

Une CCT historique

Le SEV est en passe de signer une convention collective de travail historique avec les Remontées mécaniques bernoises.

Page 3

« Non au salaire au mérite »

Réunis en assemblée, les membres SEV VPT-TPG refusent le salaire au mérite que leur entreprise veut introduire dès le 1^{er} janvier.

Page 5



Riviera vaudoise

Daniel Monod, s'exprime sur la prochaine fusion entre MOB et VMCV. Page 9

Projet du Conseil fédéral « Réforme de la prévoyance vieillesse 2020 »

Après la manif Berset s'explique

Samedi 21 septembre nous étions plus de 15 000 sur la Place fédérale pour manifester contre le projet de réforme des retraites du Conseil fédéral. Projet qui veut élever à 65 ans l'âge de la retraite des femmes et baisser le taux de conversion du 2^e pilier. contact.sev a demandé à Alain Berset de répondre aux inquiétudes des syndicalistes. Le conseiller fédéral fribourgeois justifie cette réforme par la nécessité de garantir sur le long terme la prévoyance vieillesse. Il est aussi très critique envers l'initiative des syndicats « AVS plus ».

Interview pages 6 et 7



Thierry Parabel - L'Événement syndical

Agent de train au féminin

Changements perpétuels

Il y a 30 ans, les CFF engageaient pour la première fois des femmes comme agents de train. Depuis, elles se sont établies dans d'autres professions comme conductrice ou cheffe de train. Néanmoins, régulièrement, il apparaît qu'elles doivent se battre pour obtenir le respect auquel elles ont droit. Le visage de la profession a drastiquement changé ces 30 dernières années. Dans

les années 80, les trains marchandises étaient encore accompagnés. Et la transformation se poursuit: le système de vente des billets en est un exemple supplémentaire. Le personnel des trains souhaite une valorisation de ses tâches d'accompagnement de la clientèle.

Dossier pages 10 à 12.

EDITO

Partenariat social dans les Alpes bernoises

En automne 2012, le comité de l'association des Remontées mécaniques suisses (RMS) a renoncé au projet de mettre sur pied une convention collective nationale cadre couvrant tout le secteur des remontées mécaniques de notre pays. Dans les rangs des RMS, l'opposition à un tel projet était trop forte. Mais ce n'était pas le cas pour l'association des Remontées mécaniques bernoises: cette association cantonale voulait négocier – à l'exception des Jungfraubahnen – une convention collective cadre cantonale.

Mardi 22 octobre prochain, le SEV et les Remontées mécaniques bernoises mettront la dernière main au projet de convention collective cadre cantonale. Pour la première fois dans ce secteur réputé être un désert syndical notamment à cause du travail saisonnier, des normes de travail cadres et des salaires minimaux ont pu être négociés entre partenaires sociaux.

Même si les conditions de travail et les salaires durement négociés par le SEV et l'association des Remontées mécaniques bernoises sont inférieurs aux standards des entreprises de transports publics, cette convention collective cadre cantonale constitue néanmoins un pas en avant vers davantage d'équité sociale et salariale.

Peter Peyer, secrétaire syndical SEV

Les syndicats en force à la caisse de pension

Les candidats des syndicats, dont les quatre du SEV, ont été élus facilement à la caisse de pension des CFF. Les assurés ont ainsi montré qu'ils tenaient à y être défendus par eux. La caisse de pension doit encore se prononcer sur le projet de rentes variables contre lequel se bat le SEV, dont la pétition peut être remplie jusqu'au 15 octobre.

Page 15

PARLEMENT

Décisions de la session d'automne

■ Le Parlement a accepté la révision de **la loi sur la réduction du bruit émis par les Chemins de fer**, qui comprend un crédit d'engagement d'un milliard et demi de francs. Objectif: parvenir à protéger 80 % de la population victime de ces nuisances sonores. **Edith Graf-Litscher, conseillère nationale PS/TG et secrétaire syndicale SEV**, est satisfaite du résultat, puisque «certains vieux wagons, surtout en provenance de l'étranger, dérangent encore la population dans son sommeil».

■ L'axe ferroviaire du Gothard devrait être adapté au transport de **semi-remorques d'une hauteur de 4 mètres**. Le Conseil des Etats a accepté de libérer 990 millions pour financer l'aménagement, sans toutefois toucher à la caisse des routes. Le Conseil des Etats a aussi ouvert la porte à des travaux supplémentaires sur la ligne du Lötschberg, côté italien, en augmentant le crédit-cadre de 50 à 280 millions.

■ Le Conseil des Etats a recommandé **le rejet de l'initiative populaire de l'USS sur les salaires minimums**, par 31 voix contre 13. Ce sujet s'en va maintenant au Conseil national.

■ Le Conseil national a adopté tacitement un postulat de la commission des transports demandant au Conseil fédéral un rapport sur l'électrification de la ligne ferroviaire du Rhin supérieur. Il réclame l'étude de différentes mesures, comme la cadence à la demi-heure ou la reconnaissance des AG suisses.

■ Les magasins des régions périphériques devraient ouvrir le dimanche. Le Conseil national a accepté une motion PDC demandant une modification de la loi sur le travail à cette fin. **Philipp Hadorn, conseiller national PS/SO et secrétaire syndical SEV**, est inquiet, car ce genre de décision «va être suivi par d'autres attaques qui visent à lever toutes les limites sur le temps de travail».

Comité SEV

Une CCT historique en pa

Le comité SEV a approuvé le 27 septembre la CCT cadre que notre syndicat a négociée avec les Remontées mécaniques bernoises.

Tout n'est pas encore réglé car les Remontées mécaniques bernoises (BBB) doivent encore donner leur aval le 22 octobre prochain, réunies en assemblée. Mais les négociations entre le SEV et les BBB ont accouché d'une convention collective cadre (CCT) que le comité SEV a adoptée à l'unanimité le 27 septembre dernier et dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} novembre et qui sera valable pour une durée de quatre ans. «Ça n'arrive pas tous les jours de pouvoir se réjouir de l'adoption d'une CCT qui est notre domaine d'action principal, s'est exclamé Giorgio Tuti, président SEV. Ce texte est le fruit d'un long processus. Il y a eu de fortes oppositions. On aurait pu tout enterrer, mais on y a cru, dans



La CCT prévoit des salaires minimaux de 4000 fr. pour les employés des remontées mécaniques.

une branche, le tourisme, qui est un désert syndical.»

Le projet de convention élaboré par les Remontées mécaniques suisses et le SEV a servi de base de discussion. Les principales entreprises bernoises qui exploitent au moins une installation de remontées mécaniques au bénéfice d'une concession de l'Office fédéral

des transports sont d'accord avec ce projet de CCT. Malheureusement, les Chemins de fer et remontées mécaniques de la région de la Jungfrau refusent le texte pour des raisons idéologiques.

Cette CCT cadre prévoit l'instauration de salaires minimaux à 4000 fr. brut par mois ou 22 fr. 85 de l'heure plus les va-

cances. Une première dans la branche sur une base contractuelle entre partenaires sociaux. Le SEV parvient ainsi à faire accepter l'une des revendications majeures des syndicats de l'USS.

La CCT prévoit néanmoins la possibilité d'accepter des salaires plus bas pour ceux qui exercent déjà une autre acti-

Markus Jordi, chef du personnel CFF, critique le SEV dans la communication interne aux CFF

Rentes volatiles: où est la vérité ?

Markus Jordi a contre-attaqué sur le thème des rentes variables juste avant la manifestation des syndicats.

«Les futurs retraités ont également mérité des rentes convenables et justes», citation de Jordi. Personne ne remet pourtant cela en cause. Le chef du personnel aux CFF parle ensuite des sommes nécessaires actuellement pour payer les rentes: il faut davantage pour redistribuer aux pensionnés que ce qui est perçu via les cotisations d'assainissement. «L'USS et le SEV n'ont pas l'air de s'en faire à ce propos», continue-t-il, en expliquant



Berne, le 21 septembre 2013

que les trois adjectifs utilisés par le SEV (choquant, mesquin et dangereux) seraient mal appropriés, puisque ce serait exactement le contraire selon lui.

«Markus Jordi a été fortement critiqué aussi bien dans les médias qu'au niveau politique, il est donc compréhensible qu'il essaie de se défendre»,

explique Aroldo Cambi, chef des finances au SEV, lui-même membre du Conseil de Fondation de la Caisse de pension CFF. Cambi rejette la critique faite au SEV: «Il est faux de nous reprocher de ne pas nous soucier de l'avenir de la Caisse de pension, juste parce que nous trouvons ces rentes variables intolérables!»

Cambi souligne que Jordi, en essayant de mettre, par ses propos, les actifs et les retraités en opposition, joue sur un terrain dangereux. «Ce sont les gens qui paient des cotisations d'assainissement depuis des années qui sont les plus concernés par les rentes variables», explique Cambi, qui met en garde contre le fait que

seuls les actifs et les retraités assumeront alors les risques liés aux placements et plus du tout l'entreprise. La sécurité des revenus doit pourtant être en première place, également pour les pensionnés.

Les rentes variables seraient une mesure prise dans une période temporaire mais assez longue, ce qui est exactement le contraire d'un fonctionnement normal d'une caisse de pension: «Le fait que le taux d'intérêt soit si bas depuis si longtemps est particulier. Cela va se normaliser. Un modèle ne devrait pas résulter de circonstances aussi insolites que celles-là!» affirme Cambi.

...esse d'être signée

tivité lucrative importante, tels les agriculteurs. La CCT prévoit également des dispositions cadres pour le temps de travail et le lieu de travail. Des entreprises peuvent négocier des exceptions avec le SEV pour les entreprises à câble. En outre, une commission paritaire, composée de trois membres de chaque partie, est mise en place pour régler les différends.

«Avec cette CCT, le SEV peut montrer aux Chemins de fer et remontées mécaniques de la région de la Jungfrau qu'une CCT est un instrument moderne pour les employés et les entreprises!», a martelé Giorgio Tuti.

Si la CCT devait être refusée le 22 octobre, les entreprises intéressées ont d'ores et déjà décidé de créer une nouvelle association patronale qui signerait alors la CCT négociée. De quoi contourner l'obstacle d'un refus. Qui plus est, la création d'une nouvelle association professionnelle, non cantonale, permettrait l'adhé-

sion d'entreprises de tout le pays... dans une branche qui en est pour l'heure dépourvue.

Du soutien pour les sections

Le comité a aussi pris connaissance du rapport sur le coaching des sections qui sera officiellement lancé en novembre en Suisse alémanique et en décembre en Suisse romande. Pour rappel, la coach, dont le pensum a été augmenté par le comité dès le 1^{er} octobre (de 60% à 100%), a pour objectif de soutenir les sections dans leurs efforts de recrutement des membres. Le coaching se base sur une discussion avec les organisations existantes afin de saisir les éventuels problèmes rencontrés dans le recrutement. La coach ne recrute pas elle-même les membres mais a pour objectif le renforcement du principe: «Les membres recrutent les membres.» Un concept qui a déjà fait ses preuves.

Vivian Bologna

INFO

Le comité en bref

Le comité a accepté rétroactivement l'accord P-VM. Celui-ci prévoit que du personnel d'accompagnement des trains de la division voyageurs des CFF puisse déroger à la législation régissant la durée du travail. Cela concerne uniquement le personnel qui accompagne les trains spéciaux de supporters. La ZPV et le SEV ont accepté cet accord limité à une année en raison de contreparties: les pauses prises à l'extérieur sont ajoutées au temps de travail annuel, les équipes sont composées de deux agents au moins, voire plus. Enfin, le comité appelle les membres actifs à signer, jusqu'au 15 octobre, la pétition contre les rentes variables que projette d'introduire la caisse de pensions des CFF.

CARNET DE BORD

L'exception genevoise

Genève se distingue par ses « Genferei », ses absurdités et ses querelles incompréhensibles pour le commun des mortels. Cependant, c'est aussi le lieu des expérimentations inédites, des premières fois et des premières lignes, une véritable éprouvette de la Suisse. Il faut trier et ne pas confondre les usines à gaz et les pratiques dignes de faire école.

Prenons le statut des tpg (transports publics genevois, voir en page 5). Survivance d'un autre temps diront les adeptes du New Public Management pour qui tout doit être sacrifié sur l'autel de Sainte Concurrence. «Genferei» donc! Pourtant, il y a un autre regard à porter. D'autant plus dans un moment où l'on cherche désespérément des bonnes pratiques dans les établissements publics autonomes.

Le statut est, rappelons-le, un règlement de travail négocié qui encadre les employés. Les salariés dépendant d'un statut (les fonctionnaires, j'ose à peine le rappeler!) rendent des comptes aux citoyens; alors que les employés, dépendant d'une CCT ou d'un règlement, sont des agents au service de clients. En conséquence, les salariés du privé ont un cahier des charges et un salaire alors que les fonctionnaires sont chargés d'une mission et sont rétribués par un traitement.

Les bonnes âmes du Conseil d'Etat et les diligents membres du conseil d'administration veulent voir «améliorer», «adapté», «dépoussiéré», ce vénérable statut en usage depuis 1999. Accusé de plusieurs générations, le statut puise sa force des multiples consensus et négociations issus du rapport de force entre employés et direction. Il s'est construit également de reconnaissances réciproques entre les wattmen, conducteurs de trolley et chauffeurs, mécaniciens, électriciens, tôliers, peintres, soit plus de 80 métiers! Il s'est surtout construit par la négociation syndicale, et par l'appropriation quotidienne de ce qu'il signifie.

La vulgate dit que le syndicat est un «Neinsager», un organe qui empêche la bonne marche des affaires en s'opposant à la nécessaire compétitivité, en empêchant l'ajustement à la demande, bref un débris conservateur du passé. Les Genevois des tpg sont les derniers à préférer le statut à une CCT. Ils y sont attachés. C'est autour de ce statut que se construit leur identité. Ils ne sont pas seulement les employés d'une entreprise de transport, mais ils endossent un statut, prennent une position dans la société. Les commissions statutaires qui y sont prévues obligent l'entreprise à impliquer des salariés délégués par les syndicats. Ceux-ci sont donc consultés, par exemple, sur les conséquences très concrètes de l'amplitude des horaires, sur les contraintes amenées par les nouvelles technologies, sur l'introduction de la sous-traitance dans les procédures de sécurité et ne s'en privent pas. Bien évidemment, la négociation et la recherche de consensus prend du temps, et pas question de faire passer une réforme en trois directives!

Ce que les entreprises recherchent, en engageant force cabinet d'expertises, les tpg l'ont à disposition: engagement, volonté d'amélioration, adaptation perpétuelle, identification à l'entreprise et esprit d'entreprise. Point n'est donc besoin de trouver des jeux de rôle et de payer des week-end en igloo pour améliorer la cohésion de groupe et l'identification à l'entreprise, il suffit de ne pas jeter le statut historique aux orties et de prendre le temps de la négociation! De comprendre et d'accepter que les rôleurs, ceux qui croient mieux faire, ceux qui ont des idées brouillonnes, ceux qui veulent des arguments qui tiennent la route, eux tous, participent à l'excellence. Une manière très genevoise de faire vivre la démocratie en quelque sorte!

Valérie Solano

■ Transports publics de la région lausannoise

Le personnel appelé à voter avant le 25 octobre

Les membres SEV peuvent se prononcer sur le protocole d'accord concernant le nouveau modèle de planification du temps de travail, ainsi que la nouvelle annexe à la Convention collective de travail (CCT) sur le service de piquet, conclus entre les TL et le SEV. Cet accord ne concerne que certaines catégories de personnel et exclut en particulier le personnel de conduite et les employés de l'administration. L'Office fédéral des transports a constaté des manquements dans l'organisation du temps de travail de certaines équipes soumises à des horaires variables, notamment dans le contrôle des temps de repos, et exige des TL des corrections.

Le protocole d'accord prévoit le passage à des tours de service. Les points principaux sont: un

modèle de planification 5/2 garantissant 114 jours libres par année, une moyenne théorique journalière de 485 minutes. En cas de dépassement de la durée du travail quotidienne planifiée pour des raisons inhérentes à l'exploitation, les 20 premières minutes de dépassement sont appelées «Ecart de tour de service». Elles ne sont pas considérées comme heures supplémentaires et doivent être reprises dans le mois suivant. Un solde tampon de 4 heures maximum est autorisé. Dès que le tour de service dépasse 20 minutes, l'intégralité des minutes est transférée dans le compteur HS.

Le service de piquet est clarifié avec quelques améliorations. L'indemnité pour la première intervention entre minuit et quatre heures du matin (lundi au same-

di) et de minuit à six heures du matin le dimanche passe de 200 fr. à 230 fr. La durée théorique du tour suivant un service de piquet est comptabilisée à 100% pour le collaborateur même s'il n'a pas effectué l'entier du tour de service du fait du dépassement de la veille pour respecter le temps de repos.

Conformément aux engagements pris lors de la dernière assemblée du personnel concerné, les négociateurs SEV soumettent ces textes à l'approbation des membres en organisant une votation. Profitez-en et renvoyez votre bulletin de vote jusqu'au 25 octobre au secrétariat du SEV, rue Saint-Martin 36, 1005 Lausanne. Ceux qui n'ont plus leur bulletin peuvent s'adresser au secrétariat.

vbo

La vignette et bien plus si mécontente

Sont-ils devenus fous ou masochistes ces citoyens suisses tellement épris de démocratie directe qu'ils demandent à se prononcer par voie de référendum sur des objets apparemment sans importance? Comme par exemple le 22 septembre dernier sur une simple modification de l'assortiment offert entre une et cinq heures de la nuit par 24 shops (de 120m² maximum) de stations-services sur les aires de repos des autoroutes suisses. Ou le 24 novembre prochain sur l'augmentation du prix d'une vignette annuelle obligatoire depuis 1985 pour circuler sur ces mêmes autoroutes.

Dans le premier cas, les syndicats ont combattu une proposition qu'ils percevaient comme l'annonce de commerces travaillant 24 heures sur 24. L'argument n'a pas porté parce que la révision combattue n'impliquait pas une seule minute d'ouverture supplémentaire des shops d'autoroute. Et même si des motions demandant l'extension des horaires de ces magasins sont en discussion aux Chambres fédérales, leur mise en loi et en vigueur ne va pas se produire si vite. Il sera alors temps de lancer le cas échéant un référendum cette fois pleinement justifié; sauf que son résultat aura été d'avance plombé par l'approbation le 22 septembre d'une révision peu significative qui ne méritait pas d'être soumise au scrutin populaire.

Dans le cas de la votation du 24 novembre prochain sur le prix de la vignette autoroutière, une mauvaise surprise se profile aussi, non plus pour les référendaires mais pour les autorités, Conseil fédéral et parlement réunis. Tous les ingrédients sont en place pour annoncer l'échec du projet d'augmentation de la vignette qui passerait de quarante à cent francs par an. Il y a tout d'abord une demande de référen-

dum munie de 106 000 signatures, soit plus du double du minimum exigé, portée par une forte coalition de gens aux motivations aussi diverses que l'UDC, les Verts, les clubs d'automobilistes et les défenseurs de l'environnement. Tous jugent que la Confédération doit payer ses routes avec les moyens dont elle dispose déjà. A quoi s'ajoutent des Chambres fédérales qui ont tergiversé sur le sujet et un Conseil national qui a fini par dégrader une majorité peu convaincue et donc pas convaincante de 102 oui contre 87 non. Et, pour couronner le tout, un Conseil fédéral qui laisse son entreprenante ministre des Transports, Doris Leuthard, s'enfoncer avec enthousiasme dans un combat aussi difficile que solitaire.

Pour commencer par le plus simple: la vignette dite autoroutière, officiellement dénommée «redevance pour l'utilisation des routes nationales», ne contribuera plus au financement des seules autoroutes. En effet, en application de la nouvelle péréquation financière et surtout pour appâter les régions moins bien desservies, la Confédération reprend à sa charge 17 tronçons de routes cantonales ainsi que la réorganisation des circulations dans l'Ouest lausannois et le Glattal zurichois. Au total, environ 380 km de bitume viennent s'ajouter aux 1800 km du réseau des routes historiquement nationales.

Cette redéfinition n'est pas seulement illustrative d'un fédéralisme à géométrie et interférences variables, générateur d'enchevêtrements et de transferts indéchiffrables entre les cantons et la Confédération. Elle s'accompagne d'une mise à contribution des usagers pour le financement de dépenses d'infrastructures auparavant assumées par

la collectivité, c'est-à-dire par les contribuables. En effet, la Confédération entend bien faire payer aux automobilistes une partie des coûts liés aux routes «reprises» des cantons - grâce à l'augmentation de la vignette. On souhaite bonne chance aux rédacteurs de la brochure d'explications destinée aux citoyens en vue de la votation du 24 novembre. Ils devront faire preuve d'un exceptionnel talent de communicateurs et d'une virtuosité sans pareille pour commenter le projet en toute honnêteté intellectuelle.

Comme si tout cela ne suffisait pas à embrouiller les esprits, le débat sur la vignette à cent francs (avec une variante à 40 francs pour deux mois destinée aux touristes et conducteurs étrangers) se déroulera sur fond d'augmentation du prix de l'essence, plus précisément de la surtaxe sur les carburants, inchangée depuis 1974 et qui devrait passer de 30 à 42-45 centimes par litre dans les années à venir selon le projet mis récemment en consultation. Cette augmentation est sensée compenser la diminution de la consommation de carburant, heureux effet obtenu par la mise en circulation de voitures de plus en plus économiques en «litres au cent».

Autre nouveauté risquée, le produit de la vignette, jusqu'ici un peu plus de 300 millions par an, sera versé au compte récapitulatif des recettes et dépenses liées au trafic routier, en majeure partie tout au moins. Car sur les quelque 9.6 milliards de francs de dépenses imputées l'an dernier au compte routier, 1700 millions (18%) sont allés aux transports publics et notamment au rail.

Loin de soulever une simple question de portemonnaie, le référendum sur la vignette pourrait bien déclencher un vaste débat sur la facture et le financement de la mobilité, routière mais pas seulement. Courage.

Yvette Jaggi



VPT TPG

« Unis contre des salaires au mérite »

Le personnel des TPG donne un signal clair à la direction des TPG: « Ne touchez pas à notre statut. »

Les membres SEV VPT TPG se sont mobilisés le 26 septembre à l'appel de leur comité. C'est que l'enjeu est de taille pour le personnel. Le conseil d'administration des TPG s'en prend au statut du personnel datant de 1999. « Il parle de dépoussiérage, ça va bien au-delà ! », a tonné le président de la section Vincent Leggiero. Une centaine de membres ont assisté aux deux assemblées organisées, l'une au dépôt de la Jonction, la seconde au Bacht.



Le président Vincent Leggiero a reçu un mandat clair des membres en vue des négociations à venir.

Victoire du SEV devant la CRCT

Les membres SEV ont donc donné mission à leurs délégués de négocier le nouveau statut. Avant même le début des négociations dont la première séance aura lieu le 18 octobre, le SEV a déjà remporté une première victoire devant la chambre des relations collectives de travail cantonale (CRCT) que le SEV avait saisie au mois de juin. « La CRCT nous a donné raison ! s'est réjoui Vincent Leggiero. Tout d'abord, le conseil d'administration voulait limiter la délégation des syndicats à 2 membres pour chaque syndicat, soit le SEV, ASIP et Transfair. Tandis que les autres partenaires sociaux ont accepté la demande de la direction, nous avons porté l'affaire devant la CRCT car nous sommes représentés dans les quatre domaines des TPG : exploitation, administration, cadres et technique. Il était donc logique que nous puissions avoir 4 délégués de négociations accompagnés de notre secrétaire syndicale. »

La CRCT a aussi débouté la direction qui souhaitait que les négociations se déroulent à raison d'une séance hebdomadaire, mais le SEV a considéré que ce laps de temps était trop

faible. « Ça fait trois ans que ce statut doit être retravaillé. Ça fait trois ans qu'on attend des nouvelles de la direction. Et, tout à coup, faut que ça aille vite, que tout soit réglé avant la fin de l'année, mais il n'y a pas d'urgence. Nous ne fonctionnons pas comme ça, car en fin de compte c'est vous qui devez dire si vous acceptez le contrat de travail. Vous aurez donc à vous prononcer sur l'état des négociations. La CRCT nous a entendus et le rythme des séances sera mensuel », a indiqué le président de la section.

« Pas de salaire au mérite »

Le cadre étant défini, les négociations proprement dites peuvent débuter ou presque... car le SEV entend poser quelques exigences dès le début : « Il est impératif que la direction accepte que les statuts soient adoptés par une assemblée générale des employés, comme ce fut le cas en 1998, et pas par la délégation syndicale. C'est votre contrat de travail, pas le nôtre ! » a martelé Vincent Leggiero. « Il y a un deuxième point central, c'est la question de la progression salariale. Il y a quelques années, Monsieur Tanner nous avait dit que le salaire au mé-

rite ne serait pas introduit. Le nouveau statut prévoit de faire dépendre les progressions salariales des APOP, les évaluations individuelles. Si ce n'est pas du salaire au mérite, c'est quoi ? Ce point doit absolument être abordé au début des négociations. Le salaire au mérite a forcément des répercussions sur le long terme, car si le salaire ne bouge pas, le renchérissement et les primes stagnent aussi. »

Autre point fortement contesté : la révision de la procédure disciplinaire. « Actuellement, elle est très clairement décrite, a rappelé la secrétaire syndicale Valérie Solano. Dans le nouveau statut, la procédure peut être assouplie et on introduit la notion d'insuffisance de prestation. En outre, dans le nouveau statut, la notion de traitement est abandonnée au profit de salaires. Or, le statut implique une mission, en l'occurrence celle de service public. Cela peut paraître anodin, mais c'est la porte ouverte à dénaturer le statut et à lui préférer, à plus ou moins long terme, une CCT. Or, celle-ci se négocie régulièrement. C'est la sécurité de vos conditions de travail qui est en jeu ! »

Le SEV n'entend pas seulement défendre « des acquis

obtenus de haute lutte. Personne ne nous a fait de cadeaux », a souligné Vincent Leggiero. « Les négociations vont être dures, mais nous n'y allons pas comme des bœufs à l'abattoir. Il est fondamental que les TPG reconnaissent la maladie professionnelle de la même manière que les accidents. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Or, il y a de plus en plus de burn-out liés aux conditions de travail. »

Le SEV souhaite aussi que les

pères puissent obtenir un congé paternité de un mois à prendre durant la première année après la naissance de l'enfant. Les membres ont donné un mandat clair à leurs délégués. Si la direction n'entend pas les revendications des salariés, des débrayages ne sont pas exclus, tant la grogne se fait sentir dans les rangs des employés.

Vivian Bologna

Le SEV quitte la commission des horaires

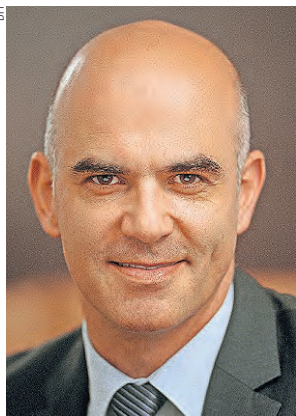
Il a aussi beaucoup été question des définitions de roulement. Les trois délégués du SEV ont quitté la commission des horaires, certes consultative. « Pour nous, il s'agit de clarifier la situation. La commission affiche des informations mensongères en disant que les partenaires sociaux sont d'accord avec les définitions de roulement. Or, c'est faux ! L'ASIP et Transfair le sont, mais pas le SEV. En se retirant de cette commission, le SEV entend protester contre son fonctionnement et veut ainsi que les employés des TPG puissent se rendre compte de quels partenaires sociaux on parle !

Oui à la concertation. Non à la compromission ! », a martelé Vincent Leggiero.

Actuellement, les horaires définis sont largement dépassés, « mais la commission fait tout sauf s'occuper des horaires ». Les membres ont soutenu le retrait du SEV de cette commission et donné mandat au comité de planifier des mesures de lutte si les définitions de roulement ne devaient pas être améliorées. Et le président de rappeler qu'avec le taux de syndicalisation aux TPG, « la direction ne peut pas faire ce qu'elle veut ».

vbo

Projet du Conseil fédéral « Réforme de la prévoyance vieillesse 2020 »



Retraites : on ne se Berset pas d'illusions

Suite à la manif du 21 septembre contre son projet de réforme des retraites, le conseiller fédéral Alain Berset répond aux inquiétudes des syndicalistes actifs et pensionnés de notre pays. Le maintien du niveau de prestations de l'AVS et des caisses de pension aura un coût.

■ contact.sev: Samedi 21 septembre, quelque 15 000 syndicalistes ont manifesté sur la Place fédérale pour défendre leurs retraites. De nombreuses femmes étaient présentes pour notamment dénoncer votre projet de relever l'âge de la retraite des femmes à 65 ans comme les hommes, alors que l'on sait qu'en Suisse les femmes gagnent en moyenne 18% de moins que les hommes. Ne vaudrait-il pas mieux d'abord chercher l'égalité salariale ?

Alain Berset: L'égalité salariale n'est effectivement pas encore atteinte en Suisse et il faut que cela change. La prévoyance vieillesse ne doit cependant pas servir à ça en pre-

mier lieu. Elle a de grands défis à relever. L'objectif est de maintenir le niveau des prestations, ce qui est déjà difficile. Le fait d'y ajouter encore l'égalité salariale alourdit la réforme. Si celle-ci n'aboutit pas, les rentes des prochaines générations de retraités ne seront pas garanties. C'est pourquoi la réforme de la prévoyance vieillesse est conçue comme un paquet de mesures, comprenant notamment l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes d'une année. En contrepartie le Conseil fédéral y voit de nettes améliorations. Ainsi, par exemple, les personnes qui ont commencé à travailler jeunes et auront de faibles revenus à la fin de leur carrière pourront partir plus tôt

à la retraite. La réforme améliore également la prévoyance professionnelle des personnes qui ont travaillé à temps partiel ou chez plusieurs employeurs. Les femmes sont souvent les principales bénéficiaires de ces deux mesures. L'augmentation de l'âge de la retraite des femmes a donc aussi des effets secondaires positifs, car l'année supplémentaire de cotisation à la prévoyance professionnelle engendre des rentes plus élevées perçues des caisses de pension.

■ Il y a trois ans, le peuple a refusé nettement la diminution du taux de conversion du 2^e pilier. Pourquoi le Conseil fédéral revient-il avec cette même proposi-

tion? La décision du peuple ne compte-t-elle pas ?

Si nous ne voulons pas mettre en péril la stabilité du 2^e pilier, une adaptation du taux de conversion minimal est inévitable et ce, même s'il ne s'agit pas de la même proposition qu'il y a trois ans. Le 7 mars 2010, le peuple a dû se prononcer sur la proposition de baisser les rentes du 2^e pilier obligatoire de près de 10 pour cent. La réponse a été un non très clair et il n'y a pas à tergiverser. Le nouveau projet du Conseil fédéral ne baissera aucune rente de la prévoyance obligatoire. Les mesures de compensation doivent permettre une adaptation du taux de conversion sans que cela implique des rentes plus faibles. Le Conseil fédéral souhaite en outre améliorer la transparence dans le marché de la prévoyance professionnelle afin que les assurés puissent avoir la certitude que leurs avoirs de vieillesse ne disparaissent pas dans de fausses mains.

■ Vous proposez de réformer conjointement l'AVS et le 2^e pilier. N'y a-t-il pas un risque de démantèlement des assurances sociales ?

Au contraire: seule une réforme globale des 1^{er} et 2^e piliers va permettre d'améliorer la transparence et donc la confiance et de maintenir le niveau des prestations. Les deux

piliers ont fondamentalement le même problème. A moyen et long termes, ils ne sont pas suffisamment financés. Et deuxièmement, une réforme globale supposera plus de transparence: la population aura une meilleure vision et les assurés se rendront mieux compte des prestations qu'ils reçoivent et ce qu'il leur en coûte pour cela. Troisièmement, nous instaurerons une confiance accrue: personne ne devra craindre une réforme en tranches, selon la tactique du salami. Quatrièmement, cette démarche nous accorde aussi une marge de manœuvre. Pour le Conseil fédéral, un démantèlement des assurances sociales est exclu. Il a été très clair: pour les rentes de l'assurance vieillesse obligatoire, aucune baisse n'est envisagée. Le niveau actuel des rentes doit être maintenu.

■ Le 1^{er} pilier comporte une forte composante de solidarité. Les actifs sont toujours plus sollicités pour financer les rentiers, sans savoir s'ils bénéficieront de bonnes prestations lorsqu'ils seront retraités. Le système n'a-t-il pas atteint ses limites ?

C'est justement pour cette raison que nous avons besoin d'une réforme. Il faut restaurer la confiance des citoyennes et des citoyens et en particulier des représentants des jeunes

BIO ET SOUVENIR

Alain Berset est né le 9 avril 1972 à Fribourg. Docteur en sciences économiques. Conseiller aux Etats PS Fribourg de 2003 à 2011. Conseiller fédéral dès le 1^{er} janvier 2012. Marié et père de trois enfants.

Début novembre 2005, CFF Cargo annonce la suppression de 650 postes de travail dont une cinquantaine au KSC (Centre service clientèle) de Fribourg. Alors conseiller aux Etats, Alain Berset (qui avait encore quelques cheveux sur la tête) était venu apporter son soutien au SEV dans le cadre d'une assemblée extraordinaire du personnel du KSC.





Alain Berset au sujet des rentes variables : « Comme toutes les caisses de pension, celle des CFF est soumise à la gestion paritaire entre partenaires sociaux. Ce sont eux qui décident. J'imagine que tous ont intérêt à garantir des rentes stables et sûres. »

générations. L'AVS repose sur un contrat qui lie les générations. Elle a été créée en 1948 mais a ensuite toujours été adaptée. Et il n'y a pas de raison de changer les choses après 65 ans. Mais il faut, comme par le passé, continuer à adapter la prévoyance vieillesse aux nouvelles réalités sociales. Prenons par exemple la rente de survivant. On ne peut plus exiger des autres cotisants de financer une rente aux femmes, seulement parce qu'elles ont une fois été mariées. L'argent doit servir à soulager les veuves qui élèvent leurs enfants. Et pour cela, la prévoyance vieillesse doit être financée de manière équitable et solidaire. Ainsi, le contrat entre générations ne sera pas en danger.

■ **Il y a des voix qui s'élèvent pour une fusion de l'AVS et du 2^e pilier. Que pensez-vous si une telle initiative venait à être lancée ?**

Je trouve que c'est une mauvaise idée. Notre système des trois piliers est très stable car

les risques liés aux contextes financiers sont bien répartis. L'AVS réagit fortement à l'évolution démographique et économique alors que la prévoyance professionnelle est sensible au développement du marché des capitaux. Il serait désavantageux de fusionner les deux piliers. Lorsque nous changeons quelque chose, il faut toujours avoir la totalité en tête, c'est-à-dire le niveau réel des rentes.

■ **Comment se fait-il que la Confédération, propriétaire des CFF, laisse la Caisse de pensions des CFF proposer la nouveauté particulièrement**

Comme toutes les caisses de pension, celle des CFF est soumise à la gestion paritaire entre partenaires sociaux. Ce sont eux qui décident. J'imagine que tous ont intérêt à garantir des rentes stables et sûres et réfléchissent avec quels modèles de rentes ils peuvent atteindre cet objectif.

■ **Quel est le calendrier de votre projet de « Réforme de la prévoyance vieillesse 2020 » ?**

Le 21 juin dernier, le Conseil fédéral a adopté les axes de la réforme prévoyance vieillesse 2020. Nous travaillons maintenant au projet qui doit être mis en consultation à la fin de l'an-

« Il faut dépasser la confrontation et instaurer un débat politique, nécessaire dans l'optique d'une prévoyance vieillesse sûre et solidaire. Je n'ai jamais pensé que cette réforme allait être une promenade de santé. »

antisociale des rentes variables ? Quel est votre avis sur ce nouveau concept de rentes variables ?

née. C'est sur la base des réponses à cette consultation que nous allons élaborer l'année prochaine le message des-

tiné au Parlement. Et dès 2015, la balle sera dans le camp des Chambres fédérales et ce sont elles qui dicteront les étapes suivantes et non plus le Conseil fédéral.

■ **Pour défendre votre projet de « Réforme de la prévoyance vieillesse 2020 », vous allez au-devant d'une confrontation avec vos camarades socialistes et les syndicats. Dans quel état d'esprit allez-vous aborder ces futures batailles politiques ? Est-ce que ce n'est pas trop embarrassant de se trouver en porte-à-faux avec son propre camp ?**

N'oublions pas que la réforme est perçue du côté bourgeois de manière au moins aussi critique... Il faut dépasser la confrontation et instaurer un débat politique, nécessaire dans l'optique d'une prévoyance vieillesse sûre et solidaire. Je n'ai jamais pensé que cette réforme allait être une promenade de santé. Et nous ne sommes qu'au début de la discussion. Attendons encore les

réactions au projet de réforme.

■ **L'initiative AVSplus qui sera bientôt déposée – où l'on a vu le seul SEV récolter plus de 25 000 signatures – ne peut-elle pas être la solution pour la prévoyance-vieillesse ?**

L'initiative AVSplus est une contribution bienvenue au débat politique. Elle est une proposition sur le niveau des rentes AVS. L'initiative n'est pas une solution pour la prévoyance-vieillesse ni un substitut pour la réforme du Conseil fédéral. Premièrement, elle n'évoque pas les problèmes du 2^e pilier, deuxièmement elle ne règle pas le problème de financement de l'AVS et troisièmement elle n'a pas résolu le problème des 4 milliards de francs supplémentaires à trouver pour augmenter les rentes. Si cette initiative était acceptée, la pression augmenterait pour élever l'âge de la retraite. Il faut réfléchir à ces différents éléments.

Les dangers du télétravail

Oui, mais seulement avec des mesures d'accompagnement

Toujours plus d'employeurs découvrent que le télétravail est « bon marché ». Ils répercutent en effet leurs frais d'infrastructure et de loyer sur leurs employés. Or, pour ceux-ci, le télétravail est souvent synonyme de plus d'isolement.

L'enquête sur le télétravail publiée cet été montre un fait étonnant : 45 % des personnes occupées régulièrement à du télétravail n'enregistrent pas leur durée de travail et expliquent travailler selon un horaire basé sur la confiance. C'est beaucoup, car, sur l'ensemble de la population dite active, « seulement » 16,7 % disent en faire autant.

Que des cadres supérieurs ?

Rappelons que, selon la loi sur le travail, seules les personnes qui « exercent une fonction dirigeante élevée » ou une « activité scientifique » (art. 3a) ont le droit de ne pas enregistrer leur durée de travail, soit bien moins que 3 % de la population active ; cela, pour la bonne raison qu'enregistrer la durée de son travail est la meilleure façon de se protéger contre le stress psychosocial (travail supplémentaire, troubles du sommeil, surmenage), qui peut mener, en fin de compte, à l'épuisement professionnel, aux dépressions et à d'autres problèmes de santé. Pour les rapports de travail de bureau classiques, c'est d'autant plus important qu'avec le télétravail, le temps de travail, les activités familiales et les temps de régénération s'entremêlent faute de locaux séparés.

On ne peut pas partir de l'idée qu'une majorité des télétravailleurs sont des cadres supérieurs. Si 60 % disent exercer

une fonction de « supérieurs hiérarchiques », celle-ci ne correspond cependant pas à la définition de la « fonction dirigeante élevée », car cette dernière ne renvoie pas uniquement à une fonction de cadre, mais à une position quasi entrepreneuriale (art. 9 de l'ordonnance 1 relative à la loi sur le travail), qui permet d'être dispensé d'enregistrer sa durée de travail.

Pas de loisirs ?

52 % des télétravailleurs sont des femmes. Or, les femmes restent toujours exposées à la double charge du travail professionnel rémunéré et des tâches d'assistance et de soins non rémunérées. 54,7 % des personnes ayant participé à cette étude disent effectuer des tâches ménagères pendant leurs pauses, ce qui est en étroite corrélation avec un mal-être psychique. De plus, pour la majorité des personnes concernées, l'impossibilité d'avoir des temps de régénération avec le télétravail pose problème, si les temps de pause légaux ne sont pas respectés. 52 % des télétravailleurs estiment donc qu'il est nécessaire, malgré la proximité physique, de séparer travail et vie privée. Manifestement, seule une minorité y parvient.

54 % disent souffrir de troubles du sommeil légers à moyens. C'est en rapport avec le fait que le télétravail doit être plus souvent effectué le soir, ce qui nuit à la qualité du sommeil et met en danger à long terme la santé.

Concernant le bien-être, il faut aussi citer ici le « Déséquilibre Efforts/Reconnaissance », un risque sanitaire psychosocial qui survient lorsque d'importants efforts personnels sont demandés au travail pour une faible reconnaissance (« crise de gratification »). 31 % des



52 % des télétravailleurs sont des femmes.

télétravailleurs vivent cette crise et ne se sentent pas assez appréciés, de même que leur travail. Les crises de gratification sont aussi un risque sanitaire psychosocial et augmentent la probabilité de tomber malade. Pour y parer, il faut que l'employeur puisse régulièrement échanger avec ses collègues, respectivement ses chefs. C'est pourquoi au minimum 40 % du temps de travail devraient être prévus dans la centrale (et pas en télétravail) pour de tels échanges.

Un gros business pour les employeurs

Pour les personnes concernées, le télétravail présente des risques psychosociaux importants. Mais pourquoi tant d'entreprises l'ont-elles découvert ? Parce qu'il s'agit d'une forme de travail « bon marché ». Factures d'électricité, nouveau mobilier, encre pour imprimantes, tous ces coûts peuvent être reportés sur les employés. En comparaison avec un travail « normal », l'employeur économise surtout des frais d'infrastructure. Et il peut éventuel-

lement réduire sa surface de bureaux et son loyer...

« Mesures d'accompagnement »

Il faut faire rentrer le télétravail dans un corset juridique étroit, afin de réduire au minimum ses effets négatifs pour les travailleurs. Ces derniers peuvent s'opposer au télétravail, car il ne peut pas leur être imposé ! Le lieu de travail est partie intégrante du contrat du travail et l'introduction du télétravail implique toujours un nouveau contrat de travail pour tenir compte de la nouvelle situation. L'employeur ne peut pas non plus imposer le télétravail à quelqu'un contre sa volonté en résiliant le contrat de travail pour en modifier le contenu, parce que le télétravail n'est pas un motif objectif de résiliation du contrat selon la loi.

Il faut en outre veiller à ce que tous les coûts, ainsi que l'achat, la réparation, respectivement le renouvellement des appareils, des logiciels, etc. destinés au télétravail soient intégralement supportés par l'employeur. La loi sur le travail à domicile doit en effet être ap-

pliquée de manière analogue au télétravail, dans le sens de la protection des travailleurs selon les règles de la bonne foi. Pour prévenir le risque du travail supplémentaire, l'enregistrement de la durée du travail doit continuer à être une obligation légale en matière de télétravail (et d'autres formes d'horaires flexibles). Sinon, il ne peut y avoir télétravail, car seule l'observation des dispositions contre le travail supplémentaire (pauses, durées maximales de travail, interdiction du travail de nuit et du dimanche) protège contre les troubles psychosociaux comme l'épuisement professionnel, les dépressions ou les infarctus. Il est impératif que le temps de travail supplémentaire soit compensé et les pauses respectées. Les « horaires de travail fondés sur la confiance » sont et restent un tabou absolu en matière de télétravail.

La disponibilité des travailleurs doit aussi être réglée dans un contrat. Par exemple, il ne faut pas qu'un employeur puisse exiger d'un employé qu'il soit joignable « 24 heures sur 24 ». Ces plages de temps doivent être fixées de manière contraignante à l'avance. Il faudrait aussi fixer des règles spécifiques dans les contrats en ce qui concerne la responsabilité civile en cas de dégâts ou de vol. Cette responsabilité ne doit pas être mise à la charge des télétravailleurs, mais l'employeur doit de toute façon garantir qu'elle soit réglée. Il peut en plus prévoir techniquement que les données soient, par exemple, synchronisées dans un « cloud » (nuage informatique). Cela, bien sûr toujours dans le respect de la protection des données et avec l'accord explicite de l'employé. Une « télésurveillance » de ce dernier serait illégale.

Riviera vaudoise : entretien avec le président de la section VPT MOB sur le projet de fusion VMCV – MOB

Sur fond de fusion avec le MOB, les VMCV ont fêté leurs 125 ans

A l'occasion du 125^e des VMCV, contact.sev a rencontré Daniel Monod, président de la section VPT MOB. Il a bien sûr été question de l'imminente fusion entre les VMCV et le MOB.

Vendredi 4 et samedi 5 octobre, les VMCV ont fait la fête dans leur dépôt de bus de Clarens pour marquer leurs 125 ans d'existence. La compagnie VMCV (Vevey – Montreux Chillon – Villeneuve) a été inaugurée en 1888 en mettant en service le premier tramway électrique suisse. A l'occasion de ce jubilé, ce tramway a quitté le Musée des transports de Lucerne pour être exposé à Clarens. La population de la Riviera vaudoise est venue en grand nombre au dépôt des VMCV surtout pour admirer ce tramway historique. Dès le 1^{er}

janvier 2014, VMCV et le MVR (Montreux – Vevey – Riviera) – MOB (Montreux – Oberland bernois) fusionneront donnant ainsi naissance à la deuxième entreprise de transports publics plus importante du canton de Vaud après les tl (Transports publics de la région lausannoise). Daniel Monod, président de la section SEV VPT MOB, s'exprime sur cette fusion qui concerne les quelque 330 employés du MOB et 150 des VMCV. Interview.

■ **Quel est ton avis sur cette fusion entre le MOB et les VMCV ?**

Il y aura enfin sur la Riviera vaudoise une synergie entre les transports publics rail et bus, ce qui sera incontestablement un plus pour les usagers. Il faut préciser que cette fusion regroupera sous la holding MOB les VMCV avec la fi-

liale ferroviaire MOB-MVR composée de trois lignes de train (Vevey – Blonay – Les Pléiades, Montreux – Glion – Les Rochers-de-Naye, Montreux – Les Avants) et de trois funiculaires, le VCP (Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin), le LAS (Les Avants – Sonloup) et le Territet – Glion). GoldenPass fera également partie de la holding MOB mais sera indépendante de la nouvelle compagnie issue de la fusion entre VMCV et MVR, compagnie qui pour l'heure n'a pas encore de nom. La fusion sera entérinée en juin 2014 par les deux assemblées des actionnaires des VMCV et du MOB avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2014.

■ **Pour le personnel, quelle est la principale crainte que suscite cette fusion ?**

L'harmonisation de nos deux caisses de pension et leur recapitalisation. Nos deux

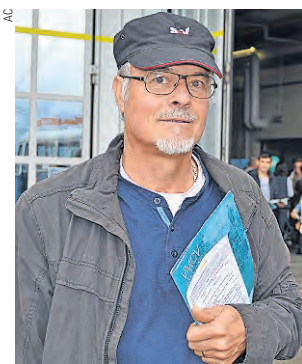
caisses sont affiliées à Profelia du groupe Retraites Populaires qui est dans les mains de l'Etat de Vaud. Ce que j'ai de la peine à admettre, c'est que le canton ait recapitalisé la caisse de pension de son personnel à hauteur de 1,44 milliard de francs sans entrer en matière sur l'assainissement des caisses de pension des entreprises de transports publics vaudoises subventionnées par le canton.

■ **Et quelle est la bonne nouvelle de cette fusion ?**

Les directions des deux entreprises nous ont assuré qu'il n'y aura pas de licenciements et que nos acquis seront maintenus. Il y aura une harmonisation de nos conditions de travail qui sera inscrite dans la convention collective de travail que nous négocierons l'année prochaine. Les comités de nos deux sections,

celui de la VPT VMCV présidé par Enzo Verme, et celui de la VPT MOB que je préside, se sont déjà réunis et nous faisons front commun pour faire valoir les droits du personnel. Je suis optimiste, le partenariat social sortira renforcé de cette fusion.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini



Daniel Monod, 61 ans, président de la section VPT MOB.

Courrier des lecteurs: réaction du président de la section ZPV Léman suite à un énième acte de vandalisme

Western dans le Nord vaudois

Une scène digne d'un western s'est déroulée dans un ICN en provenance de Neuchâtel, samedi matin 28 septembre en gare d'Yverdon-les-Bains.

Selon les déclarations d'un témoin, une vingtaine de jeunes s'en sont pris aux voyageurs et auraient pillé ces derniers avant de casser une fenêtre du train et de s'échapper en gare. Lorsque l'on utilise ces trains du matin les week-ends, ces déclarations ne surprennent plus grand monde. Dans ce cas particulier, ces récits n'ont rien d'extraordinaire car ce train est

déjà connu des CFF pour être critique. Le dernier week-end de septembre était celui de la Fête des Vendanges à Neuchâtel et comme lors de manifestations importantes, une minorité de « racailles » sèment la terreur dans nos trains sans être inquiétés.

Peut-on leur en vouloir? Dans la société actuelle, les vols, les déprédations et les incivilités en tous genres ne sont plus sanctionnés, ils seraient idiots de s'en priver...

Pendant ce temps, nos politiques continuent de ne pas voir les problèmes, s'entêtent à prendre les mauvaises décisions et refusent de s'attaquer aux vrais soucis de la société. Nos élus de droite ont la tête

dans le sable et font mine de se préoccuper de la situation en adoptant des règles soporifiques, inefficaces et obsolètes, nos édiles de gauche, eux, sont sur la planète des « bisounours » en se demandant comment ils vont faire pour continuer de protéger ces cas sociaux qui nous empoisonnent la vie. Les utilisateurs de ces trains à problèmes savent pertinemment que les responsables de ces violences ne sont pas originaires de Goumoens-le-Jux (voir article *contact.sev* sur les formulaires 7000); il est grand temps là aussi de mettre de l'ordre. Voici une preuve de l'inefficacité de l'action politique, en février de cette année, une dé-

légation de la ZPV et du SEV dont votre serviteur a fait partie s'est rendue au Palais fédéral à Berne pour rencontrer le conseiller aux Etats socialiste Claude Hêche, président de la Commission fédérale des transports, afin de parler de la situation à bord de nos trains et pour le rendre attentif aux difficultés que le personnel rencontre tous les jours dans son activité. Le SEV avait aussi décidé de lancer une étude sur le travail à bord des trains, etc. On pouvait croire que la situation allait enfin se débloquer, et bien pas du tout, à l'heure où vous lisez cet article, aucune réponse n'est venue de M. Hêche, aucun retour et aucune décision du SEV n'ont été pri-

ses, c'est la preuve que la sécurité du personnel et des clients à bord de nos trains n'est pas une priorité politique, nos élus préfèrent s'occuper de nos caisses de retraite, là ils font preuve d'une redoutable inefficacité.

Il est déplorable que dans une des régions les plus riches de la planète nous ne soyons pas capables d'assurer un minimum de tranquillité aux honnêtes gens qui travaillent dans les trains ou qui utilisent les transports publics et qu'une minorité DE CRAPULES fassent ce qu'ils veulent dans nos convois sans être sanctionnés.

POLITIQUES, RÉVEILLEZ-VOUS!

Section ZPV Léman
Claude Gaillie, président

Cela fait 30 ans qu'il y a des agentes de train: en route avec Therese Hasler, cheffe de train

«*Même si je fais cinq fois de suite le même tour, c'est à chaque fois différent.*»

Therese Hasler, cheffe de train



Responsabilité et savoir: ça fait partie du métier

Les femmes travaillent à l'accompagnement des trains aux CFF depuis 30 ans. Un voyage avec Therese Hasler de Berne à Brigue et retour nous montre bien les multiples facettes du métier, qui ne se limite pas au contrôle des billets. Savoir et responsabilité font également partie du voyage.

Il est 14 h 55. Le train 826 pour Brigue est prêt au départ sur la voie 5 de la gare de Berne. Therese Hasler et son collègue Martin Riesen ont pris le relais de leurs collègues ayant fait le voyage depuis Zurich. Tous deux sont chefs de train, mais sur ce trajet, Martin Riesen officie comme agent et Therese Hasler comme cheffe de train. La hiérarchie n'est pas aussi importante qu'elle y paraît et a perdu de sa signification: «Nous faisons le travail en équipe.»

Therese Hasler se charge de certaines tâches comme s'annoncer au mécano de locomotive par téléphone Railvox, cela dans le petit local de service situé dans la première voiture de tête: «Salut, ça va? Nous sommes là.» Elle donne ensuite trois chiffres: 36 - 540 - 150. Ce sont le nombre d'axes, le poids du train ainsi que le rapport de freinage. Ces chiffres figurent sur un billet qu'un collègue de la préparation des trains a écrit le matin. Therese Hasler informe déjà le mécano qu'un module de trois voitures EW-4 sera accroché à la composition de deux étages pour le retour de Brigue. Elle le sait car elle a imprimé les informations concernant son tour de service au dépôt de Berne. Elle peut aussi les consulter sur son natel de service.

Eviter les retards

L'horloge de la gare affiche 15 h 01. Dans six minutes, l'Intercity va partir. La cheffe de train actionne l'annonce de bienvenue du personnel du train en pressant un bouton: «Comme ça, les gens savent s'ils sont dans le bon train.» Elle quitte son local pour revenir sur le quai. Il y a beaucoup de va et vient. Un employé CFF avec un gilet jaune apparaît. Il s'agit d'un surveillant, en service dans les grandes gares. Therese Hasler lui demande s'il donnera l'ordre de départ pour son train. «Oui, je le ferai.»

15 h 07, tout est prêt mais l'ordre de départ, qui donne le feu vert au mécano, se fait attendre. Quelque chose semble ne pas fonctionner. Therese Hasler décide de donner elle-même l'ordre de départ. Elle se met d'accord avec son collègue qui surveille la deuxième partie du train. Elle lui fait un signe sur le quai et son collègue Martin Riesen lui répond. Il était grand temps. Therese Hasler tourne le bouton pour donner le départ avec sa clé et monte la dernière à bord. Le train part avec une petite minute de retard. Le retard est rattrapé à Thounne déjà. «L'entreprise voit assez mal le fait qu'il y ait des retards non justifiés», explique la cheffe de

train, «et les passagers également. Nous devons maîtriser le temps.»

A Brigue, Martin Riesen expliquera qu'il a eu un contretemps avec un voyageur ayant eu une crise d'épilepsie sur le quai à Berne. Comme le surveillant s'occupait de cette personne, il n'a pas pu donner l'ordre de départ. «Même si je fais cinq fois de suite le même tour, c'est à chaque fois différent», commente Therese Hasler.

Le portable, un instrument de travail

Un élévateur pour chaise roulante se trouve à l'entrée d'une voiture 1^{re} classe, de Berne à Thounne. La cheffe de train consulte son natel de service, un smartphone, qui est devenu un instrument de travail indispensable depuis quelques années. C'est d'ailleurs ainsi qu'elle sait si une personne à mobilité réduite a besoin d'aide. Ce n'est pas le cas, mais elle va quand même demander amicalement à la personne concernée si elle a besoin d'aide pour descendre du train.

«J'aime le contact», explique Therese, quand elle a un moment pour discuter. C'est pour cette raison qu'elle s'est décidée, à l'âge de 45 ans, à postuler pour commencer une formation aux CFF.

Il n'y avait alors qu'une place à Interlaken. Elle a accepté, même si le trajet depuis chez elle, à Balm SO, était assez long. Quelques années plus tard, elle a pu se former comme cheffe de train. Depuis lors, elle travaille au dépôt de Berne, où elle s'occupe éga-

«*Je suis contente lorsque je peux faire un tour du soir avec un homme.*»

lement, à temps partiel et aux côtés de quatre autres collègues, de la planification des tours des 140 agents et chefs de train du dépôt. A la base, Therese travaillait dans la restauration et a même été gérante d'un restaurant. Avant de passer aux CFF, elle était conductrice pour personnes handicapées à Soleure et était assez mal payée. Cela a été également une raison pour changer d'emploi.

Abonnements falsifiés

Et qu'en est-il des mauvaises expériences, souvent relatées par les médias? Cela arrive, mais dans son cas relativement peu, peut-être deux fois par année. Elle tire un billet de son sac et montre un abonnement général falsifié. Elle l'a découvert hier lors d'un contrôle. Le passager l'a présenté derrière un plastique et la tricherie était donc bien dis-

simulée. Ce n'est pas rare de voir ce genre de faux. Et comme le passager ne voulait ou ne pouvait pas décliner son identité, elle a dû annoncer le cas à la police des transports, qui est intervenue à Olten et a fait sortir cette personne. Elle doit transmettre ensuite le

faux abonnement à une personne responsable et ça s'arrête là pour elle: «Je n'ai plus rien à faire avec cela.»

Il lui est resté un sentiment

Étapes du démantèlement

Les CFF ont engagé des femmes comme agentes de train depuis 1983. Depuis lors, elles constituent les 35 % du personnel des trains. Le nombre total d'agents aux CFF a par contre fortement reculé durant cette période. En 1983, ils étaient encore 3000 employés, ils sont maintenant 1560. Le SEV et la ZPV ont quand même connu de beaux succès. En 2009 par exemple, le double accompagnement dans les trains longues distances a été obtenu. Quelques étapes des 30 dernières années:

■ 1983: les CFF engagent des

Photos: Peter Keins



Parallèlement aux tâches visibles pour les voyageurs, le chef de train a beaucoup de choses à faire. Le voyageur ne s'en rend même pas compte.

désagréable après cette altercation et elle a évité le contact avec les clients en laissant passer un contrôle: «Nous sommes soutenus par la hiérarchie dans ces cas-là.» Durant longtemps, le contrôle des billets était le domaine des hommes. Aujourd'hui on voit tous les jours des femmes agentes ou cheffes de train sur les quais et dans les trains. Au sein du personnel, cela fait

longtemps qu'elles sont acceptées, confirment Riesen et Hasler, qui sont tous deux membres SEV. Avec certains passagers pourtant, on remarque une différence de comportement. Selon Riesen, les femmes subissent plus souvent des agressions sexistes. «Je suis contente lorsque je peux faire un tour du soir avec un homme», explique Therese Hasler.

Entre souplesse et fermeté

La Soleuroise fait son job avec plaisir et passion. Elle conseille un voyageur allemand, qui se rend à Mörel et veut savoir où il doit changer. Un autre passager demande un surclassement. Therese Hasler salue la marge de manœuvre dont bénéficient à nouveau les agents de train avec les billets de dernière minute qui sont à nouveau possibles. En règle générale, elle juge l'obligation d'avoir un titre de transport avant de monter dans le train, introduite il y a deux ans, plutôt agréable. Car elle amène plus de clarté.

Il reste 38 minutes à Brigue pour préparer le train pour le retour. Therese Hasler note d'abord le nombre de voyageurs qu'elle a compté durant le contrôle via son ZPG (appareil du personnel des trains). Entre-temps le personnel de la manœuvre a accroché le module. Elle écrit un nouveau billet pour le mécano, avec le poids actuel, comprenant les trois nouvelles voitures, participe à l'essai des freins, vérifie que le tracteur sur rails qui a amené le module soit bien enlevé de la voie. Tout est O.K.

Les portes, le haut-parleur et les toilettes fonctionnent. Le train 837 est prêt à partir.

Cientèle variée

Les passagers affluent dans les voitures. Beaucoup de groupes ont profité de cette belle journée de jeudi pour faire une excursion dans les montagnes et rentrent maintenant chez eux, à Berne, à Bâle ou à Zurich.

Une femme âgée demande inquiète à la cheffe de train ce qu'elle doit faire avec sa valise qui bloque quelque peu le passage. Therese Hasler la rassure. Tous les voyageurs ne sont pas aussi prévenants. Certains posent simplement leurs bagages à côté d'eux et occupent encore une place de plus avec leurs pieds, même quand le train est bien rempli: «C'est un gros problème.» Elle demande alors aux voyageurs de libérer la place.

Pour le trajet à travers le tunnel de base du Lötschberg, les deux agents de train doivent être dans chacune des compositions du train. Therese Hasler se charge du contrôle dans le module. Les voitures de 2^e classe sont pleines, ar-

chi-pleines. Deux vieilles dames suisses romandes sont assises sur les escaliers. La cheffe de train les autorise à utiliser la 1^{re} classe, moins bondée. A Viège, le train doit attendre la correspondance de Lausanne, en retard. Les collègues de la centrale de contrôle ont dirigé celui-ci sur la voie en face. Cela permet d'accélérer le changement de train: «Je trouve qu'on est une bonne entreprise», commente Therese Hasler.

Elle oriente maintenant les voyageurs. Le train part avec un retard de cinq minutes. Beaucoup de passagers veulent savoir s'ils auront leur correspondance à Berne. Il est encore tôt pour donner une information fiable. Après Thoune, le retard n'est plus que de deux minutes. Therese Hasler peut alors voir sur son ZPG que toutes les correspondances seront assurées. Dans le cas contraire, elle aurait dû annoncer les correspondances problématiques à l'Operation Center Voyageurs et aurait été informée ensuite par sms.

La cheffe de train complète, en

INFO

en matière d'accompagnement des trains

femmes en tant qu'agents de train, c'est une première.

■ **vers 1987:** les CFF suppriment l'accompagnement des trains marchandises.

■ **1991:** les premiers trains régionaux non accompagnés circulent sur le RER zurichois.

■ **1997:** le contrôle est supprimé sur tous les trains régionaux en Suisse (introduction du nouveau concept des titres de transport).

■ **2007:** l'article 59 de la loi sur le transport de voyageurs entre en vigueur. Les agressions envers le personnel des transports publics sont

poursuivies d'office (une plainte de la victime n'est plus nécessaire).

■ **2009:** les CFF introduisent, pour des raisons de sécurité et petit à petit, le double accompagnement dans les trains du trafic longue distance. L'objectif était de couvrir la Suisse entière, ce qui a été fait au changement d'horaire de décembre 2013, avec le dernier lieu concerné, Bâle.

■ **Depuis 2010:** sur plusieurs tronçons, des trains régionaux non accompagnés remplacent les trains longue distance accompagnés.

pk/Hes

Suite de la page 10

trois langues, les informations données via haut-parleur. Elle est elle-même informée via son appareil ZPG. « Nous ne sommes pas que des poinçonneurs de billets », dit-elle: « Nous devons accumuler beaucoup de connaissances et avons des responsabilités. » Nous sommes à Berne. C'est ici que le voyage prend fin pour *contact.sev*. Nous laissons maintenant Therese Hasler et Martin Riesen continuer le voyage jusqu'à Zurich.

Peter Krebs/Hes



Therese Hasler siffle et fait un signe. Après la « réponse » de son collègue, elle peut donner le départ.

Entretien avec le président central Andreas Menet

« Les trains non accompagnés sont un réel problème »

Andreas Menet, président central de la ZPV, évoque l'accompagnement dans les trains, sujet très actuel.

■ **contact.sev:** En décembre 2011, les CFF introduisaient l'obligation d'acheter son billet avant de monter dans un train grandes lignes. Quelles expériences ont été faites par les agents de train?

Andreas Menet: C'est devenu beaucoup plus exigeant. Il n'est pas toujours facile d'encaisser le supplément. Ce qui est positif par contre, c'est qu'il y a clairement plus de passagers ayant leur billet. La ZPV avait cependant déjà fait remarquer durant la phase pilote qu'il n'est pas toujours justifié de demander un supplément. Nous devons pouvoir décider selon la situation et estimer s'il y a volonté de tricher ou non. Cette possibilité a été réintroduite.

■ **Tu parles du billet de dernière minute?**

Ce billet de dernière minute est une des mesures principales. Le voyageur s'annonce auprès de l'agent de train sur le quai et reçoit son billet dans le train. Cette souplesse nous fa-

cilite le travail. Cela ne signifie pas que nous sommes toujours souples. L'obligation d'avoir un titre de transport avant de monter dans le train est maintenue et le supplément est toujours prélevé. Nous n'avons pas vendu de grandes quantités de ce genre de billet pour l'instant.

■ **La carte TP est également en discussion. Les titres de transport seraient contrôlés électroniquement dans quelques années. Quelle est la position de la ZPV?**

Nous sommes assez sceptiques. Nous ne savons pas grand-chose à ce sujet et nous ne connaissons pas les effets sur le métier. Le deuxième point: la transparence. Dans un premier temps, les possesseurs d'AG et de demi-tarif recevraient une carte électronique. On pourra savoir quel trajet ils effectuent puis même charger d'autres infos sur la carte. On pourrait savoir par la suite quels produits le client achète à la gare ou à l'agence de voyages. Je trouve de telles idées assez inquiétantes.

■ **Le risque de voir l'accompagnement des trains tota-**

lement remplacé par la technique existe-t-il?

Pas forcément. Il y aura de nouveaux appareils qui montreront qui a un billet valable et qui ne l'a pas. Cela aura des

« La question de savoir si on ne s'orientera pas davantage vers le service à la clientèle se pose. »

Andreas Menet, président central ZPV SEV

effets sur le travail. La question de savoir s'il faut continuer avec deux agents se posera, s'ils devront avoir les mêmes connaissances en matière de billets et si on ne s'orientera pas davantage vers le service à la clientèle.

■ **Un thème récurrent: le passage de trains longue distance accompagnés à des trains régionaux non accompagnés sur les nouveaux tronçons.**

Les trains RegioExpress sont intégrés au trafic régional, pour lesquels ce sont les cantons qui sont responsables. Les lignes sont mises au concours puis le canton décide quelle offre il retient et s'il veut un accompagnement ou non. Dernièrement le canton de St-Gall a renoncé à l'accompagnement sur la ligne St-Gall-

Coire. Pour nous c'est un vrai problème, lorsque des trains circulent non accompagnés sur des lignes longue distance. Il s'agit d'un démantèlement, tout simplement.

■ **Quelques tronçons sont déjà concernés (Berne-Bienne, Berne-Olten et Genève-Vevvey). D'autres vont suivre?**

Nous voulions convenir avec les CFF qu'il n'y ait pas d'autres lignes qui passent en mode non accompagné, mais ils n'ont pas voulu. Nous devons donc nous attendre à ce qu'il y ait une suite. Après l'ouverture des NLFA, ce sont des trains RegioExpress qui sont prévus sur la ligne de montagne du Gothard. Cela influence forcément l'effectif en matière de personnel et les lieux de dépôt. Je suis aussi convaincu que le vandalisme et les infractions augmenteront. Nous surveillons l'évolution et réfléchissons à des mesures.

■ **Après l'accident de Granges-Marnand, le SEV exige**



qu'on applique le principe des quatre yeux sur les tronçons encore sécurisés par le système Signum. Cela impliquerait concrètement davantage d'accompagnement des trains.

Oui, c'est ça. Lorsque le principe des quatre yeux était encore en cours au quotidien, il n'y avait pas de tels accidents. C'est pourquoi il est évident que la ZPV soutient la requête du SEV.

■ **Provocations et agressions préoccupent le syndicat depuis des années.**

A ce sujet la collaboration avec les CFF s'est très bien déroulée et nous avons pris différentes mesures améliorant la situation. La plus importante a été l'introduction du double accompagnement dans tout le trafic grandes lignes. Le problème subsiste cependant en Suisse romande et dans la région zurichoise. Nous essayons d'améliorer les choses en passant par le niveau politique ainsi qu'en collaboration avec l'Office des migrations.

Interview: Peter Krebs/Hes

Sous-fédérations

Samedi 23 novembre Martigny-Croix ■ **VPT**
Assemblée romande 2013
Salle de l'Eau-Vive
10h

Notez d'ores et déjà cette date dans vos agendas et inscrivez-vous auprès de vos présidents de sections.

Samedi 16 novembre Thoune Expo. ■ **VPT**
Journée branche tourisme 2013
Kasernenstrasse.
De 15h à 16h30

Ordre du jour: Hans Bieri (SEV) reviendra sur l'année écoulée. Son collègue Peter Peyer fera le point sur les négociations de la CCT cadre des remontées mécaniques. La nouvelle organisation de la branche tourisme au SEV sera aussi abordée. Discours du président VPT, Gilbert D'Alesandro.

Il est possible de s'inscrire jusqu'au 1^{er} novembre par e-mail à christina.jaeggi@sev-online.ch ou par poste à Secrétariat SEV, Steinerstrasse 35, case postale 3000 Berne 6.

Peter Peyer, secrétaire syndical

Qui veut entrer au nouveau comité AS?

L'assemblée constitutive de la nouvelle section AS Ouest (fusion VPV-SBV) aura lieu le mardi 5 novembre à 17h20 au Buffet de la Gare de Lausanne. Afin de compléter le comité de la nouvelle section AS Ouest, on recherche des membres intéressés. Le SEV offre des cours de formation pour ceux

qui sont prêts à s'engager. Ceux-ci peuvent s'annoncer directement au président Jean-Bernard Egger jusqu'au 4.11 à jbe@sev.fastnet.ch. De plus amples informations peuvent être obtenues au 051 224 27 49. **Comités SEV Ouest, Arc jurassien et VPV Lausanne**

Sections

Jeu ■ **ZPV Léman**
10 octobre Genève
Assemblée d'automne
BS Montbrillant
3^e étage Salle
300 A/B 15h

Le vice-président central ZPV, Pascal Fiscalini, sera présent pour répondre à vos questions ! Chaque collègue libre et retraité est invité à y participer. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire chez la vice-présidente au 079 479 09 23 ou sur les listes affichées dans les locaux. L'assemblée sera suivie d'une assiette offerte au «Galicien» à Genève. **Le comité**

Mercredi 16 octobre Berne ■ **VPT Services ferroviaires**
Secrétariat central
Assemblée des membres
Steinerstrasse 35
16h

L'invitation et l'ordre du jour seront envoyés par courrier. Tous les membres sont les bienvenus. Un apéro clôturera l'assemblée. Inscriptions d'ici le 8 octobre auprès de la présidente Ely Wüthrich: info@ely.ch ou 079 287 50 50. **Le comité**

Samedi 19 octobre ■ **TS**
Assemblée constitutive
Région Romandie
Nord-ouest et Sud-ouest
Buffet de la Gare de Lausanne

Ordre du jour: élection du comité, règlement de gestion, règlement des finances, cotisation avec agenda SEV, Budget 2014, divers. Un repas est offert au terme de l'assemblée constitutive. Inscriptions jusqu'au 10 octobre à val.chuard@hispeed.ch ou à williwenger@bluewin.ch.

**Willi Wenger, président,
Valérie Chuard, secrétaire**

Mercredi 30 octobre ■ **VPT-TPF section urbaine**
Assemblée d'automne
Local des agents du dépôt de Chandolan à 19h

Tous les collègues actifs, libres ou en congé, ainsi que les retraités sont les bienvenus.

Igor Python, secrétaire

Loisirs

Samedi 19 octobre Schönbühl ■ **Badminton**
19^e tournoi amical de badminton USSC
Turnhalle VBS
9h45

Organisateurs: USSC Badminton et BC Ostermundigen. Badminton avec plaisir! Pour joueurs de tous les âges et de tous niveaux de compétence. Informations: Roger Baumann, 078 743 02 00 ou www.ussc.ch/badminton

Pensionnés

Jeu ■ **PV Vaud**
31 octobre
Assemblée d'automne des membres
14h
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons

Nous vous invitons à venir nombreux à notre assemblée d'automne des membres le jeudi 31 octobre.

À l'ordre du jour, Ricardo Loretan, président central de la PV nous honorera de sa présence et nous informera des problèmes syndicaux en charge de la PV.

René Goy, directeur adjoint de Pro Senectute Vaud traitera des thèmes suivants :

- Conditions matérielles à la retraite (prestations et accès aux droits en matière d'AVS et aux prestations complémentaires, en concours avec les prestations des 2^{ème} et 3^{ème} pilier ; situations d'habitat à domicile, en logement protégé, en EMS).

- Santé et bien-être à la retraite (activités et prestations qui favorisent la qualité de vie dans l'avance de l'âge).

- Relations socio-culturelles, autodétermination, directives anticipée, alimentation et activités physiques.

Vous pourrez bien entendu poser toutes les questions qui vous préoccupent en relation avec ces thèmes.

Pour des interventions et remarques complexes, veuillez faire parvenir votre demande jusqu'au vendredi 25 octobre si possible par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon ou par courriel :

jean-pierre@genevay.net ou prendre contact avec le président de la section au 024.445.20.27 **Jean-Pierre Genevay**

Président PV-Vaud

Jeu ■ **PV Biel-Bienne**
10 octobre Bienne
Randonnée d'automne
Hall de la gare
9h

Bienne dép. 9h22, voie 6. Marche facile depuis Chiètres le long de la rivière «Bibera» qui fait frontière entre les cantons de Fribourg et Berne. A Jerisberghof, visite du musée «Althaus». Repas de midi à l'auberge «Biberenbad». Le retour jusqu'à Chiètres se fait par Gempnach et Agriswil. **Annoncez-vous jusqu'au vendredi 4 octobre** auprès de Fritz Lerch, Bielstr. 80, 2555 Brügg. Tél. 032 373 16 73.

Le comité

Nécrologie

Michel Dépraz nous a quittés

Les membres de la section VPT-Lac Léman (CGN) ont la grande tristesse de vous faire part du décès de leur estimé collègue Michel Dépraz (peintre et ancien navigant) à l'âge de 61 ans. Il travaillait à la CGN depuis le 3 mars 1975. Il était membre du SEV depuis le 1^{er} octobre 1978.



Décès

Théodor Biner, chef de train, Neuchâtel; décédé dans sa 92^e année. PV Neuchâtel.
Jean-Pierre Chevalley, ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains, décédé le 27 septembre dans sa 77^e année. Pv Vaud.
Felix Gagliardi, chef de groupe, Chavannes-Renens, décédé dans sa 76^e année. PV Vaud.

Yvan Giroud, Vevey, décédé dans sa 68^e année. VPT VMCM.

Gaston Guignard, décédé le 13 septembre dans sa 85^e année. SEV-retraités.

Jean Leibundgut, mécanicien, Delémont; décédé le 22 septembre dans sa 86^e année. PV Jura.

Paul Suter, chef de train, Bienne, décédé le 18 septembre à l'âge de 97 ans, PV Bienne.

Erratum

Dans notre dernière édition de *contact.sev* s'est glissée une malencontreuse erreur. Notre membre Marcel Steiner nest

pas décédé, mais bel et bien en vie. Toutes nos excuses à notre membre et aux personnes touchées par cette erreur.

Information aux cadres CFF

Le SEV invite les cadres des CFF à participer à une information ayant pour thème « Cadres: concilier la conduite professionnelle avec la conduite du personnel », qui aura lieu le

mercredi 6 novembre 2013 de 16h30 à 18h30 au

Centre de conférences Allresto, Berne, Effingerstrasse 20

Exposé (en allemand) de Griselda Naumann (coaching) puis discussion avec l'oratrice (allemand-français) et apéritif dînatoire. Inscription jusqu'au 26 octobre à kader@sev-online.ch

Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation.

SEV, VPV, SBV

Journée d'études sur les nanotechnologies

Des scientifiques de haut niveau, la Suva et les partenaires sociaux y traiteront des risques et des opportunités liés à la nanotechnologie pour les travailleurs et travailleuses, ainsi que pour le site industriel Suisse.

Lieu: Unia, Weltpoststrasse 20, Berne

Date: **2 décembre 2013**, 13h 15–17h 30

Participation aux frais: CHF 50.– (CHF 25.– pour les membres des associations/syndicats de l'USS)

Inscriptions: Movendo, Monbijoustrasse 61, CP 3000 Berne 23, tél. 031 370 00 70, fax 031 370 00 71, info@movendo.ch

Journée de migration 2013

Mes droits à la place de travail

Samedi, 9 novembre 2013, 9:00-17:00, Hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Que dit la loi?

Que dit le contrat de travail?

... et où se situe le sens commun?

- Contrats de travail individuels
- Conventions collectives de travail (CCT)
- Loi sur le travail | Loi sur la durée du travail
- Protection contre le licenciement
- Conflits liés aux conditions de travail
- Droits syndicaux
- Participation

Exposé d'Arthur Andermatt, avocat

Podium

Micro ouvert

Inscriptions:

SEV
Birmensdorferstrasse 65
8004 Zürich

ou directement à migration@sev-online.ch
044 242 84 66

Le personnel des CFF et de CFF Cargo peut demander un chèque-congé pour la journée. Pour les employés des entreprises de transport concessionnaires (ETC), les règlements internes font foi.



Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort!
Il tuo forte sindacato

Commission centrale ZPV

Pétitions: succès partiel

La première séance de la commission centrale après les vacances d'été a eu lieu le 21 août.

René Furrer a informé les personnes présentes de la situation financière. Il a été remercié pour son excellent travail.

Andreas Menet a informé de l'état des lieux des pétitions: celle sur le simulateur a pu

enregistrer un

succès partiel,

puisque la direc-

tion VM est prête

à ce que seuls des

exemples quoti-

diens soient utili-

sés et que la carte

graphique soit

améliorée. Les tâ-

ches supplémen-

taires du per-

sonnel de la manœuvre

seront affichées sur l'e-tutor.

Le processus à suivre

concernant la

pétition des indemnités

pour l'étranger a été

discuté à l'in-

terne.

Un atelier « chantiers »

avec la direction VM

va être mené le

15 novembre prochain.

Le vice-président

Pascal Fiscalini

et son collègue de la

CoPe Alexander Seiler

ont créé des

directives au sujet du

formu-

laire sur le temps de travail.

Celles-ci seront envoyées

aux sections et devraient

constituer un moyen supplé-

mentaire pour le contrôle

du temps de travail. Ces

documents ainsi que d'autres

infos vont être mis en ligne

sur le site de la ZPV.

Le représentant RhB, Roger

Tschirky, a informé notam-

ment que les trains circulent

non accompagnés de Zer-

nez à Scuol et retour

mais que les collaborateurs

espèrent que cela soit

modifié au prochain

changement d'horaires.

Il explique également que

le bulletin ZPV est très

bien lu par les collègues.

La secrétaire

centrale Janine Truttmann

en a profité pour rappeler

que le délai pour le prochain

numéro est fixé au 14 octobre

et que les compte-rendus

sont les bienvenus à l'adresse

suivante: janine.truttmann@zpv.ch.

Merci à Thomas Walter pour

la très belle excursion ZPV

des 18 et 19 juillet dans la

région du lac de Constance.

La prochaine séance aura

lieu le 18 octobre à Kandersteg.

ZPV



Andreas Menet.

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 45 451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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; tél. 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.–

Announces: 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 24 octobre 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 17 octobre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 14 octobre à 10h.

Elections à la caisse de pension des CFF: les candidats des syndicats cartonnent

La liste des syndicats pour le renouvellement des membres du conseil de fondation de la caisse de pension CFF est parvenue à faire élire ses six candidats.

Les électeurs avaient le choix entre la liste commune présentée par la communauté de négociations (composée du SEV, de VSLF, Transfair et l'AQTP) et les listes de la commission du personnel et du groupe des agents de train.

Les résultats sont extrêmement clairs: les six candidats de la liste commune ont tous obtenu entre 2700 et 3000 voix, tandis que les deux autres candidats n'ont récolté qu'entre 500 et 700 suffrages. Au total, 4059 bulletins ont été renvoyés.

En tête, on retrouve des candidats du SEV:

Werner Amrein (2973, sortant) et Aroldo Cambi (2915, sortant), suivis de Brigitte Aegerter (2899, sortante), Daniel Ruf (VSLF, 2860, sortant) et René Windlin (2848, nouveau). Dernier élu: Joseph Böni, candidat commun de Transfair et de l'AQTP (2769,

sortant). L'élection était nécessaire car le taux de syndicalisation est descendu sous la barre des 65 % chez les assurés actifs. Jusqu'à présent, il était au-dessus ce qui impliquait que la communauté de négociations avait droit à six des douze sièges du conseil de fondation sans que des élections soient nécessaires. Le conseil de fondation est composé pour moitié de représentants de l'employeur et pour moitié de délégués des employés. Ces élections se sont déroulées durant une phase tendue, puisque la caisse de pension a annoncé vouloir introduire des rentes variables. Cette proposition a été critiquée par de nombreuses parties. Le SEV s'est positionné clairement contre cette idée sous le slogan « Non aux rentes variables » (voir en page 2). Une décision sur ce projet devrait encore tomber cette année de la bouche du conseil de fondation actuel, soit sans les nouveaux élus. La faible participation laisse songeur: seuls 14,3 % des ayants droit se sont exprimés.

pmo/vbo



Werner Amrein Aroldo Cambi



Brigitte Aegerter René Windlin

■ Sous-fédération ZPV

« Merci » au personnel de Bellinzone !

Janine Truttman, secrétaire centrale ZPV et Sabrina Tessmer, responsable de la Jeunesse ZPV et du recrutement, se sont rendues à Bellinzone pour une action de remerciement du personnel des trains. Pascal Fiscalini a aidé à faire de cette action une réussite en envoyant du monde: le personnel des

trains était présent, mais aussi celui des locs, les collaborateurs Railfair et le personnel de nettoyage. L'action a été très appréciée, même si les connaissances d'italien des organisatrices étaient assez approximatives...!

Sabrina Tessmer/Hes

■ SEV Jeunes

Tunnel de base: au cœur de la Suisse



Les Jeunes SEV ont visité le tunnel de base du Gothard le 7 septembre dernier et sont donc désormais incollables sur le sujet. Le projet est bientôt terminé et

les trains pourront circuler sur les 57 km du tunnel à plat au lieu d'emprunter le trajet plus montagneux actuel. Hambourg sera plus près de Milan et cela ouvre pas mal de nouvelles possibilités. Les Jeunes SEV voulaient voir cela de plus près, avant que les trains n'y circulent à 200 km/h. Les participants étaient accompagnés d'un responsable sécurité, Sal Ten, ancien membre des Jeunes SEV. Certains se sont acheté un petit souvenir de la visite: une pierre du tunnel. Un souper a terminé la journée. Sabrina Tessmer/Hes

COURRIER DE LECTEUR

La dernière heure a sonné pour l'ouvrier!

L'éditorial de Michel Béguelin, paru dans *contact.sev* n° 18 du 26 septembre 2013, intitulé « Henry Ford le visionnaire », relève les vérités les plus criantes en ce qui concerne l'exploitation éhontée, par le rouleau compresseur, que dis-je, le tsunami, la tempête apocalyptique des forces de droite envers la classe laborieuse de notre pays, principalement en ce qui concerne les classes modestes et moyennes inférieures, bref, les plus défavorisés d'entre nous.

Ajoutons à cela le cynique désir de nos « élites » de porter atteinte à nos rentes, les infractions à la loi sur le travail perpétrées sur les chantiers CFF, la sous-enchère salariale, etc. A court et moyen termes, nous devons, entre autres, voter en faveur:

■ du revenu mensuel net de CHF 4000.— pour tout citoyen actif et retraité

■ de l'initiative 1:12 contre les revenus innommables et insultants vis-à-vis des honnêtes citoyens

■ de l'introduction de la caisse-maladie et accident unique en ce qui concerne les primes de base.

Si l'on examine clairement et simplement la situation, le citoyen suisse doit pouvoir compter en tout temps sur les trois critères ci-dessous, soit:

- que son identité de citoyen communal, cantonal et fédéral soit respectée;
- se sentir en totale sécurité, en disposant de services publics optimaux, toutes catégories confondues;
- bénéficier d'une couverture sociale lui supprimant tout souci existentiel en cas d'imprévus négatifs (chômage, licenciement, maladie, accident,

événement destructeur naturel ou provoqué, et ce quel qu'il soit, etc.). C'est la raison pour laquelle nous, les petites gens, devons désormais pratiquer, à l'encontre des forces de droite, ce que je désigne par « l'égoïsme partagé ».

Choquant, me direz-vous? Eh bien non, car ce nouveau et légitime comportement, s'il est appliqué unanimement, transformera durablement le peuple de gauche en une sorte de barrage indestructible, préservant ainsi la totalité des acquis sociaux face aux forces de droite, obnubilées par la privatisation, la course au profit immédiat pour quelques-uns, ceci bien évidemment en favorisant le démantèlement social et la limitation du service public.

En un mot comme en cent, chaque travailleur, se sentant concerné par cette injustice sociale, doit se centrer sur son propre et légitime bien-être matériel (qui, par ricochet, lui procurera le bien-être mental, l'un n'allant pas sans l'autre). Ainsi additionnés, ces avantages sociaux, défendus bec et ongles, permettront enfin à tout citoyen suisse, sans aucune exception, d'avoir accès à une qualité existentielle vraiment digne de ce nom. Demeurons éternellement conscients que des sommes colossales, voire inimaginables aux yeux du simple citoyen, dorment dans les coffres des quelques membres de l'oligarchie helvétique. Une ponction justifiée de celles-ci en faveur du bien-être confédéral général ne sera donc que justice. La dernière heure a sonné pour l'ouvrier! **Michel Pousaz**

■ PV Biel/Bienne

L'OSEO invitée

La dernière assemblée a eu lieu le 12 septembre.

Le président Ernst Rutschi nous a informés sur l'organisation et les tâches de Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO). Actuellement, l'organisation se compose de dix associations régionales (Bienne appartient à la région de Berne – www.sah-be.ch) et un secrétariat national à Berne. Le réseau s'engage pour une société socialement, politiquement et économiquement plus juste. Elle apporte une contribution active qui fortifie le tissu social et permet de réduire les

inégalités. Travail et intégration sont au cœur de l'activité. Vous cherchez une aide au travail pour le ménage, le nettoyage et le jardinage? A court terme, il est possible d'en bénéficier via l'organisation de Bienne ETCETERA (www.sah-be.ch/bereiche-und-angebote/etcetera/suchen-sie-arbeitshilfe). Après l'appel du vice-président Manuel Avallone à participer à la manifestation du 21 septembre et l'approbation du règlement de gestion de la PV Biel/Bienne à partir du 1.1.2014, le président R. Flückiger pouvait clore l'assemblée, qui a réuni 64 participants. **Robert Drewes**



Payez vos vacances et loisirs en argent Reka.

Vous trouverez tous les points d'acceptation sur www.guidereka.ch ou dans **L'app Guide Reka** pour smartphones (iPhone et désormais aussi pour **Android**).

Reka, pour encore plus.



reka



Argent Reka :
au SEV
avec rabais

Les membres SEV peuvent obtenir chaque année jusqu'à **CHF 600.- d'argent Reka** avec un **rabais de 7 %**.

Pour les membres du SEV:

25% de rabais sur les frais liés aux placements



Les membres d'SEV économisent 25%* sur les droits de garde et le courtage. Encore plus de conditions préférentielles vous attendent sur www.banquecoop.ch/sev.

fair banking

banque coop

* droits de garde minimaux par dépôt: CHF 45.- au lieu de CHF 60.-.
Courtage minimum pour les transactions à la bourse suisse: CHF 67.50 au lieu de CHF 90.-.

Angle droit

Le tribunal fédéral remet l'AI à sa place

Un cas de protection juridique.

Il n'est pas facile d'obtenir une rente AI et il est encore plus difficile de la garder. Et pourtant, la diminution ou la suppression d'une rente peut avoir des effets désastreux.

Les personnes concernées par des suppressions ou diminutions de rentes sont déjà en situation financière précaire et doivent parfois encore rembourser des montants perçus en trop. Une rente AI va souvent de pair avec une rente de la

caisse de pensions. Or, si la rente AI est abaissée, la rente de la caisse de pensions également. Si cela intervient rétroactivement, la caisse de pension exige le remboursement des montants perçus en trop. La restitution ne peut être exigée lorsque l'intéressé était de bonne foi et qu'elle le mettrait dans une situation difficile (Art. 25 LPGA) dans le cas de l'AI, mais ce n'est pas le cas pour la caisse de pensions, qui n'est pas soumise à la même loi.

Notre membre «B» en a

fait la cruelle expérience: l'AI a voulu diminuer sa rente de «totale» à un quart de rente. L'avocat mandaté par le SEV a contesté la décision et «B» a donc été contrôlé par différents experts. Lui-même trouvait que son état de santé allait en empirant mais les experts ont conclu qu'il pouvait augmenter son taux de travail en cas d'activité adaptée et légitime.

Le tribunal donne d'abord raison à l'AI

L'avocat a attaqué la déci-

sion auprès du tribunal des assurances sociales. Car notre membre aurait non seulement perdu toute sa rente AI mais la caisse de pension lui aurait aussi tout supprimé.

L'avocat conteste

Tout d'abord l'avocat a donc contesté la décision de l'AI. Il a critiqué le fait que l'AI réexamine le cas alors qu'il n'y avait pas de raison médicale, vu que son état de santé était considéré comme stable, même s'il était plutôt problématique et stressant pour lui et que notre membre trouvait que ça allait toujours plus mal.

En décembre 2010, l'avocat a donc remis une plainte auprès du tribunal cantonal des assurances sociales. Le jugement a été rendu en juin 2012 (25 pages d'explications). La plainte a été refusée.

La plainte a été ensuite transmise au tribunal fédéral. Le jugement date de novembre 2012 et confirme la rente totale pour notre membre. Le tribunal justifie sa décision ainsi: l'AI a décidé de supprimer la rente sans proposer quoi que ce soit comme mesures de réintégration à notre membre. Il y a infraction au droit fédéral si on supprime une rente sans essayer auparavant de réintégrer la personne concernée.

Long processus qui débouche sur un succès

Les frais du tribunal ont été pris en charge par l'AI, qui a également dû dédommager notre membre pour la procédure au tribunal fédéral. Tout le processus judiciaire a duré en tout cinq ans.

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.

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.

Nom/prénom:

Rue:

Code postal/lieu:

Téléphone:

Courriel:

Signature:

Recruté par:

Nom/prénom:

Rue:

Code postal/lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

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.

Helvetia, le nouveau partenaire SEV

Conseiller régional fribourgeois

La reprise par Helvetia Assurances 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? Daniel Huguenot, collaborateur Helvetia et conseiller clients, nous livre son sentiment.

■ Daniel, comment as-tu réagi de ton côté?

La surprise digérée, je ne pouvais pas ne rien ressentir... cela a été dur. Passé ce moment, je devais me concentrer sur le futur et savoir si oui ou non j'allais commencer une nouvelle collaboration avec Helvetia. Dès ma réflexion terminée et la décision prise, tout a été très vite et les structures existantes ont démontré la capacité d'une grande entreprise sur divers points tels que l'intégration, la formation, le respect de la personne (personnel/clients) et surtout la qualité des services.

■ A l'avenir, tu continueras de servir les membres SEV

dans le cadre Helvetia – membre SEV après 13 années de pratique avec SEV Assurances, pourquoi?

Ce qui m'a impressionné, c'est le fait de ne pas changer ce qui est en place et de poursuivre la philosophie de «rendre service» et cela me plaît. La liste des propositions doit être communiquée aux membres SEV et c'est aussi une plus-value car dans chaque changement il y a de bons côtés, et je pense que nous avons aussi quelque chose à apporter à Helvetia.

■ Peux-tu nous citer les arguments que tu entends développer avec tes collègues SEV pour les convaincre d'adhérer à Helvetia?

La proximité étant préservée, le membre SEV connaît ses interlocuteurs. Il doit être informé de la multitude de solutions qui s'offre à lui: Couver-



Daniel Huguenot: la philosophie «rendre service» me plaît beaucoup.

ture Ménage – RC Privée - Véhicules Moteurs – Hypothèque – Epargne vie (environ 3 fois plus d'offres que SEV Assurances – Caution Loyers – Chiens/Chats – Assistance Personnes/Véhicules – Construction – Protection Juridique – etc.

Tout en découvrant Helvetia, j'ai compris qu'elle fonctionnait dans le même état d'esprit que SEV Assurances et que l'on peut continuer le chemin ensemble sereinement.

Propos recueillis
par Jean-François Milani

Daniel Huguenot

Helvetia Assurances – Agence générale de Fribourg

CH-1762 Givisiez, route du Mont Carmel 2

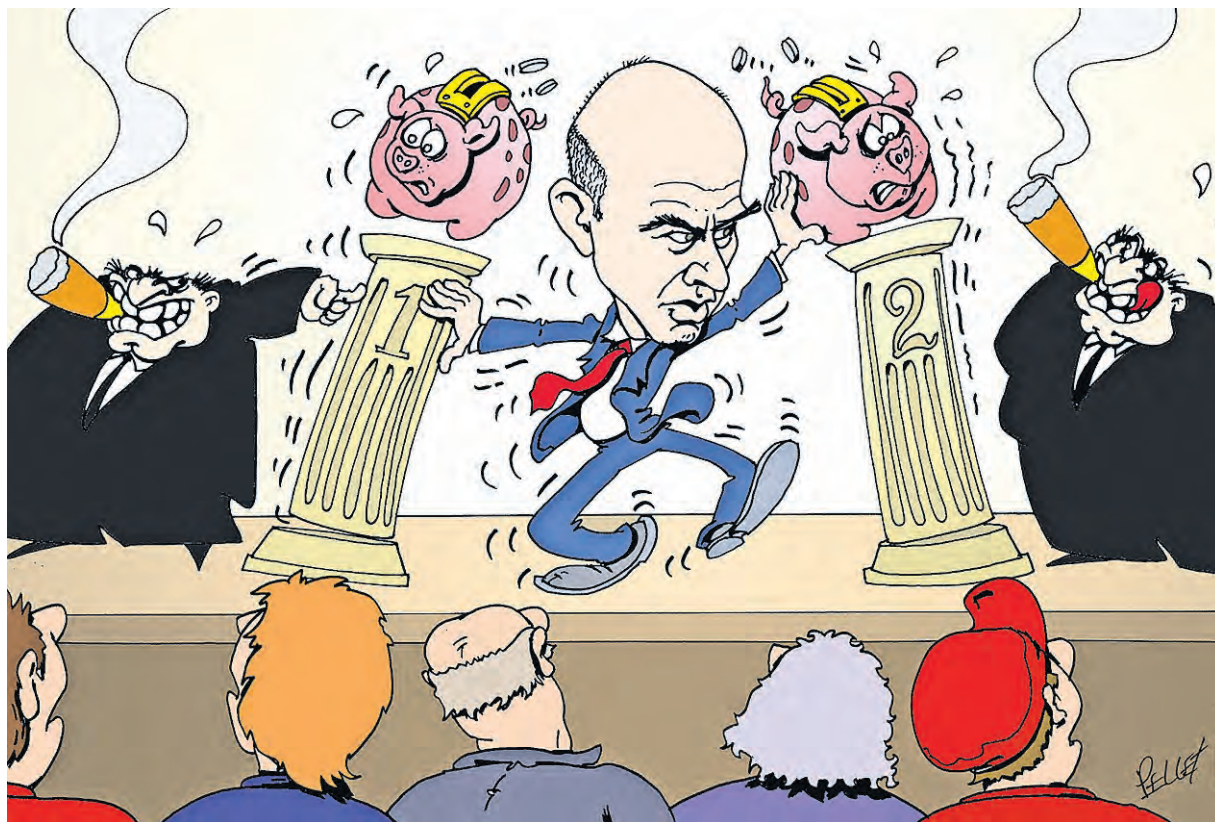
Tél. +41 58 280 71 11

Portable +41 79 295 25 08

daniel.huguenot@helvetia.ch

www.helvetia.ch/fr/sev

PELLET PIOCHE: La réforme des retraites, un exercice d'équilibre pour Alain Berset.



EN VITESSE

Tragédie de Lampedusa: les syndicats italiens se mobilisent

Les syndicats italiens CGIL, CISL et UIL manifesteront vendredi 11 octobre dans toute la Péninsule en faveur d'une politique migratoire plus humaine. Les quelque 350 morts du naufrage survenu le 3 octobre au large de la Sicile s'ajoutent au plus de 20 000 morts que la Méditerranée a englouti ses 25 dernières années selon le Haut-Commissariat aux Réfugiés.

Depuis le début de l'année, 25 000 migrants ont afflué en Italie depuis l'Afrique et le Moyen-Orient (surtout la Syrie). La plupart d'entre-eux ne veulent pas être identifiés par les autorités italiennes, leur objectif est d'atteindre la France, l'Allemagne et le Nord de l'Europe.

Philippe Claude, responsable de la revue consacrée aux transports publics suisses

Transports romands, une revue qui mérite d'être lue !

Transports romands fête ses 5 ans. Cette revue consacrée aux transports publics suisses a été lancée en automne 2008 par les journalistes Philippe Claude et Blaise Nussbaum. «Notre objectif est de présenter à nos lecteurs des dossiers consacrés à l'actualité des transports publics dans notre pays et dans les pays voisins, nous voulons aller au fond des choses en offrant une information ciblée et fiable», relève Philippe Claude, 60 ans, âme et cheville ouvrière de cette revue francophone qui paraît 4 fois par année. Le dernier numéro de *Transports romands*, consacré au 100^e anniversaire

du Lötschberg, est sorti de presse au mois de septembre. «Pour réaliser ce numéro tiré à plus de 5 000 exemplaires, nous raconte Philippe Claude, nous avons bénéficié de l'aide de 5 cantons et de 2 associations. Notre prochain numéro paraîtra en novembre. Il présentera les projets de développement des transports régionaux vaudois. L'éditorial sera signé par



Philippe Claude vit à Saignelégier.

la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, ministre des transports. Et notre premier numéro de l'année prochaine sera essentiellement consacré à la votation fédérale sur le projet de Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FA-IF) qui aura lieu le 9 février. Une votation très importante

pour l'avenir des transports publics de notre pays.» **AC**

Transports romands paraît 4 fois par année. Prix de l'abonnement annuel 25 francs, soutien dès 30 francs : transportsromands@net2000.ch

BIO

Philippe Claude est né le 24 juin 1953 à St-Imier. Il est au bénéfice d'un CFC de dessinateur en génie civil. «Dans le cadre des cours professionnels, j'avais présenté un exposé sur les tout premiers projets de tunnel ferroviaire de base du Gothard. Cela a été l'élément déclencheur de ma passion pour les transports publics. Plus tard j'ai travaillé pour la promotion du projet de raccordement du réseau des Chemins de fer jurassiens (CJ) de Glovelier à Delémont en longeant la Transjurane, projet balayé par les citoyennes et citoyens jurassiens le 17 mai 1992. Aujourd'hui on espère que cette connexion directe de la voie étroite CJ à la voie normale CFF se fera par l'installation d'un troisième rail entre Glovelier et Delémont». Il travaille comme pigiste pour diverses publications dont «Bâtir», le journal de la construction de la Suisse romande.

Revue relookée

La revue *Transports romands* est rédigée par trois journalistes spécialisés bien connus dans le milieu : Philippe Claude, Blaise Nussbaum et Sylvain Meillasson. Depuis le début de cette année, l'équipe rédactionnelle est soutenue par un comité d'édition emmené par le professeur Daniel Mange. Au sein de ce comité, on retrouve des personnalités romandes marquantes comme l'ancien vice-président du SEV et ancien conseiller aux Etats Michel Béguelin; Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais; Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail; Panos Tzieropoulos, directeur au sein de l'EPFL du Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification (LITEP); Bernard Wuthrich, journaliste au *Temps*; Nicolas Rosset, journaliste à la RTS.

Transports romands consacre chacun de ses numéros à un dossier spécifique. Des personnalités comme la conseillère fédérale Doris Leuthard, le jeune conseiller national valaisan Matthias Reynard ou le politicien français Jean-Pierre Chevènement ont déjà eu l'occasion d'apporter leur contribution à cette revue dont le graphisme vient d'être relooké.

« Nous cherchons avant tout à fédérer les nombreux acteurs des transports publics romands »

■ Pourquoi avez-vous lancé la revue *Transports romands* ?

Philippe Claude: Parce qu'en matière d'information sur la politique des transports publics en Suisse romande il y avait un vide à combler. C'est un secteur en plein développement, qui concerne Monsieur et Madame Tout-le-Monde mais où c'est difficile d'avoir une vue d'ensemble.

■ Quelle est la marque de fabrique de votre revue ?

Nous cherchons à offrir à nos lecteurs une information fiable, en tenant compte de tous les aspects qui touchent aux transports publics comme l'aménagement du

territoire, la politique des transports, le matériel roulant, les infrastructures, etc. Nous voulons présenter des dossiers complets en cherchant à vulgariser l'information, sans toutefois tomber dans l'écueil de la banalisation.

■ Est-ce que votre revue a pour but d'inciter le développement des transports publics en Suisse romande ?

Je l'espère. Nous cherchons avant tout à fédérer les nombreux acteurs des transports publics romands: constructeurs, politiques, directeurs, employés, usagers. Je constate avec satisfaction que ces dernières années, d'une manière générale, la

Suisse romande met les bouchées doubles pour rattraper son retard en matière d'offre de transports publics. Avec notre revue, nous voulons accompagner et expliquer ce développement. Nous l'avons fait dans nos précédents numéros consacrés par exemple au CEVA ou au transport transfrontalier sur l'Arc jurassien; nous allons le faire dans notre prochain numéro où les projets de développement des transports régionaux vaudois se tailleront la part du lion.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini



Transports publics fribourgeois

Des employés mieux soutenus

Les Transports publics fribourgeois font un pas de plus dans la protection de leurs employés en cas d'agression.

Ils viennent en effet de présenter au groupe de réflexion violence le processus en cas d'agression: délais de réactions bien déterminés, étapes bien définies, rôles de l'entreprise et du personnel clarifiés. «Il était vraiment important de mettre le collaborateur au centre de la démarche. Il est soutenu par un conseiller sûreté, un conseiller assurances et bénéficie du soutien d'un psychologue pour débriefer. En outre, il reste maître de décider s'il veut déposer plainte ou pas, s'il veut régler le problème par une conciliation ou retirer sa plainte. Ainsi, la démarche ouvre la palette des possibles», précise Serge Collaud, secrétaire général des TPF.

Démarche bien détaillée

Pour Gibert D'Alessandro, la démarche est bien détaillée. «De cette façon, l'agent sait ce



Les TPF ont franchi un pas de plus dans la protection des employés.

qu'il a à faire en cas d'agression. C'est rassurant, car l'employé n'est jamais seul, se réjouit le président central SEV-VPT, membre du groupe de réflexion violence. Dans certaines compagnies, c'est le désert et le conducteur est culpabilisé. On lui fait porter la responsabilité de ce qui lui arrive.»

Gibert D'Alessandro estime que son employeur fait tou-

jours davantage office d'exemple en Suisse dans sa gestion des agressions: «Après avoir lancé le bus prévention il y a 13 ans, installé de nombreuses caméras dans les véhicules, des boutons d'urgences et des systèmes de contact collectif, les TPF font un pas de plus avec ce processus détaillé.»

Gibert D'Alessandro est d'autant plus satisfait de la gestion

de la violence par les TPF que l'entreprise a donné un nouveau virage à sa politique en début d'année, lorsque les TPF ont mis sur pied six sous-groupes de réflexion sur la violence. «Auparavant, il n'y avait qu'une seule entité. Le fonctionnement avait fait son temps et ses preuves. Maintenant, les six sous-groupes travaillent de manière autonome et se retrouvent deux fois par

année en plénum où leurs propositions sont discutées.» Y participent la direction et les syndicats représentant les employés des TPF, dont le SEV, mais aussi la police cantonale, des spécialistes de l'écoute sociale et des représentants du Département cantonal de l'instruction publique.

Dans le processus agression, l'entreprise prend en charge la protection juridique. Elle vient compléter la défense légale que propose le SEV, mais ne saurait la remplacer. Une démarche judiciaire n'est cependant pas la solution à toutes les agressions. Malgré un engagement de la part des TPF, l'entreprise constate-t-elle une diminution des cas d'agression ces dix dernières années? «C'est difficile à dire, car en 2011, elles ont baissé par rapport à 2010. En 2012, il y en a eu davantage qu'une année auparavant, indique Serge Collaud. En 2013, pour l'instant, il y en a moins qu'en 2012. Il faut néanmoins attendre la fin de l'année pour avoir des chiffres fiables.»

Vivian Bologna

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° 18:

La photo parue dans notre dernier numéro a été prise à la gare allemande de Bâle. Elle illustre une lampe sphérique.

Le sort a désigné **Bruno Porchat, membre de la section LPV Vaud et Bas-Valais**, domicilié à Sottens, 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 16 octobre 2013