se livrent les opérateurs ferroviaires, la conseillère fédérale a déclaré: « Nous ne voulons pas voir des entreprises privées effectuer du dumping salarial sur notre réseau. » Au terme du discours de Doris Leuthard, Giorgio Tuti a relevé quelques différences existant entre la politique des transports menée par le Conseil fédéral

et celle que veut le SEV: « Nous sommes opposés à un 2^e tube routier sous le Gothard. Cela saboterait la volonté du peuple suisse de transférer le transit des marchandises de la route au rail; nous combattons la libre concurrence au sein des transports publics parce que nous savons qu'au bout du compte c'est toujours le personnel qui en fait les frais. Et puis, Madame la Conseillère fédérale,

laissez-moi vous dire quelque chose qui me reste en travers de la gorge: la Caisse de pensions CFF, dont les assurés paient déjà de leur poche l'assainissement, cherche à diminuer ses prestations et à augmenter l'âge de la retraite. Cela fait des années que cette caisse ne verse plus le rattachement à nos pensionnés. Et maintenant les CFF aimeraient que le montant des rentes dépende de la situation écono-

mique: moins de rente quand les affaires marchent mal et un peu plus de rentes quand ça va mieux. Le risque de ce modèle de rentes variables, c'est que d'autres caisses de pensions risquent de suivre le mouvement. Ça ne va pas... Nous avons besoin d'un système de rentes fiable et pour défendre ce système, je vous garantis que le SEV saura se mobiliser. »

Françoise Gehring



Au terme de son intervention, Peter Bernet a offert à la conseillère fédérale le T-shirt noir de la VPT.

CONTRÔLE ET PRÉVENTION

Urs Mächler: « Sécurité à tous les niveaux »



Les mécaniciens ont demandé par le biais d'une résolution que sur le front de la sécurité l'on agisse au niveau des contrôles, de l'entretien et de la prévention. Le président central de la LPV Urs Mächler a été très clair: « Nous demandons des contrôles systématiques de la part de l'Office fédéral des

transports pour la sécurité de l'exploitation et le respect de notre temps de travail. L'augmentation du trafic ferroviaire crée une surcharge du réseau. Nous avons également besoin de mesures plus énergiques contre toutes les sortes d'agressions envers le personnel. »

frg

Graves lacunes au niveau de la sécurité des trains marchandises

Maintenir le contrôle des trains

Sous le regard inquiet de Doris Leuthard, le secrétaire syndical Angelo Stroppini a soulevé un gros problème de sécurité.

Les données concernant la composition des trains marchandises au départ du nord de l'Europe sont transmises aux services ferroviaires des pays que ces trains traversent. Lorsque ces trains s'arrêtent à la gare marchandises de Bellinzona, ils sont minutieusement contrôlés. Et qu'est-ce



Stroppini a soulevé un thème brûlant.

que nos cheminots tessinois découvrent? Que la composition des trains et la nature des

marchandises transportées ne correspondent pas aux informations transmises au départ des convois. Imaginez les graves problèmes qui pourraient survenir en cas d'accidents. Comble du comble, ces cheminots risquent de perdre leur emploi car ces contrôles ne seront plus exigés par l'Union européenne. Angelo Stroppini a demandé à la conseillère fédérale de mettre de l'ordre dans cette affaire. Doris Leuthard a demandé à Stroppini de lui fournir toutes les pièces de ce dossier.

frg

Intervention de Giorgio Tuti, président du SEV

La rose des vents du SEV

C'est un président tourné vers l'avenir qui s'est exprimé devant le Congrès. Peu avant sa réélection à l'unanimité à la tête du SEV, Giorgio Tuti a décrit l'environnement politique et syndical et cité une série de priorités.

La rose des vents représente non seulement une boussole qui indique la route et aide à éviter les vents contraires rendant la navigation difficile, mais elle représente également le temps: le passé, le présent et le futur. Cette image, la rose des vents, résume bien l'intervention de **Giorgio Tuti**, tournée vers le futur, bien que sachant que la route est ponctuée de défis, et reconnaissant envers le passé qui a permis de construire l'histoire de ce syndicat, histoire (dès 1970) relatée dans le livre présenté lors du congrès.

Renouvellement de la CCT CFF

Un bon capitaine doit donc connaître la route et éviter les éventuels écueils. Comme les prochaines négociations pour la CCT CFF et CFF Cargo. « En 2014, il y aura les négociations pour le renouvellement de la CCT CFF et CFF Cargo, a expliqué Giorgio Tuti, et il s'agit d'une échéance extrêmement importante, car cette CCT a un rôle phare pour toutes les entreprises de transports concessionnaires. Les employeurs prennent cette CCT comme point de référence. Nous savons parfaitement que les CFF veulent davantage de flexibilité et des contrats «light», avec les conséquences que cela comporte. Pour défendre la CCT, a souligné le président, nous avons renforcé l'équipe qui fera les négociations. Et vous savez qu'on doit être prêt à se mobiliser pour défendre les droits acquis.»



Giorgio Tuti a été ovationné au moment de son élection.

Dommages du néolibéralisme

Un bon capitaine doit aussi savoir faire front devant les bourrasques, actuelles ou imminentes, comme celles causées par la libéralisation, la concurrence exaspérée et la course aux économies. «On continue à vanter le système ferroviaire suisse mais que fait l'Union européenne en même temps? Au nom de la concurrence, elle veut libéraliser également le trafic Voyageurs et cela sur le dos du personnel. Il y a peu de temps, a raconté Tuti, j'ai vu un magnifique film de Ken Loach sur le désastre de la privatisation des chemins de fer britanniques. Nous n'y sommes pas encore mais regardez ce qui se passe du côté du secteur Cargo, en particulier au BLS, où le personnel paie le prix de ces logiques des directions. On m'a parfois reproché d'être idéologique. Ecoutez plutôt cela: le directeur de DB a admis avoir perdu plusieurs marchés mais continue à soutenir en même temps le fait que la concurrence est bonne pour les affaires: si ça, ce n'est pas de l'idéologie, dites-moi ce que c'est!»

Le néolibéralisme va également à contre-courant du service public, toujours plus miné par la spirale des économies qui l'affaiblit. «Un service public digne de ce nom, a insisté Tuti, garantit des ser-

vices efficaces à toute la communauté ainsi qu'aux périphéries. Le service public n'est pas seulement un bien de la communauté mais contribue aussi à la cohésion sociale. C'est pourquoi le SEV veut renforcer ses liens avec les syndicats de ce secteur.»

Manifestation du 21 septembre

Sur la carte des priorités du SEV, il a naturellement aussi la garantie d'avoir de solides points d'accostage en matière de politique sociale et salariale, politique qui doit être corrigée: depuis 1994, l'évolution des salaires en Suisse va dans la fausse direction, favorisant les inégalités. «Les million-

naires ont quadruplé en Suisse et les salaires des managers ont augmenté de façon totalement démesurée. En Suisse, plus de 400 000 personnes ne réussissent pas à vivre avec leur salaire, 300 000 d'entre elles sont des femmes. Dans notre pays, les femmes continuent à être discriminées. Cela est intolérable. Et c'est uniquement avec l'introduction d'un salaire minimum légal de 22 francs de l'heure que nous arriverons à obtenir une meilleure équité salariale.»

Il faut garantir également une plus grande justice pour les retraités: «Avec l'initiative AVSplus, nous demandons une augmentation des rentes de 10% pour tous. Le SEV contribue très fortement à la récolte des signatures. Et sera aux premiers rangs pour défendre cette idée. Nous le démontrons le 21 septembre à Berne, à l'occasion d'une manifestation nationale sur la Place fédérale. Nous dénonçons le modèle de retraite de la caisse de pension des CFF (voir pages 6-7) qui veut faire dépendre les rentes des humeurs de l'économie. Ils devront prendre notre avis en ligne de compte. C'est pourquoi il faut renforcer nos rangs. Nous serons ainsi plus forts.»

Françoise Gehring/Hes

RENFORCER LA BASE

Rechsteiner: «La force du SEV est importante»

Paul Rechsteiner, président de l'Union syndicale suisse (USS) a souligné une fois de plus: «Le SEV est un pilier du mouvement syndical suisse. Sa force a une grande valeur pour nous». Ceci a réjoui **Giorgio Tuti**, qui souligne inlassablement l'importance du recrutement: «La structure des âges dans notre syndicat fait que nous sommes confrontés chaque année à de nombreux décès. Afin de combler ces

pertes, nous devons renforcer nos efforts en matière de recrutement. Un taux d'organisation plus élevé renforce notre position lors des négociations. Je remercie tous ceux qui s'engagent pour cela. Car nous avons encore d'autres défis devant nous: nous devons nous ouvrir vers l'extérieur et nous renforcer à l'intérieur. Nous allons progresser tous ensemble.»

frg/Hes

■ Elections

Réélection de la direction

La direction du SEV a été réélue, comme on pouvait s'y attendre. La nouvelle réglementation sur le droit de vote au sein du comité n'a elle pas recueilli la majorité.

Le Congrès a suivi les recommandations de vote du comité SEV. La durée des mandats de la direction est de quatre ans, de Congrès en Congrès. Giorgio Tuti a été réélu président (élu lors du Congrès de 2009, auparavant président a.i.), Barbara Spalinger vice-présidente (en fonction depuis 2003), Manuel Avallone vice-président (en fonction depuis 2008) et Aroldo Cambi administrateur des finances (en fonction depuis 2012).

La commission de gestion est également élue pour quatre ans. Comme tous ses membres (élus en 2011) continuaient, il n'y avait pas de nouveau membre à élire. Sa composition: Kurt Wüger (BAU, président), Brigitte Geser (PV, vice-présidente), Werner Graf (RPV), Fritz Aebi (LPV) et Rolf Feier (VPV). Rexhep Berisha, membre suppléant (membre de la commission migration), a quitté sa fonction et Nani Moras a été élu membre suppléant (membre de la commission migration mais également soutenue par les commissions des femmes et des jeunes) ainsi que Bruno Senn (TS).

Pondération des voix: ça continue

La sous-fédération TS demandait dans une proposition de modifier la pondération des voix des sous-fédérations au sein du comité: au lieu d'une pondération comme pour le droit de vote des actionnaires, en fonction du nombre de membres, chaque sous-fédération aurait eu deux voix. Plusieurs orateurs se sont prononcés contre cette proposition (notamment ceux des sous-fédérations qui comptent le plus de membres) et la proposition a été refusée très clairement.

pan/Hes

Le célèbre écrivain originaire d'Olten, centre historique des chemins de fer, a conquis toute l'assemblée

Peter Bichsel: « Je suis un des vôtres »

Le Congrès 2013 a vécu un moment bien particulier lors de l'intervention de Peter Bichsel, écrivain, intellectuel et politicien reconnu, qui a apporté un témoignage d'amitié touchant envers le monde des chemins de fer, les cheminots et l'ensemble du personnel des transports publics.



Né en 1935 à Lucerne, ayant grandi à Olten et fils de cheminot, Peter Bichsel a d'abord enseigné à l'école primaire avant de devenir conseiller personnel du conseiller fédéral Willy Ritschard de 1974 à 1981, dont il était un ami, comme il était ami également de l'écrivain Max Frisch. Il a publié de nombreuses œuvres, dont les «Histoires pour enfants», particulièrement appréciées. Giorgio Tuti a, dans sa présentation de l'écrivain, rappelé que c'est ce livre-là, lu sur les bancs d'école, qui lui a fait connaître Peter Bichsel. Nous publions ici une version abrégée du discours de l'écrivain.

Olten et les chemins de fer

Vous devez savoir que je suis d'Olten. Mon père travaillait aux Ateliers CFF, qui étaient pour tous les Ateliers, tout simplement, car Olten était forcément associée aux «chemins de fer» et nous étions tous très fiers d'être «le» nœud ferroviaire de Suisse. Les lignes de chemins de fer du monde s'y croisaient, on y changeait de train. Mon père n'était pas le seul cheminot. Ils l'étaient tous dans la famille, les voisins l'étaient, les amis d'école aussi venaient de ce monde-là. Nous étions tous des cheminots, fiers de faire partie de cette grande communauté. On se pavanait avec la carte brune, qui donnait droit à des billets à prix réduit au cheminot et à toute sa famille, on la portait avec fierté, c'était

une carte qui nous légitimait. Une carte de membre de cette grande communauté qu'on appelle aujourd'hui, à juste titre mais un peu sommairement, les transports publics. Un transport qui n'est pas uniquement public, qui ne lie pas seulement les villages, mais qui met, quotidiennement, plein d'individus en contact. Aujourd'hui encore, je paie

«Nous étions tous des cheminots, fiers de faire partie de cette grande communauté.»

mon abonnement général comme si je prenais ma carte de membre à une communauté à laquelle j'espère appartenir. Dans le train, je me sens parmi les miens et je serais très triste si je ne payais plus cette carte de membre, si pour une raison ou une autre, je ne pouvais plus prendre le train.

Instrument de paix

Walt Whitman, un des pères de la littérature moderne nord-américaine, a dédié un grand poème aux chemins de fer, instrument de paix mondiale qui unit le monde, les nations et les villages par les rails. Ce sont les chemins de fer qui ont permis à l'Amérique d'être réunie, à la côte est d'être liée à la côte ouest. De créer une communauté qui a permis aux immigrants de partout dans le monde de se retrouver et de devenir Américains. C'est une Amérique dans laquelle je n'ai pas pu vivre. Je suis arrivé dans une Amérique où les chemins de fer périllaient, le lien est-ouest n'existait déjà plus,

les rails étaient inutilisables et la population divisée en ghettos pour les pauvres et ghettos pour les riches et la communauté déjà privatisée.

Nous avons dû malheureusement assister à la disparition du rêve de Whitman, aux réactions de peur et de méfiance durant le processus de rapprochement des nations et avons dû constater que le tou-

risme global ne contribuait absolument en rien à la paix dans le monde. La majeure partie de nos immigrants venaient justement de nos destinations de vacances préférées: Italie, Espagne, Turquie, Yougoslavie. Mais chez nous ils n'ont trouvé que la peur et la méfiance. Je me souviens des discussions à la radio, à la télévision et entre amis en Amérique, après de graves émeutes raciales il y a une trentaine d'années: tous parlaient d'intégrer les personnes de couleur. Je me demandais alors et je demandais à mes amis américains dans quelles associations, quels ghettos, quelles communautés privatisées ils comptaient les intégrer.

Je suis mal à l'aise quand on parle d'intégration. Ce mot revient de plus en plus à une obligation, aussi en Suisse: ce sont les autres qui nous doivent quelque chose, qui doivent apprendre notre langue. Mais pour parler avec qui, avec nous? Et où donc? Où sont donc ces lieux où nous pou-

vons tous nous retrouver? Ce n'est pas un hasard si les marginaux se retrouvent à la gare. Ce n'est pas un hasard que ce ne soit pas dans les aéroports. Je suis nostalgique, et ça me fait peur quand je vois que les gares tentent maintenant d'imiter les aéroports. Ça, c'est aussi une sacrée «trouvaille» de nos grands managers.

La disparition de la communauté...

En Europe également, la communauté est en train de disparaître. On ne se rencontre plus chez le laitier, ni le samedi chez le coiffeur, ni dans les tavernes enfumées devenues des restaurants chics pour riches étrangers. On ne se retrouve plus non plus sur la

«Les chemins de fer, c'est vous, et permettez-moi de vous demander si vous m'acceptez parmi vous. Je viens d'Olten, ville de cheminots.»

place du village. La communauté devient de plus en plus une société de «soirées privées» où on se retrouve entre nous et non plus entre tous. C'est une tendance générale, pas seulement en Suisse, que personne n'a désirée, mais qui existe.

... et de la démocratie

Et j'ai bien peur que la démocratie ne puisse pas exister sans la communauté, sans cette sensation de vivre ensemble, d'appartenance au même monde. Notre démocratie vient d'une époque, 1848, durant laquelle les communautés étaient une chose naturelle. Une année avant, en 1847, la première ligne ferroviaire était réalisée, la ligne des petits pains espagnols. Les chemins de fer et la démocratie se sont développés côte à côte et les transports publics sont la contribution des pouvoirs politiques à la communauté. Une communauté que «je vis» encore dans le train, en deuxième classe, avec ceux qui résident dans ce pays, intelligents ou stupides, arrogants ou modestes, beaux ou

moches. Je rencontre les gens avec qui je peux vivre la démocratie, née à une époque où la communauté était une évidence. Les transports publics sont un des derniers témoins de cette évidence. Le transport pour le public est un instrument démocratique et le morcellement de la société en petits ghettos, le retrait de la communauté dans la sphère privée risquent de compromettre l'attitude démocratique.

Il y a sûrement d'autres motivations à sauvegarder les transports publics et je sais bien qu'il y a des transports publics également là où la démocratie est absente. Mais je reste convaincu que le destin de la démocratie est étroitement lié aux chemins de fer.

La communauté, c'est vous

C'est vous, le personnel, qui crée cette communauté. L'engagement et la cordialité du personnel des trains me surprend encore toujours. Je me souviens d'une fois, il y a quelques années, dans le train entre Zurich et Soleure. Il y avait beaucoup de retard, avec des arrêts sans cesse. Le personnel avait alors réussi à transformer l'énervement des voyageurs en un moment de convivialité, où chaque voyageur avait envie de parler avec son voisin, tant et si bien que celui qui arrivait à destination regrettait presque de ne pas pouvoir continuer le voyage. Je ne veux pas vanter les retards, mais simplement expliquer que le train est un lieu de rencontre. Je vous remercie pour cela, pour votre contribution à une communauté qui risque de disparaître. Les chemins de fer, ce ne sont pas seulement les rails ou le matériel roulant. Les chemins de fer, c'est vous, et permettez-moi de vous demander si vous m'acceptez parmi vous. Je viens d'Olten, ville de cheminots.



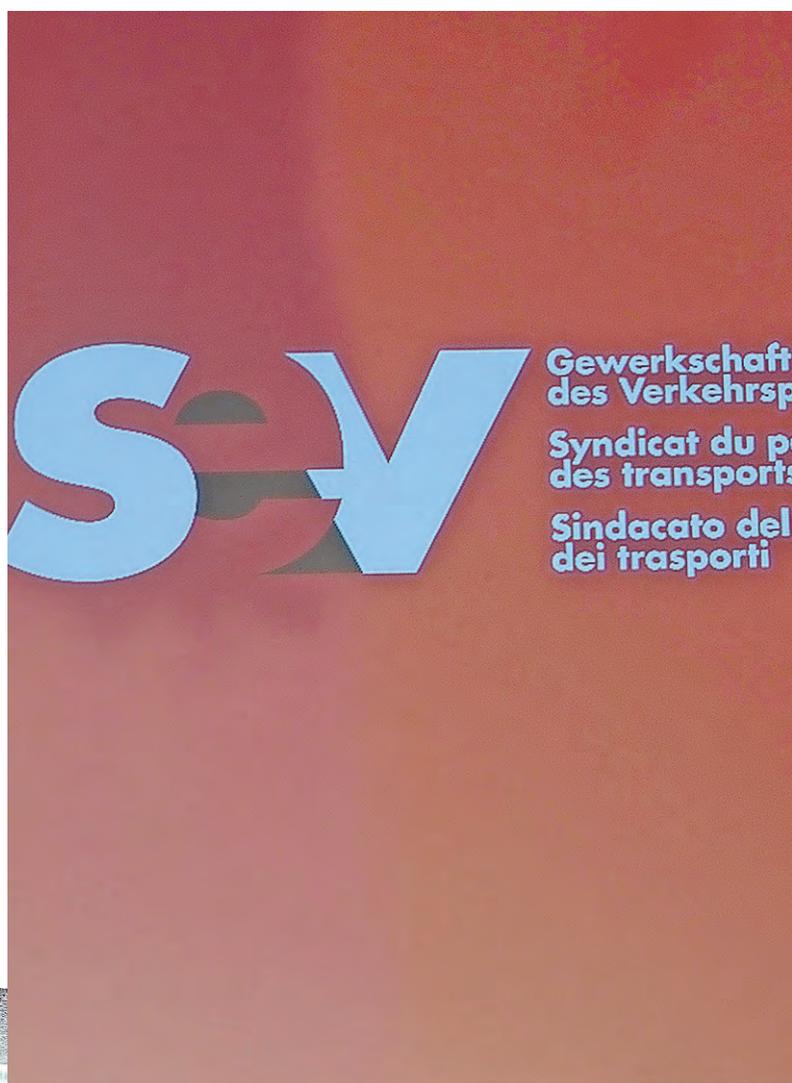
Souvenirs du Congrès

Quelques photos des deux journées intenses du Congrès SEV, avec comme points forts la venue de la Conseillère fédérale Doris Leuthard et le discours de l'écrivain Peter Bichsel. C'est Flurin Caviezel, acteur et cabarettiste grison, qui a fait office de fil rouge tout au long de la première journée de Congrès, s'exprimant aussi bien en paroles qu'en musique.

Rédacteurs ayant participé à ce numéro spécial Congrès:

Peter Anliker, Alberto Cherubini, Markus Fischer, Françoise Gehring et Peter Moor (textes), ainsi qu'Alexander Egger et Jörg Matter (photos).





Texte d'orientation sur la protection de la santé et la sécurité au travail

Retraite flexible pour tous

Le SEV lutte aux côtés des commissions du personnel...

■ ... pour la protection du personnel face aux agressions (voir ci-dessous): on sollicite pour cela les entreprises mais aussi la Confédération, les cantons et les communes;

■ ... pour la sécurité au travail et la prévention des accidents: on ne peut pas économiser sur le dos de la sécurité au travail. La pression, le stress et la flexibilisation augmentent les

risques d'accidents et de maladies. Les entreprises doivent prendre les mesures adaptées en matière de protection (par ex. les vêtements, les directives, des places de travail ergonomiques) et elles doivent former suffisamment leur personnel. Avec la campagne « 10 heures, ça suffit! », le SEV met en garde contre des tours de service d'amplitude beaucoup trop grande. Après avoir réalisé un sondage sur la santé auprès du personnel des trains, le SEV a également étudié le stress dans les Ateliers CFF.

■ ... pour des conditions de travail adaptées selon l'âge et des modèles de retraite anticipée accessibles à tous: tous les collaborateurs devraient pouvoir prendre leur retraite dans la dignité. Ce n'est pas toujours le cas, surtout dans des professions physiquement pénibles. Le SEV demande des modèles de carrière adaptés, des places de travail protégées et des modèles de retraite anticipée ou partielle. **Fi/Hes**



Valérie Solano, secrétaire syndicale, a présenté le sondage sur le stress dans les Ateliers CFF (voir contact.sev n° 10).

Cinq appels à négocier des modèles de retraite anticipée

Le Congrès a adopté cinq nouvelles propositions demandant au SEV de négocier avec les employeurs des modèles de retraite anticipée attractifs:

■ La section **ZPV-Lucerne** demandait dans sa proposition K13.005 de négocier avec les CFF « des modèles de mises à la retraite sociaux, équilibrés et financièrement supportables pour le personnel ». Car « les augmentations constantes de la productivité de ces dernières années supportées par le personnel doivent permettre aux CFF d'offrir des solutions attractives et financièrement équilibrées ». « Il faut veiller à ce que des modèles de mises à la retraite sans majoration de coût puissent être offerts au personnel des échelons salariaux inférieurs et au personnel avec un service irrégulier. »

■ La **RPV Lausanne** demandait dans sa proposition K13.006, le

droit à une mise à la retraite à 62 ans pour le personnel qui travaille à la manœuvre. Un collègue de Travaux a demandé d'étendre la demande au personnel de Travaux et à tous ceux qui ont des conditions de travail pénibles. Le Congrès a accepté la proposition avec ce changement.

■ La **VPT Lausanne-Echalens-Bercher** demandait dans sa proposition K13.007 des possibilités de mises à la retraite anticipée à partir de 60 ans pour les collègues des ETC. Argument: la charge de travail du personnel causée par les tours de services et par le travail de nuit.

■ La **ZPV Bienne** demandait dans sa proposition K13.010 « des comptes de temps de travail et de financement sur toute la carrière pour les départs à la retraite anticipée: le personnel peut transférer ses primes de fidélité, son solde d'heures supplémentaires

et son compte de temps qui dépassent les 80 heures à la fin de l'année, notamment, dans un compte spécial de temps de travail sur toute la carrière. Le choix de faire ou non un compte de temps de travail sur toute l'année appartient au seul employé et non pas à l'employeur ». Le libre choix est indispensable, ont souligné deux collègues et Martin Allemann, le spécialiste du temps de travail au SEV.

■ La **VPT TPF Réseau urbain** demandait dans sa proposition K13.014, « d'étudier les possibilités de faire bénéficier le personnel des gains de productivité des entreprises, en mettant sur pied des modèles de retraite anticipée attractifs pour le personnel soumis aux horaires irréguliers et en améliorant les conditions d'attention d'une retraite anticipée dans les entreprises qui la proposent déjà ». **Fi/Hes**

Agressions contre le personnel: il faut renforcer les mesures de protection

Insultes et violence: ça suffit!

La ZPV demande des mesures concrètes avec le soutien inconditionnel de la VPT.

Le témoignage d'une contrôleuse victime d'une agression, lu par la collègue Sabrina Tessmer, a été salué par le congrès par une standing ovation. Une histoire d'agression parmi tant d'autres. La coupe est pleine. Claude Gaille, président de la section ZPV Léman, en sait quelque chose, lui qui se bat depuis des années contre les agressions dans les trains. Un phénomène qui s'amplifie, engendrant de l'insécurité. Les victimes d'actes de violence souffrent souvent dans une certaine solitude. En présen-

tant la résolution « Protection contre le licenciement et prise en charge par l'assurance-accidents lors d'agressions », Claude Gaille a insisté sur la nécessité d'obtenir une solide protection contre le licenciement. Il a illustré ses propos par des exemples concrets de collègues victimes d'agression durant ces cinq dernières années. Gaille a rappelé que le personnel des trains, tout comme celui qui travaille dans les gares, est de plus en plus souvent exposé aux agressions qui engendrent non seulement des blessures physiques, mais aussi psychiques. « Et comme si cela ne suffisait pas – souligne Gaille – il y a des victimes qui subissent plu-



Claude Gaille, président de la section ZPV Léman.

sieurs revers après avoir été agressées: diminution des revenus et de leur capacité de travail, voire risque de licenciement. » Parallèlement, la Suva essaie toujours de faire passer les conséquences d'une agression sous le régime

de l'assurance-maladie plutôt que de celui de l'assurance-accidents, ce qui engendre d'ultérieures pertes de salaire. Voilà pourquoi la ZPV demande que les agents victimes d'agressions puissent bénéficier de la pleine protection

contre le licenciement. Une demande appuyée par Johan Pain qui est monté à la tribune au nom de la VPT. Les conséquences sur le plan de la santé psychique et physique découlant d'une agression doivent être considérées par la Suva comme les conséquences d'un accident professionnel et non d'une maladie.

Dans son intervention, le président Giorgio Tuti a qualifié de « situation aberrante » cette violence commise contre le personnel des transports publics. « Devoir aller travailler en ayant la peur au ventre est tout simplement inacceptable. La lutte contre ce phénomène est et restera une priorité pour le SEV. » **frg**

RÉSOLUTION DU CONGRÈS

Ne jouez pas avec nos rentes !

Depuis plusieurs années, les caisses de pensions des transports publics sont en mauvaise posture. (...) Depuis des années, nos pensionnés n'ont aucun espoir de recevoir une compensation du renchérissement. Ça suffit! Les caisses de pensions ne doivent pas devenir le jouet d'experts financiers autoproclamés. En peignant le diable sur la muraille, on veut nous faire croire que nos rentes ne pourront pas être financées à long terme. On connaît la musique car on nous la joue depuis des années pour l'AVS. Cependant, malgré les nombreuses crises, aucune catastrophe n'est arrivée jusqu'à présent. (...) Nous rejetons toutes les « flexibilisations » et autres « variations » car nous savons ce qu'elles signifient : baisse des prestations et risques pris en charge en totalité par le personnel. Nous lançons un appel à tous nos collègues siégeant dans les conseils de fondation et les commissions de prévoyance : ne vous laissez pas bernier ; vous êtes avec nous et nous sommes là pour vous soutenir !

Texte raccourci, version intégrale sur www.sev-online.ch

DES PLACES « PROTÉGÉES »

Les CFF ont conclu un accord en mai 2011 avec le SEV, promettant de créer plus de 100 places de travail protégées supplémentaires d'ici à 2015. Une partie d'entre elles se trouvent chez **Anyway Solutions**, dont le directeur **Elmar Perroulaz** s'est présenté devant le Congrès. Les quelque 80 collaborateurs situés sur quatre sites différents fournissent des prestations de toutes sortes comme le nettoyage de vêtements de travail, des travaux de sellerie pour les ateliers industriels, la révision des relais des appareils d'enclenchement, etc. « Nous sommes reconnus comme fournisseurs de services compétents et fiables », a expliqué Elmar Perroulaz. A ces prestations s'ajoute la production d'articles exclusifs comme les sacs à bandoulière SEV et mappes de confidentialité.

Fi/Hes

Texte d'orientation sur la politique sociale

AVSplus: projet central

Les délégués ont adopté le texte d'orientation sur la politique sociale en donnant les mandats suivants à la direction:

■ Le SEV s'engage activement pour l'**initiative AVSplus** de l'USS, qui demande des rentes augmentées de 10 %.

■ Après la 5^e révision de l'**Assurance-invalidité**, il est inutile de prévoir d'autres réductions de prestations. Si le Parlement prévoit des durcissements en terme de prestations ou de financement dans la révision 6b, le SEV envisage sérieusement un référendum.

■ Le SEV s'oppose à de nouvelles coupes dans les prestations et exige des CFF qu'ils apportent une contribution supplémentaire à la consolidation financière de la Caisse. Dans les **autres caisses de pension à assainir**, le personnel des tp demande au SEV de faire en sorte que les employeurs et les autorités cantonales et communales assument leur responsabilité



Michael Nyffenegger et Sarah Siegrist de SEV-Jeunesse se sont engagés pour l'initiative AVSplus.

envers le personnel.

■ Les collaborateurs ayant des métiers pénibles physique-ment ou travaillant de manière irrégulière doivent bénéficier de **modèles de retraite anticipée ou partielle**, qui leur soient accessibles financièrement.

Le secrétaire syndical **Vincent Brodard** a demandé une rémunération correcte de l'argent des assurés de la part des caisses de pension. Celles-ci ont en effet atteint une moyenne de 7 % de rendement de leurs investissements en 2012 ; d'autres diminutions

des intérêts seraient donc maintenant très malvenues!

Deux membres de la commission des jeunes du SEV ont expliqué qu'une étude allemande sur la prévoyance professionnelle a montré que la confiance des jeunes dans les marchés financiers est brisée. Les jeunes du SEV ont d'ailleurs confiance en l'AVS: « L'AVS est la prévoyance la plus sûre, la meilleur marché et la plus solidaire. » C'est pourquoi AVSplus est « un projet central pour toutes les générations, et également pour les jeunes ». **Fi/Hes**

Texte d'orientation sur la politique contractuelle

C'est la bonne stratégie

Depuis le début des CCT dans les transports publics il y a 12 ans, le SEV a négocié 62 conventions d'entreprise, ainsi que 4 conventions cadres cantonales ou régionales, ainsi qu'une CCT nationale. Le SEV souhaite poursuivre avec cette stratégie ascendante, dite de « Bottom-up ».

La stratégie en matière de CCT du bas vers le haut n'est pas seulement couronnée de succès mais est aussi très démocratique, a souligné **Barbara Spalinger**, vice-présidente

SEV. Car ainsi les personnes directement concernées, les membres SEV, peuvent discuter d'un règlement collectif des conditions de travail. Barbara Spalinger se réjouit en particulier qu'on soit prêt à signer une CCT cadre dans le canton de Zurich.

Le texte d'orientation sur la future politique contractuelle a été adopté comme suit à l'unanimité:

■ Les rares entreprises dans lesquelles nous n'avons pas encore conclu de CCT doivent être repérées de manière consécutive. Il s'agit de terminer à ces endroits les négociations CCT, de concert avec les membres concernés. Nous devons tout particulièrement garder

un œil sur les nouvelles entreprises qui ne connaissent pas ou peu les coutumes de la branche.

■ Il faut aussi améliorer les CCT existantes, en matière de participation dans l'entreprise, de retraite flexible, de places de travail protégées, de réduction des tours de service très longs, d'égalité des chances entre hommes et femmes. Partout où une CCT peut être renforcée en étant rendue obligatoire, il faut l'entreprendre.

■ Il faut renforcer le savoir-faire des membres en matière de politique contractuelle. Giorgio Tuti a souligné que la CCT CFF a un effet important sur les autres conventions.

Fi/Hes

Remontées mécaniques: une bonne avancée

Les secrétaires syndicaux Hans Bieri et Peter Peyer ont présenté le rapport final du « projet tourisme ». L'augmentation espérée des membres et la CCT nationale de branche n'ont certes pas encore été obtenues, mais le SEV fait désormais figure de syndicat principal de la branche. Et il négocie actuellement une CCT régionale avec les remontées mécaniques bernoises. De plus, le SEV pourra (lui ou une commission d'entreprise élue) négocier les exceptions à la loi sur le temps de travail, comme cela se fait dans la navigation. **Fi/Hes**

« Nous devons tous faire la pub de FAIF »

Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics et des Remontées mécaniques, a remercié tous les employés des tp pour « leur engagement quotidien et leur sympathie avec la clientèle ». Un personnel motivé est, en plus d'une bonne gestion de l'entreprise, très important pour la satisfaction des clients. « Le développement des transports publics doit continuer ! » a-t-il souligné en demandant à tous de faire la pub du projet de financement et aménagement des infrastructures ferroviaires, actuellement traité par le Parlement. La votation populaire, qui aura lieu certainement au printemps 2014, est « la votation la plus importante de ces prochaines années pour les transports publics ». **Fi/Hes**



A. Egner

Messages du Congrès destinés à l'extérieur

Résolutions

Extraits de quatre des sept résolutions:

Sécurité dans les transports publics: «(...) Le personnel exige:

- de l'OFT des contrôles systématiques et sévères des trains pour la sécurité du trafic et sur le respect de la durée du travail;

- le développement de l'entretien préventif des réseaux et des véhicules ainsi que le maintien d'effectifs du personnel suffisants pour ces tâches;

- une planification du travail qui tienne compte de la santé des collaboratrices et collaborateurs sans aller systématiquement jusqu'aux limites des dispositions légales;

- des mesures énergiques et conséquentes contre toutes les sortes d'agressions envers le personnel, également par la transmission des informations sur les articles de lois LTV 59 et LCdF 88 «Poursuite d'office des voies de fait».

Le trafic marchandises a de l'avenir: «(...) Nous exigeons:

- un soutien politique inconditionnel en faveur du trafic marchandises par rail;

- une CCT cadre pour l'ensemble de la branche prévoyant des salaires suisses pour le travail effectué sur le réseau national;

- une obligation absolue de reprendre le personnel en cas de changement d'exploitant;

- des standards de sécurité valables et appliqués dans toute l'Europe.»

Contre le démantèlement du trafic régional: «...Le congrès SEV rejette catégoriquement l'augmentation de l'efficacité à prestations égales imposée sous la forme d'une réduction de la contribution aux frais non couverts de 2,5% en 2014 et de 1% supplémentaire en 2015. Cette décision a été communiquée par l'OFT durant les derniers mois et compromet définitivement les possibilités des entreprises de présenter une gestion saine et une politique du personnel attrayante (...).»

Pour une politique du service public cohérente et juste: «(...)

SBV + VPV = AS



Après avoir décidé de leur nouveau nom le jour précédent, les sous-fédérations SBV et VPV ont présenté AS, pour «Administration et Services» devant le Congrès. Sur la photo ci-dessus, à gauche, le président central VPV Roland Schwager et à droite la présidente centrale SBV Elisabeth Jacchini. La nouvelle sous-fédération verra le jour officiellement le 1^{er} janvier 2014.

Le service public doit...

- être au service de la population;

- desservir toutes les régions du pays sans restriction et sans calcul de rendement;

- être un modèle au niveau des conditions de travail;

- garantir une protection pour la santé;

- être équipé d'infrastructure efficace et fiable pour plus de sécurité;

- ne doit pas être au service des actionnaires ne cherchant que les rendements;

- doit redevenir la norme et cela doit être reconquis par les syndicats et les travailleuses et travailleurs;

■ le PPP (Partenariat Public Privé) doit être mis aux oubliettes car il ne servira que les actionnaires et non la population. L'exemple de plusieurs dérégulations a démontré tous ses méfaits.

Toutes les résolutions peuvent être consultées sur le site www.sev-online.ch.

« Que retenez-vous de ce 77^e congrès du SEV ? »



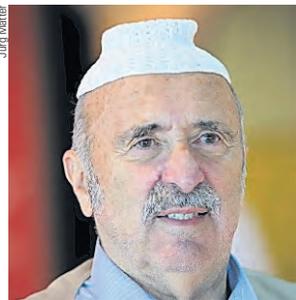
«La direction du SEV recommandait de refuser la proposition demandant que chaque sous-fédération désigne deux femmes pour siéger au sein du comité des femmes SEV. Le congrès a malgré tout accepté la proposition des femmes. Cela prouve que c'est quand même nous, les délégués du congrès, qui décidons!»

Irène Avanthay, TS



«Ce congrès était très bien organisé. Il y a eu beaucoup d'interventions et les débats ont été bien menés. J'ai été ému par la présentation d'Anyway. Côté animation, j'ai beaucoup apprécié les prestations du cabarettiste trilingue Flurin Caviziel. Il a apporté avec beaucoup de talent une bouffée de fraîcheur au congrès.»

Claude-Alain Di Gianvittorio, Bau



«Je suis ici comme observateur à titre personnel. Si le PDC a voulu le Département des transports, ce n'est sûrement pas pour défendre les intérêts des cheminots. Leuenberger était mieux que Leuthard. Mon béret de laine? Cela n'a rien à voir avec la religion, je le porte comme d'autres portent une casquette ou un chapeau.»

Hans-Ruedi Rohn, PV Olten



«Doris Leuthard ne m'a pas convaincu. D'un côté elle loue notre travail, mais dans les faits elle mène une politique qui n'est pas véritablement favorable au transfert du transport des marchandises de la route au rail, comme le prouve sa position clairement favorable à un deuxième tunnel routier sous le Gothard.»

Thomas Giedemann, LPV



«Le monde des transports publics est encore très masculin. Notre lutte pour l'égalité mérite d'être mieux connue et reconnue. C'est la raison pour laquelle la commission féminine du SEV a décidé de tenir un stand durant le congrès ici au Kursaal de Berne. Nous rencontrons bien du monde, les échos sont positifs.»

Susanne Held, commission féminine



Une rose rouge pour l'organisatrice, Bétrice BenAmara.



La commission Migration a appelé les membres SEV à voter contre la révision de la loi sur l'asile.

Congrès: le bouquet final!



La conductrice de bus Maya Wirz, le plus grand talent de Suisse, devant ses collègues.



Les invités italiens: Rocco Ungaro et Domenico D'Ercole de FILT



Quelques personnalités qui quittent leurs fonctions, mais pas le SEV: Rinaldo Zobeles, président central LPV, Roland Schwager, vice-président du comité, Nick Raduner, secrétaire syndical, Kurt Nussbaumer, président central VPT, Ruedi Hediger, administrateur des finances et Hans Bieri, secrétaire syndical.

Commission féminine

Samedi 15 juin ■ **Groupe romand**
Sortie aux gorges de l'Aar

Inscriptions obligatoires jusqu'au 7 juin chez Danièle Dachauer, 079 262 87 71.

Cette année les femmes membres du SEV sont cordialement invitées à participer à notre sortie qui nous conduira aux gorges de l'Aar, dans la commune de Meiringen (Berne). Rendez-vous le samedi 15 juin à 7 h 30 dans le hall principal de la gare de Lausanne. Départ du train à 7 h 50.

Sections

Samedi 8 juin ■ **SBV Wallis/Valais**
18 h 00

Siders-Sierre Assemblée générale
Restaurant
Le Bourgeois

L'assemblée générale du SBV Wallis/Valais sera suivie d'un exposé de Christian Nellen, responsable du marché Haut-Valais sur le jubilé « 10 ans RegionAlps ». Ordre du jour selon l'invitation personnelle. **Le comité**

Sport

Jeudi 20 juin ■ **Championnat suisse**
10 h 15 **de football des agents**
St-Gall **de train**

Stade
Espenmoos

Début du tournoi à 10 h 15. Finale à 14 h 45. Résultats et remise des prix à 16 h 40.

Ce championnat sera suivi par une partie festive. Informations plus détaillées dans les dépôts.

Décès

Albert Baud, mécanicien, Lausanne; décédé le 10 mai dans sa 82^e année. PV Vaud.

Michel Danzi, chef d'équipe, Payerne; décédé le 21 mai dans sa 58^e année. TS Romandie Nord-Ouest.

Encarnacion Deppierraz, veuve de Denis, Yverdon-les-Bains; décédée le 26 mai dans sa 86^e année. PV Vaud.

René Gaillard, mécanicien, Lausanne; décédé le 17 mai dans sa 84^e année. PV Vaud.

Pierre Gobet, Fribourg; décédé le 16 mai dans sa 87^e année. TPF Réseau urbain.

Ida Guenot, veuve de Nicolas, Renens; décédée le 10 mai dans sa 94^e année. PV Vaud.

Robert Herren, fonctionnaire spécialiste, Bussigny; décédé le 12 mai dans sa 87^e année. PV Vaud.

Jacques Jaquet, chef du mouvement, Vallorbe; décédé le 17 mai dans sa 89^e année. PV Vaud.

Louis Maurer, Lausanne; décédé le 17 mai dans sa 92^e année. PV Vaud.

Georges Roschy, Villars-sur-Glâne; décédé le 23 mai dans sa 87^e année. PV Fribourg.

Ferdinand Scheidegger, Chiètres; décédé le 23 mai dans sa 94^e année. PV Fribourg.

Charles Veuve, conducteur-contrôleur ASD, Aigle; décédé le 16 mai dans sa 94^e année. VPT La Plaine-du-Rhône.

Hermann Wyssenbach, conducteur de tracteur sur rail, La Heutte; décédé le 13 mai dans sa 77^e année. PV Jura.

Zihlmann Jacques, monteur spécialiste, Rochefort; décédé le 13 mai dans sa 62^e année. BAU Arc jurassien.

Pensionnés

Mardi 11 juin ■ **Retraités TL & Métro**
7 h 30

Lausanne
Parc du
Vélodrome

Sortie poisson
Neuchâtel-Pratz-Vully

Café et croissant sur le bateau. Repas de midi à Pratz-Vully: potage du jour, filets de perches meunière à la mode du patron, sauce mayonnaise. Coupe Bel Air et café. TOUT COMPRIS pour le prix de 95 fr. par personne. Autres boissons à charge des participants. Possibilité d'inscriptions pour collègues retraités TL et commune de Lausanne ou amis auprès du président Roland Bergmann, 021 624 64 14, natel 079 688 57 16 ou du secrétaire, Marc Gay-Crosier, 021 634 89 51 ou 079 666 48 04.

Départ du retour aux environs de 16h. Et Lausanne, arrivée vers 18h. **Le comité**

Mardi 11 juin ■ **PV Fribourg**

Course annuelle
à St-Gingolph

Course annuelle à St-Gingolph le 11 juin. Horaires: Fribourg dp 8.26; Lausanne ar. 9.10, dp 9.20; Montreux ar 9.39, dp 10.40 (bateau); St-Gingolph ar 11.38. Retour: St-Gingolph dp 15.38 (bateau); Montreux ar 16.32, dp 16.53; Lausanne ar 17.14, dp 17.20; Fribourg ar 18.03.

Il n'y a pas beaucoup à marcher, à Montreux un ascenseur est à disposition pour accéder au débarcadère.

Dîner à St-Gingolph au restaurant «Le Rivage» à 12h. Menu: Salade de crudités/Filets de perche du lac Léman «façon Rivage»/Sauce tartare/pommes frites ou pommes nature ou émincé de veau à la zurichoise/pommes Duchesse ou nouilles. Coupe glacée maison.

Veillez annoncer votre choix (filets de perche ou émincé de veau) lors de l'inscription s.v.p.

Prix: Fr. 30.- par personne après participation de la caisse de 13.50 francs, boissons à votre charge. Titres de transport: chacun se munit de son titre de transport (AG ou carte journalière).

Inscriptions: jusqu'au vendredi 7 juin au plus tard auprès de Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: jzulauff@hotmail.com ou Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franzrohner@bluewin.ch

Le comité

Mardi 11 juin ■ **PV Neuchâtel**

Course annuelle
au sommet du Rigi

Inscriptions jusqu'au jeudi 6 juin chez: Yvan Renevey, tél. 032 725 62 88, e-mail: renevey26@gmail.com

Aller en train par Arth-Goldau, retour par Vitznau et le bateau jusqu'à Lucerne. Horaire aller: La Chaux-de-Fonds dp 7.44; Neuchâtel ar 8.19, dp 8.27; Arth-Goldau ar 10.44, dp 11.01; Rigi Kulm ar 11.40. 12.30: repas au Restaurant Rigi Kulm. Menu: potage du jour, escalope de bœuf, polenta au basilic, garniture de légumes, glace avec crème. Horaire retour: Rigi Kulm dp 16.00; Neuchâtel ar 19.57; La Chaux-de-Fonds ar 20.46. Titre de transport: AG ou CJ ou carte multijours. Prix par personne: 40 francs, encaissement dans le train entre Neuchâtel et Olten.

Le secrétaire: M. Quartier

Mercredi 26 juin

■ **PV Valais**

Sortie annuelle
à Yvoire

Attention, modification importante!

Notre sortie annuelle aura lieu le 26 juin à Yvoire (bord du lac Léman, rive française). Contrairement à ce qui a été imprimé sur le bulletin d'inscription et selon les exigences du restaurateur, **seul le menu «VIANDE» sera servi et les inscriptions définitives doivent lui parvenir pour le 15 juin.** Il est donc impératif de respecter ce délai du 15 juin. Les inscriptions plus tardives ne pourront être prises en compte qu'après discussion avec le secrétaire. La participation financière se monte à 30 euros par personne et comprend le repas et les boissons. Le voyage s'effectuera en train et en bateau. Départ de Brigue à 07 h 57, Sion 08 h 37, Martigny 08 h 51, St-Maurice 08 h 29 avec changement à Aigle à 09 h 08, arrivée à Nyon à 10 h 12. Petite marche d'environ 15 min. Possibilité d'utiliser le bus. Départ du bateau à 11 h 00. Pour le retour, des informations vous seront données lors du repas. Titre de transport: abonnement général ou carte journalière FVP. N'oubliez pas vos papiers d'identité.

Madeleine Oberli, secrétaire

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.
ISSN 1662-8462. **Tirage**: 10961 ex. (total 45451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012. **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, Patrizia Pellandini, 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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: 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 20 juin 2013. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 13 juin à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 10 juin à 10 h.

Comité central LPV

En route vers le 125^e

La séance du 14 mai 2013 a eu lieu sous la surveillance du président de la CG et avec l'aide du présidium de l'AD. Le thème principal du jour était l'assemblée des délégués du 22 mai.

Au BLS, une fusion se prépare entre les trois sections LPV. Les sections LPV Aare et Emmental ont déjà voté et sont pour. Pour ce qui est de la LPV Lötschberg, la question sera traitée après le jubilé. En outre, il y a toujours des membres qui ne sont pas satisfaits des structures de l'assemblée des délégués et du congrès. Ils aimeraient ne pas toujours se faire dicter les règles de leur conduite par des délégués.

La section LPV RhB a lancé auprès de tous les membres une enquête sur les tableaux de service. Environ 150 formulaires ont été remplis jusqu'à présent. En outre, l'action a engendré de très grandes discussions parmi les membres. Il s'agit maintenant d'évaluer ces questionnaires. Le taux d'affluence est très divers dans les assemblées. Une fois ce sont 35 à 45 membres qui participent et la fois suivante, seulement 13. En outre, la structure d'âge donne à penser, les participants jeunes sont une denrée rare. Chez Cargo, l'objectif à long terme est clairement d'avoir une CCT de branche. L'effectif actuel des mécaniciens se monte à 689 personnes, soit 15 de plus que ce qui est prévu par le budget. Dans le trafic par wagons complets, le recul est plus grand que prévu. En contrepartie, dans le trafic par trains complets un accroissement considérable se fait sentir.

Au trafic voyageurs, la prise de position du ressort CFF P de la LPV a été discutée avec la CoPe surface. La CoPe surface salue le papier qui est une confirmation de son travail et un fil rouge pour les actions futures. Des négociations sur les BAR ont également lieu, le thème principal étant une fois de plus les pauses et les tours de service. Les longs tours avec de longues pauses ne sont pas les mieux aimés, sur ce point les deux parties sont d'accord. Les partenaires sociaux ont proposé ce qui suit: les pauses peuvent être considérées comme telles dès 30 minutes. Les pauses débutent et se terminent dans un lieu ou un local du personnel qui doit être défini pour chaque dépôt. Les 20 minutes restent pour l'ouverture de

pauses de moins d'une heure. Dans un tour de service, il n'est pas possible de répartir plus que 60 minutes de pause en tout (marge pour les négociations jusqu'à 75 minutes) et un bloc sans pause ou sans interruption de travail ne peut pas dépasser 4 1/2 heures. Pour les tours du matin, nous voulons essayer d'insérer une «pause-pipi» de manière analogue à la CCT pour les bus.

L'avenir de la LPV Basel est incertain. Le CC LPV va convoquer le 25 septembre 2013 une assemblée générale à Bâle où il sera informé comment la LPV Basel sera dirigée ad interim par le CC. Il faut toujours espérer que des membres se montrent prêts à occuper des mandats vacants.

Pour la fête des 125 ans de la LPV, un comité d'organisation est formé. Le CC a déjà en principe décidé qu'il s'agira d'une fête de petite envergure. De plus amples informations seront données en temps voulu.

Secrétaire central LPV: Marcel Maurer

Groupe de jeunesse ZPV

Visite à la police des transports



Notre journée de jeunesse a eu lieu pour la deuxième fois à Olten le 4 avril dernier, c'est un endroit central et bien placé du point de vue des transports publics. Les jeunes ont montré un

grand intérêt car l'ordre du jour prévoyait entre autres une visite à la police des transports. Comme nous travaillons étroitement avec elle, il était important de jeter un coup d'œil dans les coulisses. Jérôme Hayoz a abordé le sujet de l'intégration de la jeunesse de nos jours. Il a comparé les pays de l'UE avec la Suisse et a évoqué le problème du chômage des jeunes dans l'économie. Étaient invités: Andreas Menet, René Furrer, Janine Truttmann et Pascal Fiscalini du comité central de la ZPV. Des personnes de toutes les générations se sont ainsi assises autour d'une même table pour discuter d'un thème très important qui préoccupe tout particulièrement le personnel des trains: les agressions dans les trains. Markus Etter est venu pour représenter la police des transports et il nous a expliqué ses activités. Après le repas de midi nous avons pu visiter le centre de gestion des interventions.

La journée était très intéressante et moi aussi j'ai beaucoup appris. Je remercie toutes celles et ceux qui ont participé et qui m'ont aidé pour l'organisation. Malheureusement, le temps est passé trop vite. Pour pouvoir «relever tous les défis» à la place de travail, il faut beaucoup plus de méthodes et de stratégies, comme déjà dit. Le traitement d'un tel sujet pourrait certainement nous occuper toute une semaine. Nous devrions plus nous engager à l'avenir pour de tels thèmes. Vous pouvez voir sur le site internet www.zpv.ch ce que la ZPV prévoit de faire ces prochaines semaines.

Sabrina Tessmer, responsable de la jeunesse et du recrutement à la ZPV

RCSmobility

RCSmobility est un opérateur de transport public apportant des solutions de mobilité originales reposant sur l'usage intensif des nouvelles technologies dans l'organisation de l'exploitation et la relation avec la clientèle.

A ce titre, **RCSmobility innove et crée le concept de centre de gestion du trafic mutualisé (CGTM), associant rail et route, et opérant sur plusieurs réseaux à la fois** (PubliCar Région Ouest & Valais, Transports du Territoire de Belfort, TPC - Transports Publics du Chablais, Tisséo à Toulouse...).

Le premier CGTM ouvrira à Aigle en septembre 2013. Pour créer ce nouveau team, RCSmobility recherche des

Régulateurs du Trafic Rail & Route

chargés de diriger et surveiller le trafic routier urbain et interurbain de plusieurs réseaux de bus en Suisse et en France, ainsi que des réseaux ferroviaires partenaires.

Vos qualités

- ⊙ Vous organisez et gérez l'exploitation, en planifiant de manière autonome, et sur la base de processus documentés, la disposition et l'engagement du personnel de conduite ainsi que du matériel roulant nécessaires.
- ⊙ Vous avez un sens développé de la responsabilité, et savez faire preuve d'un bon esprit de collaboration. Vous avez la capacité à prendre des décisions opérationnelles. Vous êtes flexible, et faites preuve d'organisation et de rigueur dans le but d'obtenir les meilleurs résultats.
- ⊙ Vous êtes au bénéfice d'une formation **d'agent(e) du mouvement ferroviaire, d'opérateur(trice) du trafic ou d'employé(e) de commerce en transports publics.**
- ⊙ Vous avez plusieurs années de pratique dans le domaine de la circulation des trains et/ou de la régulation du trafic ferroviaire ou routier; idéalement vous possédez des connaissances d'installations de télécommande informatisées (p.ex. ILTIS, MCDS, M&Z).
- ⊙ Vous avez de l'intérêt pour l'informatique et les nouvelles technologies.
- ⊙ Vous maîtrisez parfaitement la langue française, et possédez idéalement des connaissances de l'allemand.

Nous vous offrons

Un travail intéressant et varié, au sein d'une équipe dynamique et motivée.

Une formation de base et continue interne à l'entreprise; des prestations sociales et une rémunération adaptée aux exigences du poste.

Cette activité sera soumise à l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF, RS 742.141.2).

Taux d'activité à 100%, temps partiel possible. Début d'activité au 1er septembre 2013 ou à convenir.

Lieu de travail

Au siège de la Direction du Groupe RCSmobility, à Aigle (Canton de Vaud).

Candidature

Si vous êtes intéressé(e), merci d'envoyer votre candidature par mail à job@rcsmobility.com.

Pour tous renseignements complémentaires: **M. Cédric Putallaz**, Directeur Projets, tél. +41 79 213 34 47 ou cputallaz@rcsmobility.com

ZPV Biel-Bienne

Assemblée générale

L'assemblée a eu lieu le mercredi 29 mai, elle a débuté à 17 h 05 avec une bonne participation des membres.

Les membres ont pris connaissance des affaires courantes et nous avons souhaité la bienvenue à une nouvelle membre du service des relevés de fréquence, Halina Kottelat qui s'est syndiquée ce début d'année. Bienvenue à la ZPV Biel/Bienne.

Nous avons eu la joie de compter parmi nous le collègue retraité Jacques Rüfenacht, et le représentant de la Cope Pascal Prince était à nouveau présent pour nous tenir au courant des affaires en cours.

Tout s'est vite déroulé et les comptes ainsi que le rapport de la commission de gestion, qui nous a été lu par Denis Bessire, ont été acceptés à l'unanimité. Nous avons pu ainsi remercier notre caissier

Sébastien Kocher pour son excellent travail.

Après quoi, les discussions sont portées sur les points que la commission du personnel est en train de traiter, agressions, plaquettes nominatives, intervention dans la presse de Mme Pilloud, etc.

Plusieurs membres ont encore relevé le problème des chemises qui sont livrées sans poches. C'est une chose qui est très mal perçue par les collègues et Pascal a pris note de ce fait. Les discussions ont duré environ 45 minutes, puis nous sommes passés au rapport du président.

Les problèmes courants et les discussions avec VM ont été relevées, mais le point fort était bien sûr les réponses de VM aux deux courriers que la section leur a envoyés concernant les grandes rotations et les minutes des tours du matin. Autant dire que VM ne tient

aucunement compte des signatures des collègues et ne fait rien pour arranger les choses. Dans le rapport, il est également relevé que VM fait la même chose avec la pétition que la ZPV centrale lui a remise concernant les plaquettes nominatives. Après un bref exposé des propositions faites à l'assemblée des délégués et au congrès, le rapport du président est accepté à l'unanimité.

Je tiens encore ici à remercier une fois tout le comité pour son excellent travail et son engagement. Les membres fidèles à toutes nos assemblées et tous les collègues pour leur soutien lors de la récolte des signatures pour les différentes pétitions.

La séance a été clôturée vers 19 h avec le verre de l'amitié dans une bonne ambiance.

Pour la section ZPV
Biel/Bienne: Denis Babey

■ ZPV – commission centrale

Une séance avec VM planifiée

Malgré l'absence en raison de vacances de quelques membres, la commission centrale a bien travaillé lors de sa séance du 18 avril.

Toutes les sections ont reçu le flash «Etat de situation des pétitions ZPV». Il est en effet essentiel que les membres puissent connaître l'importance de leur soutien pour la ZPV et savoir que la ZPV s'engage fortement pour résoudre les problèmes.

On signale par contre un manque de respect de la part de la Gestion du trafic (VM) dans le traitement de ces pétitions. La prochaine audition à propos de la pétition sur le simulateur aura lieu le 20 juin à Zurich-Altstetten. En ce qui concerne celle sur le changement de nom du badge, il faudra encore

lutter. Celle sur les indemnités pour l'étranger, après avoir été refusée plusieurs fois par les CFF en raison d'arguments peu convaincants selon nous, passe maintenant par la voie juridique.

Actuellement, des critiques sont publiées dans certains journaux, à propos du personnel des trains. Cette campagne de diffamation envers le personnel ainsi que la situation dans la vallée du Rhin, les trains spéciaux pour les supporters et d'autres sujets importants feront l'objet d'une séance avec la direction de la gestion du trafic. La ZPV recommande de toujours travailler à deux sur le train, même durant la journée, vu la recrudescence d'agressions. Le représentant de la CoPe du personnel des trains, Thomas Walter, a informé l'assemblée

qu'il y a encore toujours de gros problèmes au niveau des automates. Selon le lieu, l'offre est plus ou moins grande. D'autres critères, comme le nombre d'utilisateurs des différentes catégories professionnelles, devraient être pris en compte. Il a également expliqué que des essais sont actuellement menés avec de nouveaux modèles de chaussures.

AD du 22 mai

17 propositions ainsi qu'une résolution de l'assemblée des délégués et une résolution du congrès seront à traiter. Les documents de l'AD seront envoyés début mai.

La prochaine séance de la commission centrale aura lieu le 20 juin à St-Gall, et sera suivie du 40^e tournoi de football du personnel des trains.

ZPV

COURRIER DES LECTEURS

Gothard

J'ai récemment participé à une visite guidée du formidable ouvrage qui nous intéresse tous, cheminots. Ce chantier force l'admiration par son organisation tentaculaire avec tous les métiers qui y sont associés. Je souhaite vivement que tout puisse se terminer sans accroc et que tous les fournisseurs aient donné le meilleur, conformément à leur cahier des charges.

Mon propos est ailleurs : L'impressionnant concept de sécurité me semble prévoir le plus d'événements humainement possibles et c'est très bien. Je vois toutefois un point faible important qui aurait dû aboutir à d'autres dispositions, c'est le centre de contrôle de Pollegio. A mon avis, cette construction qui contient nombre d'éléments humains et techniques utiles à l'exploitation est des plus vulnérables en cas d'événements qui pourraient être dirigés contre elle.

Cette tour périscopique telle qu'elle a été imposée par les architectes n'est d'aucune utilité sous cette forme. On me dira, qu'une fois cette portion de vallée remise en état et reverdie, ce monument « marquera le paysage », rêve de tout architecte. Le futur axe ferroviaire le plus important d'Europe n'est ni un aéroport ou une gare du XX^{ème} siècle. Une tour de contrôle à l'ancienne est proprement superflue. Il eût été plus sûr de mettre ces installations sous roche (on a assez creusé) et plus simple et moins onéreux de loger le personnel dans un discret bâtiment au milieu de la verdure, par exemple.

Pendant toute ma carrière à l'immobilier des CFF, la frénésie des architectes m'a toujours impressionné et cela continue ...

Albert Fahrni, Soleure

■ Cours Movendo organisé par la ZPV

Gérer une clientèle difficile

Le cours « Travailler avec une clientèle difficile » a eu lieu le 11 avril dernier.

Le cours a été tellement bien suivi, également par les Romands, qu'il a été traduit par Frédy Imhof. Merci!

Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV, a présenté un exposé le matin, sur les mesures négociées avec les CFF suite aux agressions. La deuxième partie a été l'occasion de parler du temps de travail, des BAR, etc. Les questions sur les plans de service et autres ont pu être posées, c'était important pour les membres.

C'est Andreas Menet qui a répondu à ces questions. Des objectifs à court et moyen terme ont été fixés. Il est ressorti de la journée que les participants souhaitaient pouvoir décider à nouveau eux-mêmes

quand et où ils travaillaient en civil et non pas en uniforme. Autre point: il est souhaité que les chefs de team puissent faire de plus grands groupes au lieu des groupes de 2 ou 4 habituels. Ces points sont ajoutés à la listes de points en suspens de la ZPV.

Agressions

On a échangé des idées au sujet de la prévention et de l'autodéfense. Pascal Fiscalini a distribué une check-list lors d'agressions, déjà distribuée il y a quelques années, ainsi que la carte agressions. Il a été souligné qu'il faut dans tous les cas signaler le cas via un ESI (système informatique de gestion des événements déterminants pour la sécurité) à esibiku@zpv.ch. La secrétaire centrale, Janine Truttman, établit une liste nationale des cas.

ZPV

Angle droit

L'addiction : une maladie ou non ?

Qu'est-ce qu'une dépendance ?

Une bière le samedi soir, un ou deux verres de vin pendant le repas ou une petite grappa avec le café, c'est un petit plaisir qu'on s'offre ou c'est déjà plus que ça ?

Le terme d'addiction est lié à la dépendance, à une drogue, quelle qu'elle soit. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a opté pour la définition « syndrome de dépendance », afin de ne pas stigmatiser les personnes concernées. L'addiction est définie comme :

- un désir ou un besoin invincible de consommer une substance ;
 - une tendance à augmenter la dose (tolérance) ;
 - une dépendance psychologique et souvent physique à l'égard des effets ;
 - des conséquences (émotives, sociales, économiques) nuisibles.
- Ce syndrome de dépendance est reconnu comme une maladie et accepté comme raisons de donner une rente des assurances sociales sous certaines conditions légales.

L'origine de la dépendance est variée. Il y a autant de

raisons que de personnes concernées.

Dépendants de quoi ?

On peut être dépendant de tout. Le plus connu reste les drogues illégales comme l'héroïne, le cannabis, etc. On peut aussi être dépendant de substances légales, comme les médicaments, l'alcool et les cigarettes. Ou de la nourriture. D'autres comportements addictifs se font toujours plus fréquents : l'addiction au jeu, au travail, au sport, etc. On sait que la dépendance occasionne des coûts élevés et une grande souffrance dans la société. La conduite de véhicules devient problématique, notamment. Mais beaucoup des personnes souffrant de dépendances sont dans la vie active et leur problème n'est pas vraiment reconnu. Et, à la base, les employés ont

l'obligation de se présenter à leur travail en état de travailler. Ce n'est pas la perception de l'employé lui-même qui est déterminante. Car le travail avec des machines ou des instruments dangereux, la conduite de véhicules et le maniement de substances nocives nécessitent une capacité de travailler objective. Des dérogations à ces prescriptions représentent une infraction au devoir de diligence et de fidélité et peuvent avoir des conséquences en matière de droit du travail, conséquences qui vont jusqu'au licenciement.

Le syndrome de dépendance est considéré comme une maladie. Donc, lorsque la personne manque le travail, il en va de la réglementation en cas de maladie et d'accident. Les employeurs qui prennent ce genre de

problèmes au sérieux édictent des mesures et règles en matière de prévention et de soutien. Bien que l'addiction soit considérée comme une maladie, en cas d'accident lié, comme en cas de travaux dangereux, on met souvent encore un peu la faute sur la personne concernée, du moins en partie. Et certaines prestations, notamment des assurances sociales ou de l'assurance-accident, peuvent alors être réduites. Afin d'éviter de tomber dans les addictions, un environnement respectueux, des perspectives d'avenir et une proportion de stress qui reste supportable sont déjà un bon début. On ne peut jamais exclure totalement les risques, mais on peut au moins essayer de les minimiser.

L'équipe de la protection juridique

Member Stars 5+: l'action de recrutement de l'année 2013

L'adhésion au SEV vaut le coup: vous recevrez de nombreuses prestations pour une modeste cotisation

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

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

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 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.

Règlement de l'action Member Stars 5+:

1. Tous les membres SEV peuvent prendre part à l'action Member Stars 5+ à l'exception du personnel professionnel SEV.

2. La période de recrutement valable est comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 16 décembre 2013.

3. Les prix attribués sont les suivants:

Pour chaque nouveau membre recruté, le recruteur reçoit la prime habituelle de 50 francs.

Pour deux membres recrutés, le recruteur reçoit en plus **la mappe de conférence exclusive SEV ou un étui iPad**, produits par Anyway Solutions.

Pour cinq membres recrutés, il y a **doublement de la prime**: le recruteur reçoit donc 250 francs supplémentaires, ce qui fait 500 francs en tout.

A chaque 5^e membre recruté, il y a **doublement de la prime**, donc 1000 francs en tout pour 10 membres recrutés, 1500 francs pour 15 membres recrutés, etc.



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

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Recruté par:

Nom/prénom:

Nom/prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/lieu:

Code postal/lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

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

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

Richard Comte, conseiller régional de SEV Assurances qui a passé chez Helvetia

Comment vit-il le changement ?

La reprise par Helvetia Assurance du portefeuille de SEV Assurances a été une surprise pour beaucoup de membres, y compris les collaborateurs et conseillers régionaux de SEV assurances. Le choix d'Helvetia est acquis, les raisons pour abandonner l'enseigne SEV connues, il s'agit à présent d'aller de l'avant pour servir nos membres. Comment les Romands vivent-ils ce changement? Richard Comte, conseiller régional SEV Helvetia, s'exprime.

■ Comment as-tu ressenti ce changement et quelle a été ta réaction ?

Lors de l'annonce de la reprise du portefeuille de SEV assurances par Helvetia Assurances, j'ai été surpris et étonné. Par la suite, j'ai adhéré et je suis convaincu que ce choix est une chance pour moi et tous nos membres.

■ Pourtant, à l'avenir, tu continueras de servir les membres SEV dans le cadre d'Helvetia Assurances après plus de 15 années de pratique avec SEV Assurances Coopérative, pourquoi ?

J'ai accepté de reprendre mon activité chez Helvetia pour honorer mes engagements pris envers les membres fidèles et leur assurer toujours à l'avenir les meilleurs conseils et la continuité en matière de prévoyance.

Les produits à disposition chez Helvetia sont adaptés à nos membres SEV, plus particulièrement il est également possible de les conseiller au niveau des assurances privées (voitures, ménage, etc.). L'offre de cette large palette de produits est totalement nouvelle et est de nature à séduire nos collègues.

Tu n'as donc pas de doutes,

les membres SEV seront bien servis grâce à Helvetia Assurances ?

Etant donné que plusieurs conseillers SEV Assurances ont assuré la continuité chez Helvetia, nos membres sont rassurés. Avec Helvetia, nous disposons d'une structure saine et avons également la chance de disposer de bonnes formations continues. Le conseil et l'accompagnement de nos membres ne peut qu'évoluer de façon positive à l'avenir et je m'en réjouis véritablement.

*Propos recueillis
par Jean-François Milani*

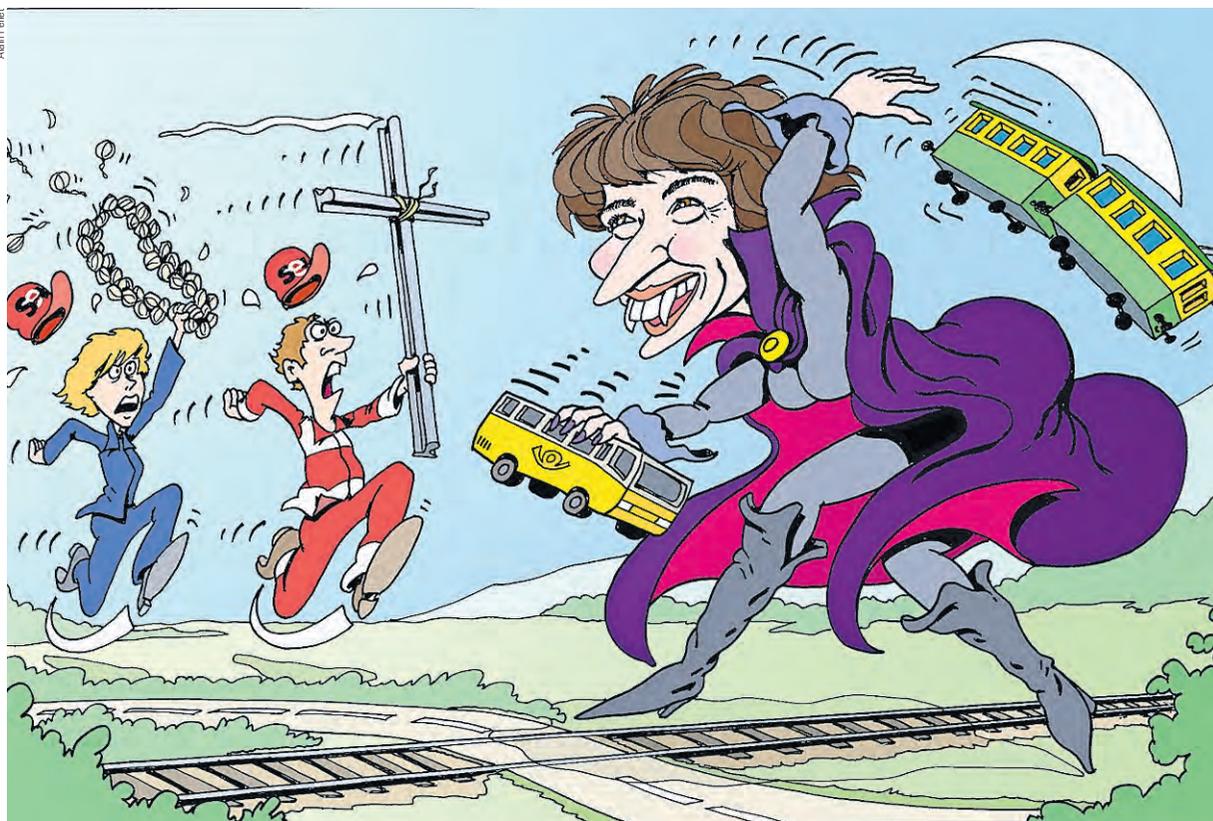
Contact

Richard Comte
Agence générale de Fribourg
rte du Mont Carmel 2
1762 Givisiez
E-mail: r_comte@hotmail.com
Mobile: 079 218 38 13



Richard Comte: Helvetia est une chance pour les membres SEV.

PELLET PIOCHE: Doris Leuthard envisage de supprimer 17 lignes ferroviaires régionales.



EN VITESSE

Train école

La conseillère fédérale Doris Leuthard et le directeur général exécutif des CFF, Andreas Meyer, ont inauguré le mardi 21 mai le nouveau train école et découverte des CFF. Sous le slogan «Responsabilité», le programme de formation scolaire a ainsi entamé sa tournée suisse. Entièrement remanié, le train propose aux enfants et aux jeunes un espace d'apprentissage unique sur les thèmes de la sécurité, de l'utilisation durable de l'énergie et de la mobilité. Depuis plus de dix ans, le train école et découverte des CFF, véritable classe sur les rails, accueille les écoliers âgés de 11 à 16 ans. Environ 150 000 écoliers des degrés primaire et secondaire l'ont déjà visité dans plus de 80 gares. Outre le train école et découverte, le programme de formation scolaire comprend des supports pédagogiques.

Maghreb

Démocratie et justice sociale pour un peuple sans frontières

Le nord de l'Afrique est en profonde mutation. Les mouvements populaires de la région luttent pour une société équitable et égalitaire. Pour l'instaurer, ils comptent notamment sur notre solidarité. A l'occasion de son 30^e anniversaire, le SOLIFONDS s'appuie sur sa longue expérience de la solidarité afin de rendre compte de la situation dans le Maghreb.

Pour nonante-six Algériennes et Algériens qui se rendaient au Forum social mondial, organisé du 26 au 30 mars à Tunis, le voyage s'est achevé à l'aube du 25 mars. A la frontière avec la Tunisie, les autorités algériennes leur ont notifié qu'ils n'avaient pas l'autorisation de sortir du pays. Les délégués de la ligue des droits humains, des syndicats autonomes, des comités de chômeurs, de l'organisation des disparus et de

l'association des juristes indépendants sont restés bloqués à la frontière, jusqu'à ce qu'on leur permette de sortir du pays... le dernier jour du forum!

Selon Rachid Malaoui, président du syndicat autonome SNAPAP, «le régime voulait éviter que les atteintes aux droits humains en Algérie soient évoquées devant le Forum social mondial». Les protestations sociales et les manifestations quotidiennes (plus de 11 000 en 2012!) semblent causer une grande nervosité au sommet du pouvoir. Le gouvernement s'en est d'ailleurs déjà pris aux chômeurs des pays du Maghreb en février 2012.

Le matin du 20 février, onze chômeurs venus de Mauritanie, du Maroc et de Tunisie avec l'appui du SOLIFONDS, afin de participer, en Algérie, au forum maghrébin pour la lutte contre le chômage, ont été arrêtés par la police. Celle-ci les a ensuite transférés à l'aéroport où certains ont dû



Dans le Maghreb, la démocratie doit encore être conquise.

attendre jusqu'à trois jours avant d'être expulsés du pays. Pendant ce temps, les participantes et les participants algériens au forum ont été arrêtés au siège du syndicat autonome SNAPAP et détenus sur place durant toute la journée.

Par ces mesures répressives, les autorités et les forces de l'ordre algériennes ont empêché la tenue du forum, qui

avait pour but de rassembler les divers comités contre le chômage et le travail précaire au sein d'une «union maghrébine». Des rencontres préparatoires organisées en Tunisie et au Maroc avaient clairement démontré à quel point une action commune est essentielle dans le Maghreb, surtout lorsqu'il s'agit d'améliorer les conditions de vie des gens et de lutter pour les libertés individuelles et collectives. Comme l'écrit le groupe de travail préparatoire: «Nous voulons construire ensemble un système économique solidaire, afin de garantir la redistribution des richesses et d'instaurer la justice sociale pour un peuple sans frontières.»

Rachid Malaoui constate que la population algérienne a été la première du Maghreb à faire la révolution, en 1988, et à obtenir une certaine ouverture politique. Cet élan a hélas été stoppé net par la guerre civile entre les islamistes et le régime. Lorsqu'ils exigent «la démocratie et la dignité», les mouvements démocratiques et populaires de Tunisie, d'Égypte et du Maroc s'opposent aujourd'hui à un régime sécuritaire

similaire et au même fondamentalisme religieux. Deux années après les vastes soulèvements populaires en Afrique du Nord, il apparaît que cette lutte sera longue et difficile.

Ayant fait l'expérience des libertés politiques et sachant que leurs gouvernements sont incapables de résoudre les problèmes économiques et sociaux, les mouvements populaires sont convaincus que plus rien ne sera jamais comme avant. Pour mener la lutte, ils ont fait appel à notre solidarité, car ils ont aussi besoin d'un soutien direct et rapide, comme celui que le SOLIFONDS est à même de fournir (lire l'encadré). L'essentiel, c'est de nous opposer ensemble à une politique économique qui place les intérêts du Nord au centre de ses préoccupations, ainsi qu'à une politique migratoire toujours plus répressive. C'est le seul moyen de réaliser les objectifs des soulèvements en Afrique du Nord: démocratie participative, économie solidaire et justice sociale.

Urs Sekinger,
coordinateur du SOLIFONDS

SOLIFONDS – 30 ANNÉES DE SOLIDARITÉ

Partout dans le monde, syndicats, mouvements de sans-terre, groupements de femmes et d'autochtones, associations de défense des droits humains et organisations populaires luttent pour la justice sociale, une démocratie participative et le respect de leurs lieux de vie. Nous nous devons de les soutenir, car cette lutte pour un monde plus juste est aussi la nôtre! Fondé en 1983 par l'Union

syndicale suisse, le PS Suisse, Solidar Suisse (Œuvre suisse d'entraide ouvrière) et treize organisations actives dans la politique de développement, le SOLIFONDS (Fonds de solidarité pour les luttes de libération sociale dans le tiers monde) apporte un soutien rapide et sans excès bureaucratiques. C'est ce qu'il fait dans le Maghreb en soutenant les syndicats autonomes, les groupements de femmes, un

réseau pour des alternatives économiques ou les diplômés chômeurs. Ce soutien, nous ne pouvons le fournir que grâce à nos donatrices et à nos donateurs. Nous espérons que leur nombre augmentera sensiblement à l'avenir, car le SOLIFONDS a un urgent besoin de fonds afin de soutenir les luttes de libération sociale, seules à même de changer le monde. www.solifonds.ch

SOLIFONDS

Nouvelle publication: l'histoire du SEV depuis 1970 (144 pages)

SEV – de la fédération au syndicat

L'historien Adrian Zimmermann a présenté le livre sur l'histoire du SEV depuis 1970 en grande première lors du Congrès. Le livre peut être commandé dès maintenant au SEV.

Le père spirituel de la chronique SEV est le président Giorgio Tuti en personne. « Dès le début, ça m'a dérangé que l'histoire du SEV s'arrête en 1969 », explique-t-il. Un livre avait en effet été publié à l'occasion des 50 ans du SEV. L'histoire du SEV n'avait plus

été relatée depuis lors, même s'il y a eu des périodes bien tourmentées. Lui-même syndicaliste actif, l'historien Adrian Zimmermann a reçu le mandat de rédiger cette chronique. Dès le départ, il était clair qu'il n'allait pas s'agir d'un outil scientifique mais



Un beau livre agréable à lire: la chronique SEV de 1970 à 2010.

INFO

Comment commander la chronique SEV?

La chronique peut être commandée au prix de 35 francs par exemplaire* auprès du SEV. Le plus simple est d'aller sur notre site internet, sous:

www.sev-online.ch/fr/shop

Il est également possible de commander par carte postale ou courrier au SEV, shop, case pos-

tale, 3000 Berne 6. Merci d'indiquer la quantité et la langue désirée; ne pas oublier non plus d'indiquer le nom et l'adresse de la personne à qui le colis doit être envoyé.

*Frais d'envoi de 5 francs pour un exemplaire. Dès deux exemplaires, frais d'envoi offerts!

plutôt d'un livre accessible à tous les intéressés, richement illustré. Le livre est désormais disponible, sous le titre « Le SEV en mouvement: de la fédération au syndicat ». Il se compose notamment de quatre chapitres, un par décennie décrite, avec bien sûr des liens sur la situation politique suisse en général et les transports publics en particulier. Dans sa conclusion, Zimmermann écrit: « Il est évident que le SEV – comme tous les syndicats – n'a pas volé de succès en succès au cours des 40 dernières années. » Mais: « Mener

la lutte syndicale commune des salariés sans perdre de vue les particularités des transports publics fut, est, et restera le défi central que le SEV a maîtrisé avec succès. » Le texte a été traduit en français par Serge Anet et en italien par Marco Gehring, avec le soutien du service de traduction SEV. La rédaction de *contact.sev* a soutenu l'auteur concernant le texte. C'est Stämpfli Publications à Berne qui a été chargée de la mise en page et de l'impression de l'ouvrage. Le livre est disponible auprès du SEV, en exclusivité. *pmo/Hes*

Photomystère: « Où a été prise cette photo? »



Le concours de *contact.sev*

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 10:

Voie ferrée désaffectée qui servait à charger un train sur un bateau (photo prise à Lucerne).

Le sort a désigné **Raphael Wäfler de la section VPT Zentralbahn**, domicilié à Sarnen, qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la nous à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: mystere@sev-online.ch

Sur Internet

Rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 12 juin 2013