



## La crise, une chance ?

Pour le politologue René Knüsel, la crise actuelle devrait nous inciter à réhumaniser le monde du travail.

Pages 4 et 5

## Le congrès SEV approche

Découvrez les nouvelles propositions que les sections et les sous-fédérations défendront au congrès SEV qui se déroulera les 19 et 20 mai prochains à Berne.

Pages 6 à 9



## Cuisinières d'équipes

Les CFF veulent supprimer leurs cuisinières. Rencontre avec l'une d'elles, M.-R. Fontana.

Page 20

## Le personnel de navigation du lac de Constance proteste

# Il y a le feu sur le lac

Moins de salaire, suppression des indemnités et rallongement du temps de travail : tel est le projet de la direction de l'entreprise.

Jeudi 23 avril, le personnel de navigation a protesté à Frauenfeld. C'est avec la rage au ventre que les employés de la compagnie de navigation du lac de Constance sont allés manifester devant le bâtiment du gouvernement thurgovien. La nouvelle di-

rection de l'entreprise n'y va pas de main morte: six matelots ont déjà été licenciés et ceux qui restent doivent accepter d'inadmissibles détériorations de leurs conditions de travail.

Page 2



Le personnel de la compagnie de navigation du lac de Constance à transmis une pétition au gouvernement thurgovien.

## 1<sup>er</sup> Mai: Fête du Travail – Jour de solidarité

# Contre la crise: emplois et sécurité sociale !

■ Cette année, la Fête du Travail a lieu en pleine crise financière et économique. Dans son appel, l'USS demande aux employeurs d'assumer leurs responsabilités. Durant ces dernières années, ils ont engrangés des ressources nécessaires pour endiguer la crise. Pour ce 1<sup>er</sup> mai 2009, l'USS met en avant quatre exigences :

- Pas de licenciements ;
- Offensive de formation conti-

nue afin d'être parés lorsque l'économie démarrera;

- Hausse générale des salaires, en particulier des bas salaires;
- Suffisamment de places d'apprentissage pour les jeunes et de places de travail pour ceux qui viennent de terminer leur formation.

En plus de ces revendications, l'USS demande à la Confédération

d'investir massivement dans les places de travail plutôt que de refiler des sommes colossales à l'UBS.

Pour soutenir ces revendications, participez massivement aux manifestations du 1<sup>er</sup> Mai, un geste de solidarité en cette période de crise plus nécessaire que jamais.

USS/pmo

## EDITO

### UN 1<sup>er</sup> MAI POUR LE SERVICE PUBLIC

*La Poste déserte les régions qu'elle juge peu rentables, comme à Rekingen par exemple, une commune argovienne située au bord du Rhin. Le bureau postal de cette commune figure sur la liste des offices postaux que le géant jaune veut faire disparaître. Rekingen se trouve à quelques kilomètres à peine de Zurzach, commune où la poste ne sera pas supprimée. Les habitants de Rekingen devront donc aller au guichet postal de Zurzach.*

*A Rekingen, cela fait déjà quelques années qu'il n'y a plus de personnel à la gare CFF. Si un habitant de cette commune a besoin des services d'un employé des CFF, il doit faire le déplacement de Zurzach.*

*Ce n'est pas ma conception du service public. Il y a d'autres pistes à explorer: les CFF et La Poste, au lieu de fermer leurs guichets les uns après les autres, pourraient par exemple chercher à les unir; afin d'offrir la possibilité de pouvoir recourir conjointement aux services des deux grandes régies, services qui pourraient être élargis à d'autres domaines publics. Je n'est pas l'exclusivité de cette idée. Point s'en faut. Nos syndicats le répètent chaque 1er Mai et se battent inlassablement toute l'année pour le maintien d'un service public de proximité et économiquement réaliste.*

Giorgio Tuti

## EN VITESSE

ADAPTATION  
SALARIALE AUX CFF

■ C'est le 1<sup>er</sup> Mai qu'entreront en vigueur aux CFF les barèmes salariaux 2009. Une enveloppe de 2,1 millions de francs sera répartie sous forme de prime unique aux collaborateurs à plus faibles revenus. Les syndicats ont préparé une proposition en vue de cette répartition qui s'effectuera de la manière suivante: les personnes avec un salaire annuel inférieur à 70 000 francs toucheront, avec leur salaire du mois de mai, une prime variant entre 320 et 750 francs, et ceci indépendamment de leur évaluation (ces chiffres se réfèrent à des emplois à plein temps).

## TUTI À L'ETF

■ Le président par intérim du SEV Giorgio Tuti a été élu membre du comité exécutif de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) dont le siège est à Bruxelles. Cette élection démontre la volonté du SEV de resserrer les liens avec les autres syndicats européens impliqués dans le domaine des transports.

## TRANSRUN

■ Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports, a déclaré que les travaux du Transrun pourraient débuter en 2015. Ce nouvel axe ferroviaire qui relierait Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds est devisé entre 500 et 800 millions de francs. L'étude de ce projet serait cofinancée par un partenariat public-privé. Les CFF se tiennent en embuscade. Ils sont très intéressés de participer à l'étude de ce projet et, surtout, à l'exploitation du futur Transrun.

RÉNOVATION  
DU « NEUCHÂTEL »

■ L'association Trivapor va lancer une étude pour rénover le bateau à vapeur « Neuchâtel ». Cette étude est devisée à 10 millions de francs. L'association Trivapor compte plus de 3000 sympathisants et ne dispose que d'un dixième de ce montant. Des subventions cantonales et fédérales sont espérées.  
www.trivapor.ch

Le personnel de la compagnie suisse de navigation sur le lac de Constance se défend

## Travailler plus, gagner moins: non merci !

La navigation sur le lac de Constance affronte la tempête avant même que la nouvelle saison ne commence. Les massives détériorations des conditions de travail décidées par la direction de l'entreprise sont tout simplement inacceptables.

Le personnel de la compagnie suisse de navigation sur le lac de Constance a protesté jeudi 23 avril devant le siège du gouvernement thurgovien. Le conflit a commencé avec l'arrivée au mois d'avril de la nouvelle direction à la tête de la compagnie qui a immédiatement procédé à des licenciements. En quelques semaines, six collègues ont reçu leur lettre de congé. Puis, tous les collaborateurs ont été priés de signer un nouveau contrat de travail avec des conditions de travail sérieusement détériorées. Concrètement, le nouveau contrat de travail prévoit une baisse des salaires de 5%, la suppression des indemnités et une heure de travail de plus par semaine. Un paquet qui correspond à une perte salariale d'environ 20%.

## L'intervention du SEV

Mais les nouveaux responsables de la compagnie ont oublié de faire les comptes avec le SEV: plus de la moitié du personnel est syndiqué. Ce qui signifie que l'employeur ne peut pas se dérober à des négociations avec les représentants du personnel. Malgré tout, la direction s'est entêtée à faire cavalier seul et à faire pression sur le personnel pour qu'il signe le nouveau contrat de travail. Réuni en assemblée générale, le personnel a décidé de demander la médiation du gouvernement thurgovien. «La compagnie de navigation sur le lac de Constance est l'une des principales ressources touristiques du canton de Thurgovie; compromettre la saison qui débute par un conflit social cela n'a pas de sens et c'est tout simplement irréaliste» a déclaré le secrétaire régional SEV Peter Hartmann. Ce dernier reproche à la direction de la compagnie son manque de transparence et de dialogue.

## Des droits à respecter

Giorgio Tuti, président ad intérim du SEV, a participé à la manifestation de Frauenfeld. Il a été indigné par les procédés de la direction de la compagnie. « Ici les droits du travail ont été clairement bafoués, le personnel peut



Le secrétaire syndical Peter Hartmann et les matelots thurgoviens lors de la manifestation à Frauenfeld.

compter sur la solidarité de tout le SEV ! » Pour Giorgio Tuti, les licenciements et les détériorations des conditions de travail décidées par la direction sont tout simplement inadmissibles et contraires aux règles du partenariat social. « Nous devons clairement dire à la direction de l'entreprise que le droit du travail ne peut pas être bafoué de la sorte » a lancé le président ad intérim.

## Ça bouge !

La manifestation de jeudi dernier a fait bouger les choses, puisque à l'heure de mettre ce journal sous presse, nous apprenons que sous la houlette du canton, les deux parties de ce conflit social se sont rencontrées. La direc-

tion de la compagnie de navigation et le SEV se sont mis d'accord pour entamer des négociations.

Peter Moor

AU CREUX DE  
LA VAGUE

La compagnie suisse de navigation sur le lac de Constance appartenait aux CFF. Début 2007, elle a été reprise par un groupe d'investisseurs de Suisse orientale et autrichien; dès lors, les changements se sont succédés à la tête de la compagnie. L'année passée, elle a enregistré une perte de 800 000 francs.

pmo

Journée d'action internationale contre la violence

## La sécurité d'abord !

Au moyen de tracts, le personnel d'accompagnement des trains a fait entendre mardi 28 avril que les problèmes de violence à l'encontre du personnel des transports publics n'ont pas diminué.

« Avec le double accompagnement des trains, nous avons atteint un objectif important » souligne le vice-président SEV Manuel Avallone.

L'action de distribution de tracts à Zurich, Berne, Lausanne, Genève et Bellinzone était également un remerciement à l'attention des voyageurs qui ont toujours soutenu le SEV dans cette revendication. En même temps, il ne fallait pas perdre le thème principal des yeux: « 240 agressions durant l'année écoulée seulement aux CFF – c'est tout simplement trop ; nous ne pouvons pas l'accepter ! » déclare Manuel Avallone, vice-président SEV.

L'action de distribution de tracts faisait partie de la jour-



A la gare de Berne, l'action du SEV a été bien perçue par les voyageurs.

née mondiale d'action contre la violence. La Fédération internationale des travailleurs des transports ITF – à laquelle le SEV est affilié – a fait appel pour que le 28 avril réponde au mot d'ordre « la sécurité d'abord ! ».

« Nous nous solidarisons avec nos collègues de tous les continents qui subissent des agressions. Ici comme ailleurs, le personnel a besoin d'un surcroît de protection », précise Andreas Menet, président ad intérim de la sous-fédération du personnel des trains.

com.

1<sup>er</sup> Mai

## Conducteur de bus tl à Athènes

Aïssam Echchorfi, membre du comité de section VPT tl, défilera le 1<sup>er</sup> Mai à Athènes. Chaque année, à l'occasion de la Fête du travail, le conducteur de bus lausannois se déplace dans une capitale européenne, « si possible là où il se passe quelque chose, où ça vibre, pour rencontrer des gens qui s'engagent pour un monde plus juste ». Pourquoi, en 2009, avoir choisi Athènes ? « A cause des événements qui s'y sont déroulés à la fin de l'année passée. La Grèce est très touchée par la crise. Les jeunes et les ouvriers ont peu d'espoir. J'ai envie de serrer la main à ces camarades en révolte ! » Tuyauté par son camarade Josef Zisyadis, Aïssam a fait le plein d'adresses avant de



Aïssam Echchorfi défilera le 1<sup>er</sup> Mai dans les rues d'Athènes.

s'envoler pour Athènes. Le militant SEV est certain qu'il va vivre un séjour intense sur la terre qui, jadis, a été le berceau de la démocratie.

AC

## Séance du comité directeur SEV

### Nombreux dossiers traités

« Ce sont de nouvelles méthodes dans le domaine des transports publics ! » C'est ainsi qu'un membre du comité directeur a exprimé l'opinion qui prévalait dans la salle, après que le président par intérim Giorgio Tuti eût décrit comment on en vint au conflit entre le personnel et la direction de la compagnie de navigation du lac de Constance. Le comité directeur SEV a exprimé son soutien au juste combat mené par les matelots.

#### Temps de travail

Il y a une pression continue de la part des employeurs sur la réglementation du temps de travail. Des propositions ont été mises sur la table pour modifier l'ordonnance sur la loi sur la durée du travail (LDT). Le comité directeur s'est longuement penché sur ce problème. Il est ressorti de discussions que le SEV entrevoit peu de marge de manœuvre dans ce domaine. Des détériorations ont été adoptées au niveau de la loi, dont les conséquences doivent être si possible limitées : la loi consacre une durée annuelle du travail et des mesures doivent donc être recherchées pour éviter que les employeurs ne puissent exiger une répartition de

la charge du travail par trop inégale. Dans la question du lieu de travail, les avis des patrons et des syndicats divergent. Le comité directeur soutient les représentants SEV dans leur attitude prudente.

#### Nouvelle CCT à Genève

Le comité directeur a, en outre :

- donné son feu vert pour la signature de la convention collective de travail avec le Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG;
- pris connaissance qu'un accord est prêt à être signé avec les CFF au sujet de la reconnaissance du partenariat social;
- décidé qu'en principe le SEV participera cet automne à une grande manifestation mise sur pied par l'USS. Les détails n'ont pas encore été communiqués;
- été informé sur la situation de la Caisse de pensions CFF. La position du SEV reste inchangée : si les mesures d'assainissement ne devraient pas être satisfaisantes, le personnel devra être traité sur le même pied d'égalité que l'employeur.

Peter Moor / AC

## TGV Rhin-Rhône: un autre défi pour Ouestrail

Après 20 ans de péripéties multiples, la première étape, partielle, du TGV Rhin-Rhône entrera en service en décembre 2011, en gros sur le tronçon de Belfort jusqu'à 25 km de Dijon. Cette nouvelle ligne apte à 320 km/h va ouvrir progressivement des possibilités décoiffantes au départ de Bâle/Zurich vers l'Ouest et le Sud. Par ailleurs, pour compléter la vue d'ensemble, il faut rappeler la rénovation de l'ancienne ligne Bellegarde – Bourg-en-Bresse qui va accélérer de 22 minutes le trajet Genève – Paris et les améliorations entre Dole et Vallorbe qui produiront les mêmes effets entre Lausanne et Paris; tout cela intervenant en 2009/10. Au-delà des améliorations points à points, il y a à préparer la valorisation des retombées de ces investissements au fur et à mesure qu'ils se concrétiseront, à travers les jeux de correspondances régionales, en faisant abstraction de la frontière.

L'achèvement de la première étape du TGV Rhin-Rhône (jusqu'à Mulhouse d'une part et la banlieue de Dijon d'autre part) a été décidé le 17 mars. Ensuite, il y aura le raccordement à grande vitesse de Dijon jusqu'à la ligne TGV actuelle vers Paris, puis la branche Sud, vers Bourg-en-Bresse – Lyon. Un véritable réseau à hautes performances « Est français » ou plutôt « Métropoles Rhin-Rhône » se met ainsi en place le long de la frontière franco-suisse. Avec une participation financière helvétique cumulée, bien naturelle compte tenu des convergences d'intérêts, de l'ordre de 300 millions de francs.

Une convention entre les deux Etats règle les objectifs généraux et le principe des étapes. Mais la mise en valeur concrète, l'irrigation fine de ces nouveaux axes au fur et à mesure de leur réalisation est, d'une part, l'affaire des Régions françaises traversées, donc aussi partiellement des cantons suisses limitrophes, et, d'autre part, bien sûr des opérateurs ferroviaires. Et de ce côté-là, il y aura du nouveau: le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'étape principale de la libéralisation du rail européen va entrer en vigueur. Par conséquent, de nouveaux opérateurs apparaîtront, alors que les actuels tenteront de sauvegarder leurs intérêts; donc la transparence générale indispensable pour assurer une desserte globale optimale pour

l'ensemble des populations concernées aura tendance à disparaître. Avec qui négocier pour garantir les meilleures correspondances à partir des points d'arrêt? Par exemple pour Bâle, une porte d'entrée importante, il faut impérativement arriver dix minutes avant les départs des correspondances internes suisses, faute de quoi une bonne part de la clientèle perd tous les avantages de la grande vitesse. Ces contraintes de correspondances vont forcément influencer le nombre des arrêts en France (en principe un seul). Qui va décider des lieux et du nombre pour les TGV franco-suisse? A l'heure actuelle, avec les structures existantes, la collaboration joue bien. Mais que va-t-il se passer avec des opérateurs ferroviaires multiples qui se battront pour chaque part de trafic? Comment les collectivités publiques vont-elles arbitrer et trouver les meilleurs « retours sur investissements » pour leurs populations à travers et le long de l'Arc jurassien?

Du côté français, le Sénat vient d'approuver la directive européenne sur la libéralisation 2010. Tout à fait conscient de la part d'inconnu qu'en comporte l'application, il a lancé un appel « à expérimentation » dans les Régions, en particulier, celles « situées le long de la frontière suisse ». Ainsi, Ouestrail, qui regroupe tous les cantons limitrophes, paraît être l'organisation prédestinée à saisir cette opportunité. Un nouveau beau défi créatif pour la Suisse occidentale et les CFF, à côté des axes Genève – Lausanne – Berne et Lötschberg – Simplon.

Michel Béguelin





» Il faut rechercher un meilleur service au public en engageant davantage de personnel. «

René Knüsel

Pour le politologue René Knüsel, la crise devrait inciter les syndicats à davantage revendiquer une réhumanisation du monde du travail

## La crise ? Une chance à saisir !

L'affiche du 1<sup>er</sup> Mai de l'Union syndicale suisse (USS) montre une boussole, comme pour souligner la nécessité de changer de cap. Face à la crise, au lieu de s'orienter vers les charrettes de licenciements et le démantèlement des assurances sociales, l'USS propose un chemin opposé : «Contre la crise: emplois et sécurité sociale!». Le politologue lausannois René Knüsel indique la même direction que l'USS, mais en insistant sur la nécessité de créer des postes de travail qui améliorent le service à la clientèle.

### « CHANGEONS DE LOGIQUE »

« Cette crise, c'est d'abord la crise d'un système financier qui s'est cassé la figure. C'est aussi une crise sociale, celle d'un système de redistribution. Est-ce normal de créer de la richesse pour permettre à un petit groupe de personnes de s'accaparer le fruit de la productivité, alors qu'une grande partie de la population

n'a pas accès aux biens sociaux essentiels ? » Pour René Knüsel, la crise devrait nous inciter à nous remettre en question. « Changeons de logique. Ce n'est pas le taux de productivité qui est important. Ce qui compte, c'est de créer des places de travail pour qu'un plus grand nombre possible de personnes

puissent bénéficier de la richesse produite. » Pour le politologue lausannois, la course à la performance, à la rationalisation extrême, engendre une forme de violence dans les rapports sociaux. « Les jeunes et les plus âgés ne s'y retrouvent pas et ceux qui s'y retrouvent sont souvent stressés, alors qu'on pourrait instaurer une société plus conviviale où chacun trouverait mieux ses marques. » René Knüsel livre sa recette contre la crise : « il faut revaloriser un service plus individualisé à la clientèle. La création de ces « emplois intermédiaires » devrait éviter d'avoir d'un côté du personnel sur-occupé et, de l'autre côté, des gens au chômage ou marginalisés ».

AC



René Knüsel, 53 ans, est politologue et professeur ordinaire à la Faculté des sciences sociales et pédagogiques de l'Université de Lausanne.

**contact.sev: Vous vous attendiez à cette crise ?**

René Knüsel. Plusieurs indicateurs financiers et économiques nous l'annonçaient. Mais il y a quelques mois encore, personne imaginait qu'elle allait atteindre pareillement l'UBS, l'un des piliers économiques de notre pays. Avec l'annonce de 8700 licenciements, dont 2500 en Suisse, maintenant on peut dire que la crise s'est aussi installée dans notre pays. Des mesures anti-cycliques, des plans anti-crise, se mettent en place, mais leurs effets seront

d'affronter de grosses tempêtes.

**Le slogan du 1<sup>er</sup> Mai de l'USS « Contre la crise: emplois et sécurité sociale! » propose-t-il la bonne direction pour sortir de la crise ?**

Oui, en ce temps de crise, les syndicats ont raison de se battre pour le non-démantèlement de la sécurité sociale, comme ils l'ont fait en lançant le référendum contre la baisse du taux de conversion de la loi sur la prévoyance professionnelle. Les syndicats ont aussi raison de s'inquiéter pour

» Cette crise devrait nous inciter à prospecter des voies nouvelles pour réhumaniser le monde du travail. «

René Knüsel

limités. Nos assurances sociales seront fortement mises à contribution.

**A propos, nos assurances sociales sont-elles prêtes à affronter cette crise ?**

Notre assurance chômage elle-même est en crise, d'une certaine manière... Elle affiche un déficit de près de quatre milliards de francs, alors que nous venons de traverser des années de prospérité. D'une manière générale, je dirais que, telles qu'actuellement conçues, nos assurances sociales sont là pour nous aider à traverser des périodes maussades. Elles sont moins en mesure

de l'emploi. Mais il ne faut pas se voiler la face. Des gens perdent ou vont perdre leur travail. Il faudra veiller à ce que ces chômeurs ne soient pas stigmatisés par la société et qu'ils soient suffisamment soutenus pour vivre décemment. Par ailleurs, des mesures de réinsertion – formation, travaux d'utilité publique – devront être mises en place rapidement.

**Quelles sont les catégories de personnel qui risquent d'être les plus touchées par le chômage ?**

Habituellement, les plus touchés sont les femmes et les migrants qui travaillent

# INTERVIEW



Pour le professeur René Knüsel, engager davantage de personnel pour améliorer le service à la clientèle, permet de limiter le chômage et déstresser le monde du travail.

sur des postes auxiliaires, ainsi que les jeunes qui sont entrés dans le marché du travail sans une bonne formation de base. Il y a aussi celles et ceux qui ont une fonction très spécialisée et qui n'ont pas une formation généraliste suffisamment ample. Enfin, les 55 – 65 ans, s'ils se retrouvent sans emploi, les risques sont élevés pour eux d'entrer dans un chômage de longue durée.

#### Que faudrait-il faire pour éviter la montée du chômage ?

A mon avis, les syndicats ont la responsabilité de

lancer une dynamique positive, de concert avec les employeurs. Je m'explique. Nous vivons dans un monde du travail hyper rationalisé qui a parfois perdu le sens du service à la clientèle. C'est le cas aussi bien dans les transports publics que dans la restauration ou dans d'autres domaines de l'économie. Il faut rechercher un meilleur service au public en engageant davantage de personnel. Dans ce sens, je dis que la crise est une chance à saisir.

**Pensez-vous sérieusement que les entreprises sont prêtes à**

#### augmenter leurs coûts du personnel ?

Dans de nombreux secteurs, les entreprises travaillent en sous-effectifs. Quel est le résultat de cette politique? Il y a un stress collectif qui coûte très cher aux entreprises elles-mêmes et à la société. Cela coûte très cher en termes d'absentéisme et de maladie. De plus, cela fait le lit à un climat d'incivilités et de violence. L'exemple des transports publics est patent à cet égard. La lutte contre ces incivilités et cette violence coûte de l'argent. En engageant davantage de per-

sonnel, les entreprises contribuent d'une part à ne pas aggraver la situation de l'assurance-chômage, d'autre part elles déstressent leurs employés et, enfin, elles améliorent leur service à la clientèle. Cette crise devrait nous inciter à prospecter des voies nouvelles pour réhumaniser le monde du travail.

**Engager du personnel pour réhumaniser le travail, c'est bien, encore faut-il que ce personnel soit formé.**

La formation continue devrait faire partie des plans anti-crise. Sur ce point, on

ne réfléchit pas assez. D'un côté on exige de la mobilité, de l'autre côté on cesse de former. Les syndicats pourraient, parallèlement aux revendications salariales, demander une forte stimulation de la formation continue.

*Propos recueillis par Alberto Cherubini*

Le 75<sup>e</sup> congrès du SEV aura lieu les 19 et 20 mai prochains à Berne

# Les nouvelles propositions

Quinze nouvelles propositions ont été envoyées au secrétariat SEV par des sections ou des sous-fédérations.

Ci-dessous, nous publions les textes de ces propositions qui seront débattues lors du 75<sup>e</sup> congrès SEV les 19 et 20 mai prochains à Berne, avec les motivations de leurs auteurs et le préavis du comité directeur.

## ■ K09.006 VPT Jura

### Renchérissement pour toutes et tous

*Proposition* – L'enveloppe globale affectée au renchérissement est divisée par un montant égal pour chaque travailleur et travailleuse de l'entreprise : 1/1 pour les employés fixes à 100%; de manière proportionnelle pour les auxiliaires, le personnel à temps partiel ou le travail à l'heure.

*Motivation* – Pour plus de justice sociale, le syndicat doit réduire autant que possible les inégalités, en particulier les trop grands écarts entre les petits et très très hauts salaires. Cette mesure redistribue cependant à tous quelque chose. Il est indécent qu'actuellement certains collaborateurs touchent une compensation du renchérissement 10 fois supérieure, voire plus, par rapport à d'autres.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter la proposition. La revendication doit être reprise dans toutes les requêtes salariales.

## ■ K09.002 LPV Lucerne

### Votation générale sur les nouvelles conventions collectives de travail (CCT) CFF

*Proposition* – L'assemblée des membres de la section LPV Lucerne demande que

chaque convention collective de travail (CCT) nouvellement négociée par la communauté de négociations soit présentée à tous les membres des syndicats présents dans la communauté de négociations CCT ainsi

négociée. La proposition va encore plus loin, demandant que même les non-membres puissent voter (co-décision).

Le SEV est la plus grande organisation de travailleurs au sein de la Communauté de négociations (CN). Grâce

lieu de parler de contribution CCT plutôt que de contribution de solidarité; la contribution CCT doit autant que possible se rapprocher du montant de base de la cotisation ordinaire SEV; celle-ci doit en outre également être

du champ d'application concerne chaque collaborateur de l'entreprise (sauf exceptions reconnues).

Le personnel affilié à une association contractante de la CCT doit pouvoir bénéficier de davantage de reconnaissance (jour de congé, ou autre...).

*Prise de position* – Le comité directeur demande de rejeter la proposition. Des considérations juridiques s'opposent à cette proposition sous la forme présentée. Des jugements ont été prononcés par le passé qui disent que la contribution aux frais d'application doit être passablement plus basse que la cotisation syndicale (sinon cela pourrait être pris pour une contrainte négative des syndicats). On peut donner raison aux personnes qui ont formulé la proposition concernant les avantages réservés aux membres des syndicats. Cette demande est partiellement réalisée par exemple avec les congés syndicaux. Mais les avantages spécifiques hors du domaine d'application de la CCT (protection juridique, etc.) doivent être directement proposés par le syndicat.



Chaque deux ans, le congrès du SEV trace les grandes lignes de son action syndicale.

qu'aux non-membres, afin qu'ils puissent se prononcer lors d'une votation.

*Motivation* – Nous ne comprenons pas pourquoi les membres ont dû/pu voter sur la première CCT et que ce droit leur est refusé pour les renouvellements de cette CCT.

Nous ne voyons pas non plus pourquoi les personnes directement concernées ne pourraient pas se prononcer sur une convention collective dont le contenu a des conséquences directes sur leurs conditions de travail.

Une votation générale favoriserait la confiance mutuelle entre la base et la communauté de négociations et la base prendrait ainsi sa part de responsabilités pour la nouvelle CCT.

*Prise de position* – Le comité directeur demande de rejeter la proposition. La proposition demande qu'une votation soit menée au sein de tous les syndicats pour chaque CCT nouvellement

aux collègues organisés au SEV, ce dernier peut s'engager pour le maintien de conditions de travail équitables.

Au SEV, ce sont les conférences CCT qui sont responsables de l'acceptation ou du refus de CCT nouvellement négociés. Les conférences CCT sont composées des délégués des sous-fédérations concernées. Les conférences CCT peuvent décider de l'organisation de votations générales parmi les membres (dans l'entreprise).

Le privilège de décider, par le biais des délégués, sur le résultat d'une négociation est réservé aux membres d'un syndicat.

## ■ K09.009 VPT Jura

### Contributions CCT

*Proposition* – Afin de renforcer le positionnement du syndicat au sein des entreprises sous le régime des CCT, le SEV travaille sur les orientations suivantes: d'une manière uniformisée, il y a

soumise au renchérissement; les membres syndiqués doivent bénéficier d'avantages particuliers et spécifiques en dehors du champ d'application ordinaire des CCT qui s'applique à tous les collaborateurs.

*Motivation* – Avec la mise en place des CCT d'entreprises, un certain nombre de collègues s'affranchissent encore plus ouvertement des syndicats, notamment par le fait qu'ils contribuent de manière solidaire au fonctionnement même des CCT et payent leur part.

D'autre part, pourquoi payer une cotisation pleine lorsqu'une modeste contribution permet de se laver les mains! Le sens de la solidarité qui devait prévaloir davantage avec les CCT ne se vérifie pas. Bien des collègues syndiqués pensent aussi que des avantages plus marqués pour les membres du syndicat doivent pouvoir être négociés, spécifiquement, même si le principe de base

## ■ K09.001 TS Zürich

### Retraite anticipée dès 60 ans

*Proposition* – La commission centrale TS demande que toutes les catégories professionnelles effectuant des activités manuelles en équipes de trois fois huit puissent bénéficier de la retraite anticipée dès 60 ans.

*Motivation* – La commission centrale TS est consciente que la caisse de pensions des CFF n'est actuellement pas en bonne position. On pourrait donc dire que ce n'est pas le moment de faire une telle demande de retraite anticipée. Mais ce ne sera jamais le bon moment! La proposition ne doit cependant pas être généralisée: une étude ergonomique de la SUVA et de l'Université de Zurich réalisée en 2001 aux CFF a donné des résultats clairs. Les expériences faites avec la retraite anticipée dans

l'économie privée, comme par exemple dans le domaine de la construction, à la Migros ou à la Coop, le démontrent aussi. Avec un bon plan de financement, un peu de bonne volonté de la part de l'entreprise et la solidarité de toutes les personnes touchées, tout est possible.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter la proposition.

En février 2009, l'initiative sur l'âge de l'AVS flexible a été rejetée. Pendant la campagne de votation, les opposants ont argumenté en mettant en avant des solutions de branche, situation par exemple connue d'UNIA dans la branche de la construction.

Le SEV s'engage pour thématiser la retraite anticipée dans les futures négociations avec les entreprises des diverses branches.

Pour ce qui concerne les CFF, cette revendication doit passer par la conférence CCT.

## ■ K09.004 LPV Bâle

### Retraite anticipée pour le personnel qui travaille en équipe ou avec des horaires irréguliers

*Proposition* – Le secrétariat central est chargé de formuler des solutions et d'entrer en négociations avec les CFF en vue d'une retraite anticipée pour toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs qui travaillent en équipe ou avec des horaires irréguliers. La mise à la retraite ne doit pas avoir de répercussion financière. Des solutions échelonnées peuvent être prévues selon le nombre d'années en service irrégulier ou de travail en équipe. La règle suivante doit prévaloir: pour chaque 10 ans de travail en équipe, un avancement de l'âge de la retraite d'un an doit avoir lieu sans remboursement de la rente-pont.

*Motivation* – Le travail en équipe mine la santé des collaboratrices et collaborateurs. Durant les dernières années, les places de travail ont été rationalisées et les exigences ont augmenté; les processus de travail vont être à l'avenir encore plus intensifiés.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter la proposition.

La requête doit être déléguée par la LPV Bâle à la conférence CCT. Le secrétariat central examine des solutions.

## ■ K09.013 VPT tpf réseau urbain

### Commission interne SEV LDT

*Proposition* – La section SEV VPT tpf réseau urbain demande: qu'une commission interne SEV LDT soit créée. Cette commission doit être composée de militants et des collègues du centre de compétence temps de travail SEV. Elle pourrait fonctionner sur le modèle de la conférence CCT-CFF. Elle se réunit autant que nécessaire, mais au minimum deux fois par année, avant la réunion de la commission fédérale de la loi sur la durée du travail; que les sections participent aux débats et discussions et ceci dans la plus grande transparence; que le SEV, en cas d'attaque, utilise tous les moyens (mobilisation, référendum...) pour faire reculer le patronat.

*Remarques préliminaires* – Lors de la conférence des présidents pneu Urbains SEV/SSP-VPOD de novembre 2008, les participants ont été surpris d'apprendre que des modifications des articles 6 et 8 de l'OLDT entreraient en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2008. Certes, ces modifications devraient apporter une relative protection, en particulier lors des services de piquet et du travail de nuit.

Ces modifications auraient dû faire l'objet, et cela dès le début des pourparlers de la commission fédérale de la loi sur la durée du travail, d'un processus de consultation des sections. Cette manière de faire permettrait de ne pas se retrouver démunis lors de discussions avec la partie patronale.

A notre connaissance, la LDT et l'OLDT devraient faire l'objet d'une révision découlant de la réforme des chemins de fer II. Il est dès lors très important d'impliquer les sections dans le processus de consultation.

Les représentants du patronat ne nous veulent pas du bien. Leur objectif est de presser au maximum le citron (augmentation de la productivité) du travailleur et ceci malgré le fait que la LDT devrait servir à protéger le travailleur.

*Prise de position* – Le comité directeur demande de rejeter la proposition en faveur de la contre-proposition. La direction prise par la proposition, soit d'inclure si possible toutes les sections dans les discussions sur les modifications

de la LDT, doit être saluée. Malheureusement, la proposition de mettre sur pied une commission LDT interne au SEV n'est pas réalisable, car cet organe serait bien trop grand si toutes les sections y étaient représentées. La proposition ne peut donc pas être acceptée sous cette forme. Le centre de compétence temps de travail doit s'informer régulièrement sur les discussions en cours dans la commission LDT et présenter au nouveau comité SEV les directions qui seront données aux futures modifications de la LDT et de l'OLDT. Les représentants des sous-fédérations membres de ce comité devront ensuite informer leurs sous-fédérations et mener des discussions dans lesquelles ils pourront inclure les sections.

*Contre-proposition* – Le centre de compétence temps de travail est tenu d'informer régulièrement le comité SEV (actuellement le comité directeur) sur les discussions menées dans la commission LDT; il doit transmettre les directions qui seront données aux futures modifications de la LDT et de l'OLDT au comité SEV pour acceptation.

*Motivation* – Ainsi, les représentants des sous-fédérations au comité SEV seront informés des discussions sur les modifications de la LDT et après en avoir discuté au sein de leur sous-fédération,

ils pourront directement rapporter au comité SEV l'avis de la sous-fédération sur les différents points mis en discussion.

## ■ K09.012 VPT tpf réseau urbain

### Prix de l'AG FVP et sa taxation pour les impôts

*Proposition* – La section SEV VPT tpf réseau urbain demande:

1. que le SEV retourne à la table des négociations avec l'UTP;
2. que le prix de l'AG FVP ne dépasse pas fr. 240 par année;
3. que la taxation de l'AG FVP 2<sup>e</sup> classe soit abolie.

*Motivation* – Dès l'année 2007, nous avons été surpris du nouveau prix de l'AG FVP ainsi que de sa taxation. En effet, nous ne comprenons pas que cet abonnement soit taxé. En outre, nous trouvons ces prix déraisonnés. fr. 536 pour l'achat d'un AG FVP et fr. 2000 de taxation, en plus sans aucune différence entre 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> classe.

Nous, employés des transports publics, à cause de nos horaires irréguliers, sommes rarement en congé avec nos familles. C'est pourquoi nous trouvons juste de pouvoir obtenir un AG FVP à prix équitable sans taxation fiscale, pour compenser tout ce que nous apportons à la population de notre pays. En

outre, la plupart d'entre nous l'utilise pour des raisons de service.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter le point 1 de la proposition. Des séances ou des négociations ont lieu régulièrement avec l'Union des transports publics.

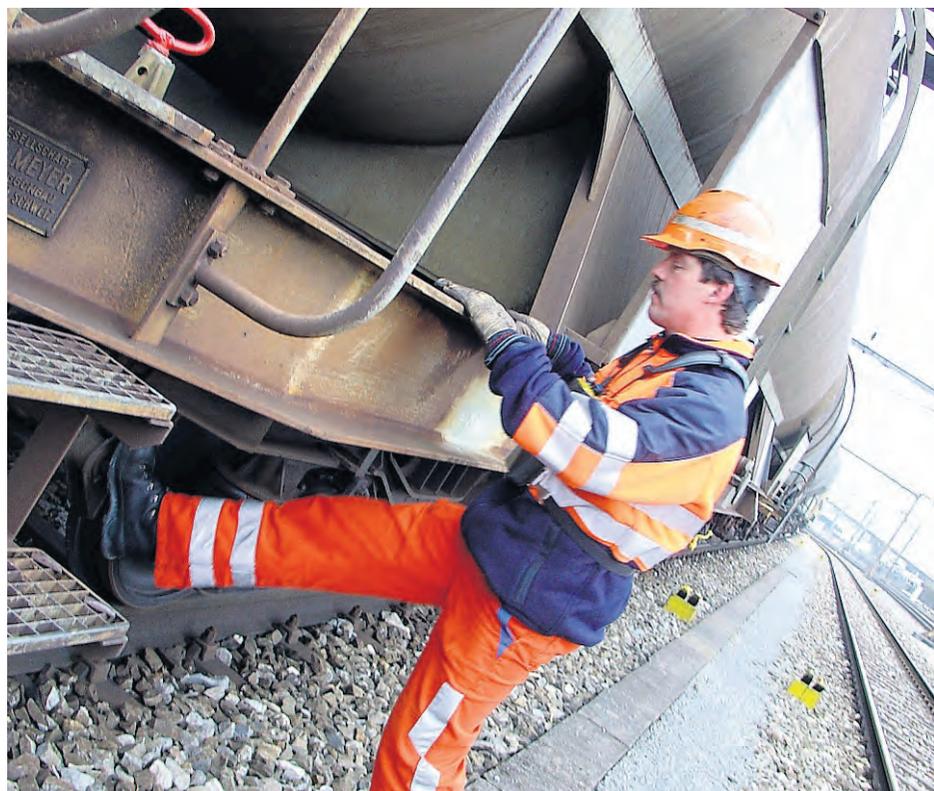
Le comité directeur demande de refuser le point 2 de la proposition. Il est difficile et contre-productif de réduire de cette manière la marge de manoeuvre des négociations sur un tel sujet.

Le comité directeur demande d'accepter le point 3 de la proposition. Il s'agit d'un mandat pour des contacts ultérieurs avec les cantons et la conférence des impôts. Mais le SEV n'est pas partenaire de négociations dans cette matière et il n'a donc que peu d'influence.

## ■ K09.005 VPT Jura

### Salaires maximum dans la fonction publique

*Proposition* – Un plafond pour les salaires dans la fonction publique est nécessaire afin d'éviter des dérapages. Il appartient aux syndicats, dans le cadre du partenariat social, d'émettre un avis sensé sur ce qui est ou pas praticable. Le SEV lutte pour des salaires décents pour tous. Il doit aussi lutter contre des salaires que l'on peut qualifier d'indécents.



Le SEV se restructure pour être plus près des travailleurs.

**Motivation** – Le recours à des top-managers ou spécialistes ne doit pas se faire à n'importe quel prix. L'argent des contribuables dans une entreprise publique, mixte, semi-publique, etc., doit préserver les intérêts de tous dans les limites acceptables. L'actualité récente aux CFF SA prouve la justification d'une telle vigilance de la part des syndicats, du SEV en particulier.

**Prise de position** – Le comité directeur demande d'accepter la proposition. Il faut demander aux délégations de négociation d'inclure systématiquement cette proposition dans le cadre du partenariat social. Le team des salaires élabore un document de base qui montre quels salaires peuvent être considérés comme « indécents » dans la fonction public.

#### ■ K09.011 VPT tl

### Age limite pour la conduite professionnelle des autobus et cars (permis D)

**Proposition** – La section SEV VPT TL demande:

- que le SEV intervienne dans les meilleurs délais auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) afin de faire modifier la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) en y inscrivant un âge limite de 65 ans pour la conduite de véhicules professionnels.

But de la proposition: fixer dans la législation fédérale (LCR) un âge limite à 65 ans pour la conduite professionnelle des autobus et cars (les permis D) tout en provoquant le débat dans les instances fédérales de notre pays.

**Motivation** – Nous constatons de plus en plus que des employeurs de compagnies de transports publics ou privés recourent à la sous-traitance dans l'exploitation de certaines de leurs lignes de bus.

Cette sous-traitance ayant des buts clairement définis pour la diminution des coûts d'exploitation, elle passe par l'engagement du personnel auxiliaire retraité « sans limite d'âge » pour la conduite d'autobus et autocars à titre professionnel. Le recours à cette main d'œuvre « bon marché » par les employeurs via les sous-traitants est une forme de dumping salarial et social. La question de la sécurité des usagers transportés nous interpelle aussi. Le récent et grave accident mortel

d'un autocar vaudois en Italie en est une illustration dramatique. Les relations entre l'âge du conducteur (81 ans) et les causes de l'accident ont été clairement posées par la

salariale globale incluant aussi bien les collaborateurs soumis à la CCT et ceux hors champ CCT ainsi que du pour-cent servant aux augmentations individuelles de

#### ■ K09.010 VPT tl et ZPV Léman Information des usagers des transports publics de l'introduction de la LTV, article 18a (poursuite d'office)



Le SEV entend rester un acteur majeur de la politique des transports de notre pays.

police italienne. Dans certains pays européens, l'âge de la conduite professionnelle d'autobus ou d'autocars se limite à 60 ans, voire 65 ans au maximum.

**Prise de position** – Le comité directeur demande d'accepter la proposition.

#### ■ K09.008 VPT Jura

### Plus de transparence au sein des entreprises

**Proposition** – Il y a lieu de rendre plus visible la part salariale consacrée aux membres de la direction et aux cadres supérieurs des entreprises par rapport à la masse salariale totale, vu que ceux-ci sont hors champ CCT.

L'ensemble des rétributions, salaires, bonus, primes, avantages matériels (voiture de fonction, etc.) des membres de la direction et des cadres supérieurs des entreprises (hors CCT), ainsi que des membres du Conseil d'administration des entreprises (CCF & ETC), doit faire l'office d'un inventaire annuel et public.

**Motivation** – Le personnel des entreprises ne comprend souvent pas pourquoi il est toujours question de la masse

salaires (application des mécanismes salariaux prévus par les CCT) sans distinction précise entre personnel de base et membres de la direction et cadres supérieurs.

Les collaborateurs doivent percevoir cette répartition. Comme il est question d'argent des collectivités publiques, dans la plupart des cas, une transparence totale s'impose sur les rétributions et avantages divers des directions et des membres des Conseils d'administration.

**Prise de position** – Le comité directeur demande d'accepter la proposition, toutefois sans inventaire. La transparence des salaires du personnel non-soumis à la CCT, même s'il s'agit seulement de la masse salariale, est très importante pour les négociations salariales, car il en va le plus souvent de l'augmentation en pour-cent de la masse salariale. Un inventaire public qui inclut tous les bénéfices est iréaliste et devrait être résolu par le biais d'une initiative populaire.

Le SEV devrait-il lancer une telle initiative maintenant, alors qu'actuellement la discussion porte sur les bonus des privés?

**Proposition** – La section SEV VPT TL demande:

- que le SEV intervienne dans les meilleurs délais auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) et de l'Union des transports publics (UTP) pour une directive incitant les entreprises de transport à la pose d'un autocollant dans l'ensemble des véhicules des transports publics concernant l'art. 18a de la LTV et la poursuite d'office en cas d'agression sur leurs employés;

- que le SEV encourage ses sections syndicales à intervenir auprès de leurs employeurs pour une information concernant l'art. 18a de la LTV dans l'ensemble de leurs véhicules à l'attention de leurs clientèles respectives.

**Motivation** – Informer les usagers voyageant dans les transports publics de l'introduction de la LTV, article 18a (poursuite d'office) au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Nous constatons que les agressions gestuelles, verbales et physiques sont en constante progression malgré l'introduction de cette loi en janvier 2007. Cela s'explique en partie par le fait que les entreprises minimisent les agressions en les

filtrant dans l'application de la LTV, Art. 18a, tout en évitant de faire une information sur cette nouvelle loi dans la prévention auprès des usagers.

Il y a une année, nous sommes intervenus avec la ZPV auprès de l'UTP et l'OFT pour une demande officielle d'information dans les véhicules des TP comme cela se fait pour la resquille. A ce jour, nos lettres sont restées sans réponses.

Nous pouvons nous poser la question suivante: les entreprises et les pouvoirs publics ne considèrent-ils pas plus grave le fait de resquiller que d'agresser un employé? et cela n'est-il pas contraire aux principes de la « Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics » qui stipule en autres: « les entreprises signataires affirment que l'agression d'un de leurs salariés constitue un acte dirigé contre l'entreprise elle-même »?

Remarque: ce texte est soutenu par le Groupement autonome des transports urbains de Suisse romande (GATU) de la VPT-SEV et par la section Léman de la ZPV (sous-fédération des agents de trains).

**Prise de position** – Le comité directeur demande d'accepter la proposition.

#### ■ K09.003 Comité central VPV

### Réforme des structures de milice et des organisations internes

**Proposition** – Le secrétariat central est chargé de mener des discussions avec les sous-fédérations afin de faire une réflexion sur la forme actuelle de l'appareil de milice qui n'exclue pas la fusion de sous-fédérations ou d'autres alternatives de structures.

**Motivation** – Le comité central VPV a pris connaissance avec intérêt des décisions du comité fédératif (CF SEV) du 5. – 7. 11. 2008. Il salue les décisions prises.

Selon-lui, celles-ci ne vont cependant pas assez loin. Le but recherché est de réorganiser le SEV de manière saine et durable afin qu'il soit armé pour faire face à tous les défis. Cela comprend entre autres une réflexion sur les structures de milice dans leur forme actuelle. L'avenir de beaucoup de sections est actuellement déjà mis en péril. Les sous-fédérations sont des organisations internes auto-

nomes du SEV. Mais des réflexions urgentes doivent tout de même être faites sur la manière dont elles pourraient être organisées – aussi en considérant la possibilité de fusions – afin de pouvoir s'attaquer aux futurs défis.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter la proposition. La stagnation est synonyme de recul.

## ■ K09.007 VPT Jura

### Traitement des propositions

*Proposition* – Lorsqu'une proposition est acceptée, il appartient au Comité directeur d'y trouver une réponse et de la faire réaliser. Si le traitement d'une proposition est difficile à mettre en place, qu'elle ne peut être réalisée immédiatement ou qu'elle doit être reformulée ou remplacée par un texte ou une orientation plus adéquate, ceci doit être expliqué et doit avoir l'accord du congrès ou des dépositaires de la proposition. Il appartient au Comité directeur d'informer à chaque Congrès de l'avancée de chaque proposition en suspens (la forme écrite simple suffit – textes d'orientation).

*Motivation* – Une proposi-

tion acceptée mais qui n'a pas trouvé sa réalisation ne doit plus être éliminée sur le simple fait qu'elle est en suspens depuis plusieurs années.

Habituellement, une proposition soumise au Congrès est soit acceptée, soit refusée. En cas d'acceptation, celle-ci peut aussi l'être pour étude, le traitement et l'application de la proposition suivent donc leur cours. La direction SEV a la responsabilité de chercher et proposer des solutions correctes pour la mise en place de la proposition. Nous pouvons comprendre que parfois il est nécessaire de disposer d'un certain temps. Le classement automatique d'une proposition en suspens est profondément injuste et heurte la sensibilité des militants de la base et des sections qui se sont investis afin d'amener une proposition, la construire, l'argumenter, finalement prendre part au débat syndical. Les dépositaires d'une proposition ont le sentiment d'être menés en bateau lorsque celle-ci est acceptée, puis finalement laissée sans suite.

*Prise de position* – Le comité directeur demande de refuser la proposition. Le congrès 2005 a décidé de classer les propositions lors de leur troi-

sième passage devant le congrès. Le comité directeur est d'avis que cette règle est sensée et qu'elle doit être conservée. Les propositions à classer doivent cependant être motivées et présentées devant le congrès.

## ■ K09.014 Commission féminine

### Composition des organes SEV selon pourcentage d'hommes et femmes

*Proposition* – La commission féminine demande de compléter l'article 3.1 des statuts SEV de la manière suivante :

- Afin de pouvoir réaliser ces tâches, les organes du SEV se composent de représentants des deux sexes, selon le pourcentage d'hommes et de femmes dans le syndicat. Le nombre de sièges du groupe minoritaire sera arrondi au chiffre supérieur.

*Motivation* – Parmi les 37 000 membres du SEV, 10 000 sont des femmes. La part des femmes parmi nos membres augmente continuellement (le taux d'augmentation de la part de femmes dans l'effectif des

membres du SEV est d'environ 0,2% par année).

Les femmes sont fortement représentées en particulier dans le domaine du service public. Les meilleurs programmes politiques ne servent à rien si les structures gênent les femmes dans leur travail. Le fait d'assurer un minimum de représentativité est très important pour le succès d'une organisation qui s'est fixée comme objectif entre autres d'augmenter l'effectif de ses membres. Les membres soutiennent pleinement et en toute confiance les organes du SEV si ceux-ci tiennent compte dans leur travail des revendications des travailleuses.

*Prise de position* – Le comité directeur demande de refuser la proposition. Il est d'ores et déjà tenu compte de cette demande d'une manière plus générale dans les nouveaux statuts.

## ■ K09.015 Commission féminine

### Représentation des deux sexes dans les organes des organisations internes

*Proposition* – La commission féminine demande que

l'article 15.4 des statuts SEV soit complété comme suit :

Dans les organes et autorités des organisations internes, les deux sexes sont représentés par au moins une personne, si le champ d'organisation comprend les deux sexes.

*Motivation* – Auparavant, le SEV et ses organisations internes étaient composés principalement d'hommes. Ceci a fortement changé et le SEV organise aujourd'hui plus de 10 000 femmes. Des femmes siègent en outre aujourd'hui dans la plupart des comités. Cette proposition est donc le simple reflet de la réalité et constitue une base fondamentale du syndicat.

Nous aimerions maintenant ancrer ce fondement dans les statuts afin qu'ils soient adaptés à la réalité d'aujourd'hui. Des règles obsolètes risqueraient d'empêcher tout développement positif pour l'avenir.

*Prise de position* – Le comité directeur demande d'accepter la proposition.

Ces 15 nouvelles propositions seront débattues et feront l'objet d'un vote lors du congrès.



Le SEV devrait sortir de ce congrès plus renforcé et combatif.



» Alors que les CFF envisagent de développer leur infrastructure, la pénurie de ressources et de personnel dans le domaine de l'entretien prend une ampleur alarmante! «

Jean-Bernard Egger, président VPV Lausanne

Le comité fédératif SEV prépare le congrès

# Le SEV prêt à se renouveler

Un mois avant le congrès, dans sa séance du mercredi 22 avril, le comité fédératif (CF) a fixé les points forts qui devront figurer à l'ordre du jour. L'élection du nouveau président et la réforme interne du syndicat seront au cœur des débats.

Réaffirmant sa décision de novembre dernier, le comité fédératif propose d'élire le président ad interim, Giorgio Tuti, à la présidence SEV. Giorgio Tuti a pris la présidence intérimaire l'été dernier, quand Pierre-Alain Gentil est tombé gravement

malade puis a succombé des suites de sa maladie.

## Les nouveaux organes du SEV

L'élection aura lieu lors du congrès qui se déroulera les 19 et 20 mai prochains au Kursaal à Berne. Outre l'élection du nouveau président, divers

éléments d'une réforme interne seront les signes manifestes d'un nouvel élan amorcé par le SEV. Ainsi, le comité fédératif, l'organe le plus important après le congrès, a décidé d'entamer une réforme des organes dirigeants et ce faisant, a mis fin à sa propre structure. C'est le congrès qui aura le dernier mot. L'actuel comité fédératif, fort de 40 membres, et l'actuel comité directeur, fort de 21 membres, devront se fondre dans le nouveau comité, composé de 21 membres, qui se réunira chaque mois à partir de 2010 et assumera la direction stratégique du syndicat.

Elaborée par un groupe de travail issu de l'actuel comité directeur, la réforme des instances dirigeantes – qui reste à valider par le congrès – prévoit la création d'un nouveau comité directeur auquel incombe la direction opérationnelle et qui compte au maximum 5 professionnels (président SEV, jusqu'à trois vice-présidents et l'administrateur des finances).

Fort de 250 membres, le congrès demeure toutefois l'organe suprême du SEV. Il continuera à siéger tous les deux ans, mais une fois sur deux, pendant un seul jour au lieu de deux.

## Un débat animé

Or, si le projet de réforme a abouti, il s'est néanmoins heurté à certaines réticences. Les Romands Urs Roth (LPV), Jean-Bernard Egger (VPV) et Jean-François Milani (VPT)



Jean-François Milani (VPT)



Josef Bühler (PV)

ont insisté sur l'importance de veiller à une représentation équitable des régions de langue française et italienne dans les organes. Milani a demandé que ces régions linguistiques soient représentées au comité par au moins un ou deux délégués, requête qui a été retenue.

«Le train du SEV roule en direction d'une centralisation des pouvoirs», prévient Josef Bühler de la sous-fédération des pensionnés (PV). Selon lui, il y aurait une trop forte concentration des compétences sur le comité, d'autant que le comité directeur composé de professionnels tiendrait un rôle prépondérant au sein du comité, nonobstant sa voix uniquement consultative. Une fois l'ancien comité fédératif supprimé, il ne resterait qu'un seul organe proche de la base: le congrès. Il appartiendrait à ce dernier de valider chaque année, à la place du comité, les comptes annuels, le budget et le rapport d'activités.

Giorgio Tuti a rétorqué que cela faisait des décennies que cette pondération des voix était pratiquée tant par le SEV que par d'autres syndicats. Et d'ajouter qu'en votation générale, chaque suffrage exprimé était entièrement pris en compte. «Le comité est indéniablement un organe très puis-

## INFO

### Leçons de la débâcle des caisses de pension

Fondée par l'Etat en 1999, sans la constitution d'une réserve de couverture des risques de fluctuation, la Caisse de pensions des CFF a subi, deux ans plus tard, le contrecoup de la baisse boursière et depuis, affiche un taux de sous-couverture, lequel est même descendu fin février à 75%, à la suite de la crise financière.

Malgré cela, le ministre des finances n'est pas pressé de se saisir du projet d'assainissement. Le SEV va donc mobiliser toutes ses forces pour donner un coup d'accélérateur au refinancement de la caisse. Ascoop a même affiché, fin 2008, un taux de couverture de 72,8%; sans parler de toutes les autres caisses de pensions qui sont, elles aussi, dans le pétrin. Ce qu'il nous faut, ce sont des solutions d'assainissement susceptibles d'épargner les assurés dans toute la mesure du possible. En mars dernier, Edith Graf-

Litscher, secrétaire régionale SEV et conseillère nationale (PS Turgovie) a demandé au Conseil fédéral, par voie de postulat, de présenter les conséquences qu'aurait une augmentation de 33% des rentes AVS assortie de la réduction correspondante des rentes servies par les caisses de pensions.

Fi



Edith Graf-Litscher réclame par voie de postulat un relèvement des rentes AVS qui permettrait de décharger considérablement les caisses de pensions.

## L'ACCROISSEMENT DU NO

L'administrateur des finances Ruedi Hediger a présenté les comptes 2008 au comité fédératif en commentant les chiffres de manière claire et précise. Il s'avère que les charges d'exploitation sont sous contrôle, puisqu'elles sont inférieures au budget et aux comptes de l'année précédente. Les cotisations des membres continuent en revanche à régresser, ce qui explique le découvert du compte d'exploitation. Les produits du capital n'ont pas été suffisants pour compenser le découvert. C'est que le SEV a, lui

# DOSSIER

sant», a-t-il poursuivi. Mais de là à maintenir que le comité, pourtant composé uniquement de militants, ne serait pas proche de la base est plutôt osé. Le but de la direction syndicale ne serait pas de voir entrer dans le comité des gens manipulables, mais des gens au caractère bien trempé.

## Changement d'appellation

Le comité fédératif a pris acte des propositions et prises de position à l'intention du congrès; il demandera au congrès d'accepter le changement de l'appellation allemande de «Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband» en celle de «SEV-Gewerkschaft des Verkehrspersonals». Cette appellation est employée en français et en italien depuis bien longtemps.

Le comité fédératif a approuvé dans les limites de ses compétences les comptes annuels 2008 qui bouclent avec un déficit d'un demi-million de francs.

## Actualités

Le rapport sur les agissements du nouveau directeur de la société de navigation sur le lac de Constance (voir pages 1 et 2) a déclenché une vague d'indignation parmi les membres du comité fédératif. Le personnel navigant peut, bien évidemment, compter sur la totale solidarité du SEV! Idem aux CFF où il y a des chefs qui font la sourde



La séance du comité fédératif a été conduite par Giorgio Tuti, président ad intérim du SEV (à gauche), la présidente du congrès Doris Wyssmann et son vice-président Danilo Tonina.

oreille et ne veulent plus entendre parler de partenariat social. Andreas Menet (ZPV) a effectivement évoqué le cas d'un syndicaliste militant qui aurait été soumis à un inter-

rogatoire protocolaire! Jean-Bernard Egger (VPV) a exhorté le SEV à intervenir auprès des CFF pour leur faire comprendre qu'ils doivent affecter davantage de moyens à

l'entretien de l'infrastructure et prendre soin du personnel: «Chez les équipes préposées à l'entretien des lignes de contact, par exemple, les jeunes collaborateurs sont nom-

breux à quitter le navire. La pénurie de personnel prend une ampleur de plus en plus alarmante!»

Fi / pmo  
Photos Markus Fischer

## NOMBRE DE MEMBRES EST ESSENTIEL POUR LE SEV

aussi, été touché par la crise financière. Le degré de dépendance des contributions aux coûts de gestion est élevé; la situation serait en effet très inconfortable pour le SEV sans ces recettes. Les comptes bouclent par un découvert de 540 526 francs. Les projets en cours (recruter et organiser, tourisme, navigation aérienne, régionalisation des structures professionnelles) visent juste: le recrutement de nouveaux membres. Les projets sont régulièrement vérifiés pour savoir si le succès escompté est au rendez-

vous. Soucieux d'anticiper, le comité fédératif a approuvé une hausse modérée des cotisations en automne 2008. Celle-ci ne sera toutefois pas suffisante si le nombre de membres ne peut pas être accru. Les membres du comité fédératif ont approuvé les comptes annuels 2008 et le solde à nouveau proposé.

Ursula Lüthi, co-remplaçante  
del'administrateur des finances

## PLÉTHORE DE NOUVEAUTÉS AU PARKHOTEL BRENSCINO

L'année passée, la Coopérative des maisons de vacances et de ski des cheminots FSG n'a pas atteint le résultat escompté. Des éléments que l'hôtel ne peut influencer y ont contribué (météo, prévisions du temps, bouchons au Gothard). Le chiffre d'affaires résultant des nuitées et les recettes du restaurant ont légèrement fléchi. La nouvelle saison devrait permettre de compenser ce léger fléchissement. Le résultat obtenu n'en est pas moins bon. Le responsable de la

FSG Ruedi Hediger a exposé la situation aux délégués de la FSG (identiques aux délégués du CF) en présentant de récentes prises de vue. L'ouverture de la saison en mars 2009 s'est faite à l'enseigne de la nouveauté. La transformation des chambres prévue a pu être terminée à temps. Le concept de modernisation caractérisé par de nouvelles couleurs séduit les clients. Le store pare-soleil couvre désormais la totalité de la grande terrasse qui surplombe le lac. Le nouveau bus navette

est très apprécié de la clientèle. L'hôtel a mis en place ce service suite à la suppression de l'arrêt de bus du FART qui se trouvait près du site. La saison a bien démarré en dépit du week-end de Pâques pluvieux qu'a connu le Tessin. Le directeur Martin Faes et son équipe se réjouissent d'accueillir de nombreux hôtes – le site vaut le déplacement! Les délégués de la FSG ont approuvé le rapport et les comptes.

lu

L'OSEO est une ONG créée par l'Union syndicale suisse. L'OSEO est active en Suisse et dans le domaine de la solidarité internationale

# Un vélo transformé en ambulance

Le 1<sup>er</sup> Mai c'est aussi l'occasion de rappeler les engagements du SEV auprès des plus démunis. Notre syndicat participe, en sa qualité de membre de l'USS, au financement de l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO). Pour illustrer l'une des nombreuses activités de l'OSEO, nous reproduisons ci-dessous le témoignage de Carmen Ayón, coordinatrice OSEO au Nicaragua, qui s'est rendue l'automne passé au Mozambique. Deux pays où les femmes réagissent, avec l'appui de l'OSEO, pour le maintien de leur dignité. Et l'ingéniosité de ces gens pour sortir de la misère est sans égale, comme ce vélo-ambulance mozambicain.

Structurellement, le Mozambique et le Nicaragua se ressemblent sur bien des points: ce sont deux pays pauvres ayant connu des guerres civiles. Le processus de démocratisation qu'ils ont amorcé est encore tout récent. Au Mozambique, nous avons concentré notre visite sur deux thèmes: la violence contre les femmes et la participation de la société civile.

## Femmes contre la violence

La guerre a renforcé la culture machiste traditionnelle. Au Mozambique, les hommes paient souvent pour se marier. Ils considèrent leurs femmes comme leur propriété et estiment avoir tous les droits sur elles. Au Nicaragua, le viol d'une jeune femme se «règle» parfois par un arrangement entre les parents et le violeur. Il paie une «compensation» pour son acte, et en échange, la jeune femme doit épouser son vio-



Au Mozambique, le vélo-ambulance qui emmène les malades au poste de santé.

leur. Dans les deux pays, les femmes se sont battues pour faire passer des lois sanctionnant les violences physiques et psychiques dont sont victimes les femmes et les filles. Des commissariats féminins spécialisés ont été mis sur pied. Le mariage de jeunes de moins de 16 ans est interdit, même s'il a été conclu en accord avec les parents. Mais au Mozambique, où la plupart des mariages reposent sur la seule approbation des parents, cette interdiction n'est pas vraiment respectée.

## Vaincre la dépendance

Au Mozambique comme au Nicaragua, les femmes dénoncent rarement un mari

violent, car elles dépendent matériellement de lui. S'il se retrouve en prison, elles n'ont plus de revenu et restent seules avec leurs enfants. En plus, les femmes se sentent souvent coupables des coups qu'elles reçoivent. Il s'agit de vaincre ces idées reçues profondément enracinées dans la population et de prendre des mesures pour que les femmes soient moins dépendantes. Pour cela, la formation est primordiale: quand les femmes sont instruites, elles arrivent mieux à se défendre et à s'organiser pour soutenir leurs semblables.

Les femmes mozambicaines n'ont pas la tâche facile,

mais leur énergie est impressionnante. J'ai été fascinée par leur volonté d'avancer, de s'organiser, leur désir de s'instruire, leurs danses, leur musique, les couleurs de leurs vêtements.

## La participation, moteur du développement

Le second sujet dont nous avons parlé fut la participation. Au Mozambique comme au Nicaragua, la population doit participer au développement communal pour que s'améliorent les soins, la formation, l'approvisionnement en eau potable et le réseau routier.

Au Mozambique, les villageois revendiquent de meil-

leurs prestations gouvernementales, tout en mettant leur créativité et leur temps libre à disposition pour prévenir les maladies et alphabétiser la population. Le sida est un problème majeur: 24 pour-cent de la population sont atteints par le virus. Les femmes accueillent les orphelins du voisinage dans leurs propres familles. La joie qui se lit sur les visages de ces enfants et le regard fier des femmes qui s'occupent d'eux expriment la générosité et l'amour vécus. La créativité dont les gens font preuve en l'absence d'infrastructures est impressionnante: les Mozambicains ont transformé des vélos en ambulance pour acheminer les malades des quartiers périphériques et des communes rurales au poste de santé le plus proche!

## De nouvelles idées

Le nombre de personnes atteintes du sida au Mozambique m'a fait réfléchir à la prévention contre cette maladie. Au Nicaragua, la lutte contre le sida n'a jamais été une priorité. Désormais, nous mettrons l'accent sur la prévention dans toutes les activités s'adressant aux jeunes.

Carmen Ayón

## OSEO EXPRESS

L'Œuvre suisse d'entraide ouvrière est engagée depuis 1936 dans la lutte pour une société plus juste sur le plan social, économique et politique. L'OSEO est active dans dix pays du Sud et de l'Est, où elle mène près de 65 projets visant l'amélioration des conditions de vie et une répartition plus équitable des ressources. De plus, en Suisse, dix associations régionales autonomes proposent des programmes de formation et de réinsertion professionnelle aux personnes au chômage ou en fin de droits. Elles soutiennent également les personnes requérantes

d'asile, réfugiées ou migrantes, avec des services d'accompagnement et de conseil.



Schweizerisches Arbeiterhilfswerk SAH  
Œuvre suisse d'entraide ouvrière OSEO  
Soccorso operaio svizzero SOS

OSEO, avenue Warnery 10, case postale 1151,  
1001 Lausanne  
Tél.: 021 601 21 61, fax: 021 601 21 69  
E-mail: info@oseo.ch, www.oseo.ch  
Compte postal: 10-14739-9

## Sous-fédération TS

**20 juin**  
de 10 h 00 à  
13 h 00  
Olten  
Restaurant  
Bahnhof

■ **Séminaire Clean**  
Information aux membres

Durant ce séminaire consacré au thème « Optimisation: notre avenir ? », nous débattons des thèmes suivants : avenir de RailClean, projet Optimmo/Fasera et projet ROMI. Les inscriptions doivent parvenir jusqu'au 5 juin directement à la sous-fédération SEV-TS.

## Sections

**30 avril**  
19 h 15  
Le Sentier  
Restaurant  
de l'Hôtel-  
de-Ville

■ **VPT Nord Vaudois**  
Assemblée générale de printemps

Avec la participation de Josiane Aubert, conseillère nationale, et de Daniel Trolliet, secrétaire syndical. Un bus spécial partira du dépôt d'Yverdon à 18 h 05, via Orbe, départ 18 h 25. Repas offert par la section. Inscriptions pour le repas auprès de Jean-Paul Baudat, 079 371 21 29.

**30 avril**  
de 16 h 00  
à 20 h 00  
Lausanne

■ **VPT tl**  
Ouverture de la cave GESTL

Nous vous conseillons les vins suivants en action: Rosé de Goron (Cordonier), fr. 9.- la bouteille. Rosé Œil de Perdix (Dizerens) fr. 9.- la bouteille. Féchy Mi-Coteau (Kurstner), nouveau à la cave, fr. 9.50 la bouteille. Pinot noir fût de chêne (Dizerens) fr. 11.- la bouteille. Nous vous attendons nombreux pour le verre de l'amitié, et sommes toujours à votre disposition pour vous fournir en cas de panne de boisson hors de l'ouverture de la cave.

**4 mai**  
20 h 15  
La Chaude-Fonds  
Restaurant  
Il Caminetto  
Balance 15

■ **TPCV**  
Assemblée générale de printemps

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Votre comité se réjouit de vous voir très nombreux(es).

**4 mai**  
19 h  
Fribourg  
Dépôt de  
Chandolan

■ **VPT TPF Réseau urbain**  
Assemblée générale de printemps

Tous les collègues libres ou en congé, ainsi que les retraités, sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux. A ne pas oublier de réserver la date du 1<sup>er</sup> Mai. La manifestation sera suivie d'une collation et d'une bière. Le lieu et l'heure sont transmis par affichage dans les locaux de service. Les collègues libres ou en congé, ainsi que les retraités, sont cordialement invités à participer à la fête du travail.

**7 mai**  
18 h 30  
Delémont  
Restaurant  
du Suisse

■ **LPV Delémont**  
Assemblée générale

L'ordre du jour sera envoyé personnellement. Après l'assemblée, pizzas offertes par la section. Les collègues mécaniciens retraités sont cordialement invités.

**8 mai**  
18 h 45  
Delémont  
La Croisée  
des Loisirs

■ **SBV Arc jurassien**  
Assemblée de printemps

Erwin Schwarb, président du conseil de fondation de la caisse de pensions des CFF et Elisabeth Jacchini, présidente centrale du SBV, seront nos invités. Après l'assemblée, un repas sera offert par la région. Les invitations avec l'ordre du jour arriveront dans les services. Prière de vous inscrire jusqu'au 4 mai. Les propositions que vous souhaitez soumettre lors de l'assemblée sont à faire parvenir par écrit jusqu'au 4 mai. Contact: Marco Helfenfinger, Beundenweg 25, 3263 Büetigen, marco.helfenfinger@sbv-online.ch, 032 385 13 12.

**11 mai**  
20 h  
Nyon  
Orange  
Mécanique,  
Vuarpillère

■ **VPT NStCM/TPN**  
Assemblée de printemps

A l'ordre du jour il y a notamment le renouvellement de la CCT d'entreprise et la question de la sécurité sur la ligne NStCM. Venez nombreux à cette assemblée.

**14 mai**  
8 h 20  
Neuchâtel  
Hall  
de la gare

■ **Amicale des agents de train de Neuchâtel**  
Assemblée générale

Comme d'habitude, veuillez retourner les inscriptions au secrétaire ou lui lancer un coup de fil jusqu'au 11 mai. Nous nous réjouissons de vous rencontrer nombreux.

**14 mai**  
20 h 15  
Clarens  
réfectoire de  
l'atelier,  
2<sup>e</sup> étage

■ **VPT VMCV**  
Assemblée générale de printemps

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Votre comité se réjouit de vous voir très nombreux.

**28 mai**  
19 h 45  
Genève  
Restaurant  
de la  
Plate-Forme  
4<sup>e</sup> étage  
au Bacht.

■ **VPT TPG**  
Assemblée statutaire et comptes de la section.

L'ordre du jour sera affiché dans les diverses vitrines de la section. Tous les membres sont invités à cette assemblée. Une place au sein du comité est disponible. Tous les membres intéressés sont priés de s'annoncer au moins 10 jours avant l'assemblée auprès du secrétariat de la section, 022 731 69 27, ou secretariat@sevtpg.org ou auprès du secrétaire Frédéric Nouchi, 079 221 00 38, ou fred.nouchi@sevtpg.org

## Pensionnés

**4 mai**  
17 h 30  
Genève  
Chandolan

■ **VPT TPF Réseau urbain**  
Réunion des pensionnés

Une réunion pour débattre de vos problèmes. Le comité se réjouit de vous voir nombreux à cette occasion.

**20 mai**  
Broc  
10 h 45

■ **PV Fribourg**  
Commission d'animation  
Visite d'Electroboc

Durée de la visite, env. 1 h 30. Rendez-vous à 10 h 05 dans le hall de la gare de Bulle ou à 10 h 45 devant l'entrée d'Electroboc (parking visiteurs à disposition). Horaire: aller, dép. Fribourg, bus direct à 09 h 32, Bulle arr. à 10 h 04. Dép. Romont, train à 9 h 19, Bulle arr. à 9 h 40. Dép. de Bulle à 10 h 13, arr. à Broc-fabrique à 10 h 24. De la gare de Broc-fabrique à Electroboc, 15 min. à pied, env. 800 m. Retour: dép. de Broc-fabrique à 12 h 49, arr. à Broc-village à 12 h 51. Dép. de Broc-village à 14 h 32 ou 15 h 32, Bulle arr. au 43. Pour Fribourg, bus direct au 26 ou 56 de chaque heure, arrivée à Fribourg au 58 ou 28. Pour Romont, dép. au 18 de chaque heure, arrivée à Romont au 40. Chaque participant est responsable de son titre de transport (FVP valable). Pour ceux qui le désirent, repas de midi pris en commun à 13 h 00 à l'Hôtel de Ville de Broc (3 min. de la gare). Menu: buffet salade, filet mignon de porc, légumes-frites ou pâtes, pour le prix de fr. 23.-. Inscriptions: au plus tard jusqu'au jeudi 14 mai en précisant le mode de déplacement (train, bus, auto, participation au repas de midi) auprès de Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26, ou Marguerite Michel, 026 475 17 62. Au plaisir de vous revoir!!! Bien amicalement.

**29 mai**  
Genève

■ **PV Genève**  
Sortie de section

Destination: Morat, via le canal de la Broye. Repas à l'Hotel Schiff am See. Départ de Genève-Aéroport à 8 h 05, de Genève à 8 h 14 et de Nyon à 8 h 27. De Nauchâtel, bateau de 10 h 00. Retour: Nyon 17 h 32, Genève 17 h 46 et Genève-Aéroport 17 h 55. Délai d'inscription: 22 mai. Fr. 40.- par personne à: SEV Section PV Genève 1212 Grand-Lancy, CCP 12-11680-3.

■ VPT Comité central

## A la croisée des chemins

La mise en œuvre de la solution des branches s'annonce plus laborieuse que prévu. Une nouvelle configuration des organes centraux de la sous-fédération ainsi qu'un règlement de gestion remanié seront proposés à l'assemblée des délégués du 18 mai prochain à Berne.

Le séminaire de printemps du Comité central du personnel des Transports publics privés s'est tenu à Vitznau les 2 et 3 avril dernier, sous la présidence de Kurt Nussbaumer. Fait plutôt inhabituel, face à la densité des sujets à traiter et compte tenu du temps à disposition, la séance s'est même prolongée après le souper jusqu'à 22 h 30!

Exercice plutôt difficile que celui d'avaliser à la fois des nouvelles structures internes à la sous-fédération, son règlement de gestion, une nouvelle répartition des mandats, le budget et le financement de ses branches, tout en se livrant au même exercice pour les organes centraux du SEV. A l'avenir, 18 représentants des branches composeront le comité central VPT (jusqu'ici 27), le bureau et un membre de la

commission de gestion y siègeront sans droit de vote. La représentation est de trois délégués pour les branches Rail, Bus-Gatu, Bateau; et deux par domaine Tourisme et Pensionnés. Après trois années de pratique (2007-2009) les journées de branches sont maintenant entérinées, elles fonctionneront sur une base ouverte à tous, demeure le droit de vote allant de un à cinq voix selon l'importance des sections. Un budget équitable entre les cinq domaines de branches sera effectif en 2010. Les représentants du GATU demandent encore une période de transition, ce qui maintient de vifs débats. Des discussions reprendront cet automne.

Avec la perspective de la nomination de Giorgio Tuti dans les habits de président, notre collègue Barbara Spalinger sera à nouveau la répondante de la direction du SEV au sein de la sous-fédération VPT.

### Structures de milice SEV

Le projet en tant que tel est accepté, demeure la question de la représentation des minorités linguistiques. Il est demandé à l'assemblée des délégués de laisser la compétence au comité central de l'élection au nouveau comité SEV. Parmi les 45 nouvelles propositions soumises au prochain congrès SEV, 9 émanent de la VPT et sont issues des sections romandes. Un soutien des délégués VPT sera proposé en particulier aux propositions concernant une commission interne SEV/LDT (tpf réseau urbain) et le

traitement des propositions en suspens (Du Jura).

Afin de consolider les rangs de notre syndicat, il faut absolument que chacun s'engage dans le recrutement. L'exemple de la section des Services ferroviaires (restauration, wagons-lits) avec un contact systématique des collaborateurs, fait ses preuves. Au Tessin, autre exemple, une cotisation réduite la première année pour les nouveaux membres semble aussi une action attractive, à étendre éventuellement sur une autre échelle. Il est également constaté que bien des ETC suivent le « jugement Orange » et mettent en place des applications sur mesure en partenariat avec le SEV. Ici pas d'uniformité mais du concret malgré tout. Dans son tour d'horizon sur l'actualité syndicale, Giorgio Tuti, président ad intérim, revient sur la consultation de la base concernant la réorganisation des structures de milice SEV. Il ressort de 33 prises de positions l'intérêt de préserver l'équilibre des minorités linguistiques et régionales ainsi que la représentation féminine. Une traduction devrait cependant être maintenue dans le cadre du futur comité. Le paysage syndical suisse est également en mouvement et certains rapprochements seront inévitables à terme, tant d'un point de vue idéologique qu'au niveau de l'appareil organisationnel, ne serait-ce qu'une question de coût ! Pourrions-nous nous permettre de jouer cavalier seul ?

Jean-François Milani



Nouveaux visages: Deux collègues romands, Daniel Monod (GoldenPass) et Marc-Henri Brelaz (TPG-retraités) et Eric Russi, d'Andermatt (Matterhorn Gotthard) entrent au Comité Central VPT.

■ ZPV

## Réunion des présidents de la région Ouest

Le 9 avril a eu lieu à Brigue la réunion des présidents de la région Ouest. Si, lors de l'assemblée des délégués, les nouvelles structures ZPV seront approuvées, c'était la dernière réunion. Dès 2010, ce genre d'assemblée va être aboli. Le thème principal était le déplacement des bandes des vacances. Plusieurs dépôts en Romandie ne sont pas d'accord avec le changement du système et ils ne sont pas prêts à accepter une aggravation! Les agressions en Romandie ne diminuent pas, au contraire. Les collègues sont de plus en plus victimes d'attaques verbales primitives ! La situation pendant les fins de semaines n'est plus sous contrôle, attaquer

les clients et endommager volontairement le matériel roulant semble être la nouvelle mode. Notre demande d'exonérer la carte FVP des impôts n'a de nouveau pas été prise en considération par les CFF. Succès à noter dans le trafic régional, les collègues bénéficieront d'une augmentation d'un échelon de fonction. Les collègues de la commission du personnel nous ont informé des dossiers actuels. Autres thèmes importants comme la situation du personnel, nouvelles structures SEV et recrutement des membres ont été intensivement discutés durant cette journée.

Coordinateur Ouest  
Pascal Fiscalini



### Profitez de nos appartements avec internet gratuit!

Nous avons des appartements disponibles, dès maintenant, dans nos maisons de vacances de Bettmeralp, Grindelwald et Samedan. En plus d'installations modernes et un bon standard dans cette classe de prix, nous offrons depuis peu dans ces lieux (à Samedan en partie) un accès libre à internet. Vous allez être contents de pouvoir en profiter en cas de mauvais temps !

Renseignements et location: Renate Freiburghaus, tél. 031 911 46 88 (le matin), courriel: r.freiburghaus@fsg-ferien.ch. Plus d'infos sur [www.fsg-ferien.ch](http://www.fsg-ferien.ch).

### DÉCÈS

**Gilbert Boisson**, conducteur pensionné, Genève, décédé le 6 avril dans sa 67<sup>e</sup> année. Membre VPT TPG retraités.

**Pierre Borgnana**, chef de train retraité, Le Mont-sur-Lausanne, décédé le 13 avril dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Alfred Bruttin**, chef de groupe pensionné, décédé à Grône (VS) le 2 avril dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Bernard Gerber**, a été enlevé à l'affection des siens et de ses collègues le jour de Pâques, dans sa 56<sup>e</sup> année après une courte et pénible maladie. Bernard a été durant 18 ans membre de la section VPT TPCV.

**Giacomo Gallo**, monteur de voies retraité, décédé le 1<sup>er</sup> avril dans sa 75<sup>e</sup> année. Membre PV Valais.

**Ernest Guex**, chef de manœuvre retraité, Martigny-Croix, décédé le 10 avril dans sa 86<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Lise Jaccoud**, veuve de Maurice, Lausanne, décédée le 8 avril dans sa 95<sup>e</sup> année. Membre PV Vaud.

**Philippe Mertenat**, membre SEV depuis le 1<sup>er</sup> avril 1950, décédé le 18 avril dans sa 80<sup>e</sup> année. Membre VPT TN.

**Albert Pauli**, mécanicien de locomotive retraité, Biel-Bienne, décédé le 13 avril dans sa 91<sup>e</sup> année. Membre de la section PV Biel-Bienne.

**Georges Perret**, chef de train retraité, Neuchâtel, décédé le 26 mars à l'âge de 64 ans (et non le 24 mars comme annoncé par erreur dans notre dernier numéro). Membre PV Neuchâtel.

**Frédéric Seiler**, chef de train retraité, Genève, décédé le 19 avril dans sa 85<sup>e</sup> année. Membre PV Genève.

**Marcel Steinmann**, chef de train retraité, Neuchâtel, décédé le 15 avril dans sa 90<sup>e</sup> année. Membre PV Neuchâtel.

■ VPT MBC (Transports de la région Morges – Bière – Cossonay)

## Nouvelles têtes pour de nouveaux défis

L'assemblée générale a eu lieu le jeudi 16 avril à Tolochenaz. Le président André de Giuli a souhaité la bienvenue aux 15 membres présents. Il a accueilli Daniel Trolliet, notre secrétaire syndical, ainsi que MM. Yves Paccaud et Salvatore Guarna, respectivement municipaux à Morges et Tolochenaz. La partie syndicale a vu la présentation des comptes qui bouclent sur un bénéfice de Fr. 837.20 la fortune au 31.12.2008 s'élevant à Fr. 7 882.-. Un grand merci à Danièle et Marina.

### Renouvellement à la tête de la section

Trois points très importants de restructurations de la section ont été acceptés:

Point A, refonte du comité de section: président: André de Giuli; vice-président rail: Yvan Berthold; vice-président route: Pierre-Alain Tardy; caissière: Marina Humbert-Droz; secrétaire: Claude-Alain Laurent. Un grand merci aux partants René Ropraz et Danièle Dachauer pour le grand travail effectué pour la section au sein du comité.

Point B, désignation des candidats de la section à la commission paritaire Ascoop Jean-Rémy de la Harpe, Carmelo di Blasi et André de Giuli.

Point C, mise en place de la délégation pour les négociations de la nouvelle CCT d'entreprise: Daniel Trolliet, André de Guili, Yvan Berthold et Pierre-Alain Tardy. En appui et avec eux, Mme Danièle Dachauer, René Ropraz, Carmelo di Blasi, Jean-Pierre Millet et Bertrand Burnier préparerons les rencontres avec la direction et le conseil d'administration du MBC.

### CCT

Le président de section et notre secrétaire syndical évoquent les points chauds de l'actualité syndicale de la section, à savoir le « jugement orange » actuellement en cours de négociation avec la direction de l'entreprise, ainsi que le renouvellement de la CCT qui impliquera de sérieuses négociations ce printemps. Un chauffeur TPM demande, avec l'assentiment de l'assemblée, que le décompte détaillé du minutage mensuel soit joint avec la feuille de salaire. Il demande aussi que les minutages soient compensés en congé et non pas « noyés » dans le décompte des mois suivants.

### Politique des transports de la région morgienne

M. Paccaud, président des TPM, nous a parlé des changements éventuels des cadences de bus le matin et le soir sur les lignes de Morges et de sa région ainsi que l'augmentation des cadences les samedis. Il nous a brièvement présenté le plan directeur qui prévoit avec le réaménagement de la place de la Gare d'un « axe fort » avenue de la Gare-rue L. de Savoie avec des facilités pour les transports publics, tout ceci est prévu pour dans une quinzaine d'années dans sa finalité. Il nous a aussi parlé de la requalification de la RC1 notamment de l'entrée de Morges côté ouest. Il souhaite inclure dans la commission GVM (prochainement Mobilité) un conducteur TPM bus pour comprendre vraiment les gros problèmes journaliers des transports publics. Il souhaite ardemment que les conducteurs et conductrices fassent part de leurs idées et suggestions pour l'amélioration du

trafic urbain: il nous transmet pour ce faire son e-mail que le comité vous encourage à utiliser intelligemment et avec discernement. Enfin, M. Paccaud nous a informé de la négociation avec Mobilis pour la création d'un billet combiné « Théâtre Beausobre – Transport publics TPM ». M. Guarna a exprimé sa satisfaction de la desserte

de sa commune par les transports publics. Une extension de la ligne 2 ainsi que d'un arrêt supplémentaire sont projetés, en prévision des nouvelles constructions prévues sur le territoire de sa commune. Les travaux de la construction d'un nouveau giratoire sur la RC 1 à la hauteur de la bifurcation de la route pour Tolochenaz, en

face du petit port, vont commencer sous peu. M. Guarna nous a informé que la salle communale est mise gratuitement à la disposition du SEV pour nos séances futures, un grand coup de chapeau! Le verre de l'amitié a clôt l'assemblée à 20 h 50.

*Le président: A. de Giuli  
Le secrétaire: Claude-A. Laurent*

TRN SA, entreprise active dans le domaine des transports publics, recherche

## 2 futur(e)s mécanicien(ne)s de locomotive

### Vos activités :

- assurer la conduite des trains entre le Val-de Travers et Neuchâtel (permis ferroviaire D),
- collaborer à la maintenance technique des véhicules ferroviaires au dépôt de Fleurier

### Nous vous offrons :

- une formation intensive (env. 50 semaines)
- une activité exigeante mais variée au sein d'une équipe motivée et dynamique
- des conditions d'emploi intéressantes et de bonnes prestations sociales

### Votre profil :

- être titulaire d'un certificat fédéral de capacité ou d'une maturité
- faire preuve de disponibilité et d'engagement
- esprit d'initiative et sens des responsabilités
- des connaissances en mécanique, en électronique ou en électricité seraient un avantage
- âge idéal : entre 25 et 40 ans
- de nationalité suisse ou permis C

### Lieu de service : Fleurier

**Entrée en service :** 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou date à convenir

**Renseignements complémentaires :** M. E. Lüthy, responsable de la Production ferroviaire

Etes-vous un(e) mécanicien(ne) de locomotive de la catégorie D voie normale déjà formé(e) ? Appelez-nous au numéro ci-dessous.

Votre candidature, accompagnée d'un dossier complet et/ou le formulaire de demande d'emploi disponible sur Internet et à l'adresse ci-dessous, sont à envoyer jusqu'au 30 mai 2009 à:

### TRN SA

Ressources Humaines  
CP 1429, 2301 La Chaux-de-Fonds  
Téléphone 032 924 24 24  
www.trn.ch



transports régionaux  
neuchâtelois



En plus de la ligne ferroviaire du BAM, la compagnie MBC exploite un réseau de bus de plus en plus ample.



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Für unsere Marketing- und Verkaufsabteilung suchen wir per 1. Juli 2009 oder nach Vereinbarung eine

## Mitarbeiterin (m/w) für Verkauf/Pricing (Tarife)

(80–100 %)

### Ihr Aufgabenbereich «Verkauf»

Sie sind zu ca. 50 % im Verkauf tätig und beraten unsere Kundinnen und Kunden zu Angeboten des Libero, der S-Bahn Bern sowie zum übrigen Sortiment des schweizerischen öffentlichen Verkehrs. Dazu steht Ihnen eine moderne Infrastruktur (PRISMA) zur Verfügung.

### Ihr Aufgabenbereich «Pricing»

Sie verwalten und koordinieren alle für den RBS wichtigen Tarife. Sie schulen neue aber auch bestehende Mitarbeitende verschiedener Kategorien (Lokführer, Mitarbeitende Kontrolle, Verkaufspersonal, Buschauffeure) und betreuen Drittverkaufsstellen (z.B. Kioske). Sie erfassen und gliedern neue Linien in bestehende Systeme ein. Kontakte zu anderen Verkehrsunternehmen sowie zum Libero-Tarifverbund und zur S-Bahn Bern pflegen Sie regelmässig. Sie vertreten die Anliegen unserer Kunden in verschiedene Arbeitsgruppen.

Für die neue Generation **Verkaufssysteme** (Billettautomaten, Busausgabegeräte und Verkaufsgeräte von Bahnhöfen und Drittverkaufsstellen) erarbeiten Sie die tarifarische Basis für die Programmierungen und sind für die Pflege der Automaten und die Richtigkeit der erhältlichen Fahrausweise mitverantwortlich. Sie koordinieren die Angelegenheiten der Verkaufsgeräte mit den entsprechenden Fachstellen und Spezialisten (Programmierungen, Controlling).

### Ihr Profil

Wir wenden uns an eine jüngere Persönlichkeit mit ausgeprägtem Verkaufsflair und kundenorientierter Denkweise. Sie sind kommunikativ und arbeiten gerne mit Menschen.

Sie verfügen über eine Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent oder haben eine kaufmännische Ausbildung. Der öffentliche Verkehr interessiert Sie, und Sie wollen aktiv mitwirken, die Qualität unserer Dienstleistungen weiter zu erhöhen.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und selbständige Tätigkeit in einem engagierten Team.

Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Tel. 031 925 55 04, juerg.kernen@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen

Wir freuen uns, Sie kennen zu lernen!

## Aux commandes d'un train de CFF Voyageurs



Le domaine de la Conduite des trains est responsable de faire circuler les trains de CFF Voyageurs en toute sécurité et de manière économique. Nous veillons à ce que notre clientèle puisse voyager confortablement et qu'elle arrive à destination à l'heure. Nous recherchons à divers endroits des

## Mécanicien(ne)s de la catégorie D

Vous êtes un(e) mécanicien(ne) de la catégorie D voie normale déjà formé(e) et êtes intéressé(e) à conduire nos trains de voyageurs. La flexibilité, la serviabilité, l'orientation client et l'amabilité sont pour vous des évidences et vous les vivez au quotidien. Selon le lieu de travail, vous possédez la certification du niveau A1 en allemand ou êtes disposé(e) à l'acquérir jusqu'à l'entrée en fonctions. Si, de plus, vous aimez communiquer et qu'il vous importe de présenter une bonne image de marque au public, alors vous êtes notre candidat(e). N'avez-vous achevé votre formation de mécanicien(ne) que récemment ? N'hésitez pas à vous annoncer.

Nous vous proposons une activité indépendante et à responsabilités au sein d'un système complexe doté d'outils technologiques modernes. Nous vous offrons des conditions d'emploi intéressantes avec d'excellentes perspectives.

Appelez-nous si vous avez des questions. Veuillez envoyer votre dossier de candidature à l'une des adresses suivantes:

**Lieu de travail** Basel  
Brugg  
**Contact** Heinz Graeser  
**Adresse** CFF Voyageurs  
M. Heinz Graeser, Centralbahnstrasse 20,  
4051 Basel, heinz.graeser@sbb.ch,  
tél: 051 229 28 53

**Lieu de travail** Genève  
La Chaux-de-Fonds  
Neuchâtel  
Payerne  
Vallorbe

**Contact** Bruno Joray  
**Adresse** CFF Voyageurs  
M. Bruno Joray, Place de la Gare 5A,  
1003 Lausanne, bruno.joray@sbb.ch,  
tél: 051 224 21 40

Vous trouverez d'autres informations sous [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

## IMPRESSUM

**contact.sev** est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: **contact.sev**, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, contact@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

**Abonnements et changements d'adresse:**

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6, regina.ronca@sev-online.ch  
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

Annonces: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, téléphone 044 925 50 60, fax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Pré-presse: AZ Medien, Aarau, www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen, www.solprint.ch (une entreprise du groupe AZ Medien AG)

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 14 mai.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 7 mai à 10h.

## Angle droit

## Il faut réagir contre les licenciements abusifs

Nous publions ci-dessous, parmi la multitude de questions posées à l'équipe en charge de la protection juridique au secrétariat central SEV à Berne, des réponses susceptibles de susciter votre intérêt.

Jérôme\* est chauffeur au service d'une entreprise urbaine depuis une dizaine d'années. Son employeur lui reproche plusieurs infractions récentes à ses obligations et une attitude frondeuse face à la hiérarchie. Ces constats donnent lieu à la signature d'une convention d'objectifs, doublée d'une menace de licenciement. Même si certains reproches peuvent être considérés comme fondés – par exemple le refus de signer un accusé de réception pour certains documents officiels internes – ils ne justifient pas une telle mesure. De plus, d'autres éléments sont totalement contestés. Pire encore, l'accumulation des mesures prises par la Direction est exagérée et injuste, selon le SEV, qui a entretemps été

saisi de l'affaire. Le secrétariat syndical fait opposition contre la menace de licenciement, mais elle est rejetée sans ménagement par le Directeur de l'entreprise.

Peu après, Jérôme est à nouveau face à la Direction, pour des peccadilles survenues entre-temps. Le Directeur n'a, par exemple, visiblement pas apprécié que Jérôme traverse en dehors des clous, à la fin de son service... Cette fois, l'issue est fatale: Jérôme est licencié. Le SEV confie alors le dossier à un avocat-conseil, pour la procédure de contestation du licenciement devant les Prud'Hommes. Dans son verdict, ce Tribunal considère que le comportement de Jérôme n'est pas sans reproche, mais que par ailleurs,

l'entreprise n'a pas respecté les termes du statut concernant la procédure. Un licenciement ne peut pas être prononcé, s'il est basé sur des reproches (par ailleurs mineurs) qui n'ont pas préalablement fait l'objet de la convention d'objectifs. Vu que rien ne démontre que les objectifs imposés n'ont pas été respectés, les motifs à l'appui du licenciement sont donc d'un autre ordre. Le licenciement est ainsi abusif, à un double titre: l'absence de motifs valables et le non-respect de la procédure. En raison des manquements reprochés à Jérôme, l'indemnité de licenciement abusif est fixée par le Tribunal à un mois de salaire. Jérôme, pleinement satisfait de ce résultat, relève que « la reconnaissance morale du licenciement abusif est plus importante que l'indemnisation qui en résulte ».

*L'équipe de protection juridique*

\* Prénom d'emprunt

## Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat – rejoignez tous le SEV! Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

## Nos arguments?

Le SEV se bat pour:

- des salaires avec lesquels nous pouvons vivre correctement;
- des temps de travail qui nous laissent le temps de vivre;
- des conventions collectives de travail (CCT), qui réglementent nos conditions de travail;
- et beaucoup plus encore...

## Une chose est sûre:

**plus un syndicat a de membres, plus il est fort!**  
**Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!**



- J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.
- Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.
- Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

Nom/Prénom:	Recruté par:
Rue/Numéro:	Nom/Prénom:
NP/Localité:	Adresse:
Tél. (prof.):	Localité:
Tél. (privé):	Tél.:
Date/Signature	

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).  
Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

## Veux-tu recevoir ton propre contact.sev ?

Si tu deviens membre, tu recevras automatiquement le journal, car l'abonnement est compris dans la cotisation.

Mais les collègues d'autres domaines de travail et d'autres syndicats peuvent également s'abonner à *contact.sev*. L'abonnement annuel coûte 40 francs.

## Ou veux-tu tout d'abord profiter d'un abonnement d'essai?

Tu peux ainsi recevoir gratuitement 6 éditions de *contact.sev*, afin de te faire une idée précise de notre journal.

Un membre SEV présente un attrait de sa région

# Lac des Brenets et Saut-du-Doubs

Jean-François DROXLER est conducteur-contrôleur aux Transports Régionaux Neuchâtelois sur la ligne des Montagnes Neuchâteloises Les Brenets – Le Locle, ceci depuis le 1<sup>er</sup> août 1989. Il a choisi cette profession, car il « aime la conduite et surtout le contact avec la clientèle », déclare-il. Il habite aux Brenets, village qu'on peut atteindre en 50 minutes depuis Neuchâtel, en transports publics bien sûr.



La ligne des Montagnes neuchâteloises a été ouverte le 1<sup>er</sup> Septembre 1890 puis électrifiée le 1<sup>er</sup> juillet 1950. Long de 4,2 km, le parcours est très joli et contrasté. Du Locle, métropole horlogère, on franchit 3 tunnels puis on traverse un parc à Cerfs pour enfin arriver aux Brenets.

## Promenade

Pour les amoureux de la marche, en 1 heure, depuis la gare, vous pouvez vous rendre au point de vue de «La Caroline» qui domine le lac et le village des Brenets avec une vue imprenable. De là vous pouvez continuer jusqu'à la tour «Jurgensen», au sommet de laquelle on peut admirer une vue panoramique de 360°, accessible par un escalier en colimaçon.

## Saut-du-Doubs

De la mi-mars au début de novembre, les bateaux de la Navigation sur le Lac des Brenets vous attendent pour vous emmener au Saut-du-Doubs afin de contempler la majestueuse chute du Doubs,

d'une hauteur de 27 m. La durée de la visite du Saut-du-Doubs en bateau est de une heure et quart, y compris les 45 minutes d'arrêt qui vous permettront de vous rendre à pied à la chute située à 400 mètres du débarcadère.

## Deux longues randonnées

Les adeptes des randonnées pédestres pourront également continuer leur promenade en longeant le Doubs et «le lac de Moron» jusqu'au barrage du «Châtelot» haut de 75 m.

De là, vous avez 2 possibilités :

soit vous montez jusqu'au restaurant des «Roches de Moron» par le sentier et ensuite continuez jusqu'aux «Recettes» par le point de vue du C.A.S. de «l'Escarpineau». Ce sentier surplombe le «lac de Moron» d'une centaine de mètres et le panorama est merveilleux, surtout en automne. Arrivé aux «Recettes» où il y a également un point de vue, vous descendez sur Les Brenets jusqu'à la gare et vous avez ainsi fait une boucle. Durée

du parcours de gare à gare y compris bateau simple course: environ 4 heures»; soit, depuis le barrage du «Châtelot», vous continuez le long du Doubs en passant par les «Graviers» jusqu'à la «Maison Monsieur» où le car postal vous attendra pour vous conduire à la gare de La Chaux-de-Fonds. Durée de cette randonnée depuis Les Brenets, avec le bateau jusqu'au «Saut-du-Doubs», ensuite marche à pied jusqu'à la «Maison Monsieur»: environ 4 heures et

demie. A noter qu'il est plus judicieux de faire cette randonnée dans l'autre sens, c'est-à-dire de la «Maison Monsieur» aux Brenets car il y a plus de courses de bateaux et de trains qui circulent que de cars postaux, si vous traînez un peu...

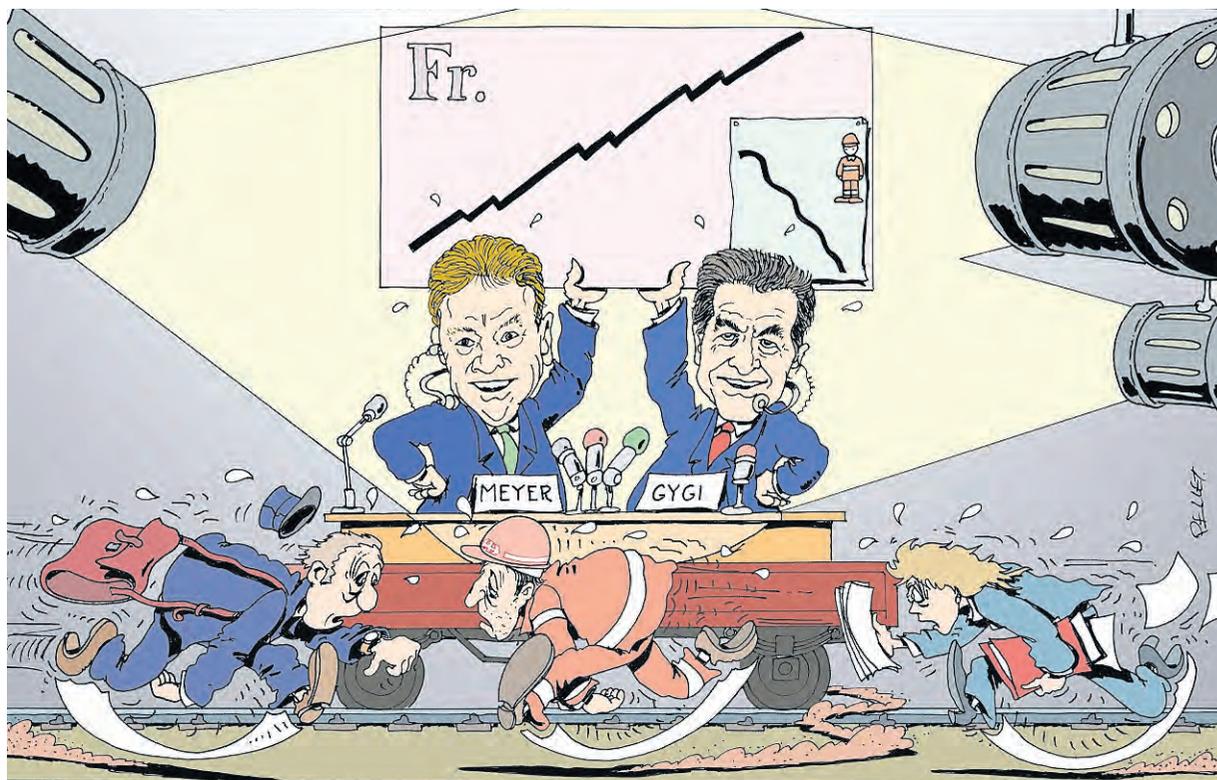
Enfin, en été, le Lac des Brenets se prête à merveille à la baignade, aux pique-niques, aux grillades et à la pêche, tandis qu'en hiver vous pourrez vous adonner aux joies du patin à glace.

Hes



C'est la première promenade qui est représentée ici (par l'Escarpineau et les Recettes). Elle dure environ 4 heures, de gare à gare.

## PELLETPIOCHE - LES TRAVAILLEURS DE L'OMBRE, TOUT BÉNÉFICIE POUR LES CHEFS CFF !



## IL Y A 50 ANS

### L'achat à crédit ou à tempérament

Selon ta bourse guide ta bouche !

Que voilà un vieil adage qui semble être tombé dans l'oubli. A notre époque, on veut vivre avant tout, et cela dans toute l'acceptation du terme. Vivre la vitesse, les plaisirs, vivre en apparence, en surface, insouciant, vivre enfin ce que l'on croit être optimiste, tant il est vrai que l'on se méprend fort souvent sur la valeur et le sens de ce mot. Combien de fois l'optimiste ne cache-t-il pas une soif de l'envie et voudrait surtout éviter de ne pas « faire comme tout le monde » afin de ne pas passer pour un rétrograde en ce siècle de progrès.

Le Cheminot, 24 avril 1959.

## Hospitalité à l'état pur

... dans l'hotel entre lac et ciel!



La rénovation totale de 22 chambres aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> étages de l'aile côté Brissago a été terminée avec succès.

C'est avec immense plaisir que nous pouvons vous offrir de nouvelles chambres accueillantes et meublées d'un goût très particulier avec une vue imprenable sur le lac Majeur.

Par conséquent nous avons pu satisfaire de nombreux clients depuis le début de la saison.

### Vous aussi profitez

de nos alléchantes propositions: **7 pour 6** ou les **courtes vacances** avec un **rabais de 10%** ou du **Brenscino-Joker**, la réservation et le check-in le même jour.

**Alors allons là,  
... l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !**

*Cordialement, Martin Faes et son team*

### Parkhotel Brenscino, 6614 Brissago

Téléphone 091 786 81 11, fax 091 793 40 56

E-mail: info@brenscino.ch, internet: www.brenscino.ch



**SZU**  
Sihltal Zürich Uetliberg  
Bahn

Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit rund 12 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz.

Unser Fahrdienst braucht Verstärkung. Möchten Sie als

## Lokführer/-in

unsere Züge der S-Bahn-Linien 4 und 10 pilotieren? Unsere Fahrgäste – Pendler, Ausflügler und Stadtschwärmer – schätzen unseren dichten Fahrplan und die ausgezeichnete Qualität unserer Dienstleistungen.

Sie sind idealerweise bereits ausgebildeter Lokführer Kat. C. Wenn nicht, verfügen Sie über eine abgeschlossene, min. 3-jährige Berufsausbildung, evt. in einem technischen Beruf, und einige Jahre Berufserfahrung. Für die anspruchsvolle Ausbildung zum Streckenloführer bringen Sie Motivation und Durchhaltewillen mit. Unregelmässige Arbeitszeiten sind für Sie kein Problem.

Wir bieten Ihnen eine fundierte Ausbildung und eine anspruchsvolle Aufgabe im Personenverkehr. Fortschrittliche Arbeitsbedingungen sind bei uns eine Selbstverständlichkeit.

Packen Sie die Chance! Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung. Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Therese Würth, Personalleiterin (Tel. 044 206 45 04, E-Mail therese.wuerth@szu.ch) oder Markus Kern, Abteilungsleiter Produktion (Tel. 044 206 45 26, E-Mail markus.kern@szu.ch) gerne zur Verfügung.

**Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU**  
**Manessestrasse 152, Postfach, 8045 Zürich**  
**www.szu.ch**



La caisse de pensions de l'ASCOOP ([www.ascoop.ch](http://www.ascoop.ch)), gérée en primauté des cotisations, est une fondation collective autonome regroupant environ 140 entreprises dans les domaines des transports publics et branches apparentées. Compte tenu de la situation économique actuelle, l'assainissement des institutions de prévoyance affiliées est un processus long et complexe. De ce fait, le conseil de fondation a décidé d'augmenter les ressources en temps et de professionnaliser la présidence en recherchant son (sa) futur(e)

## Président(e) du conseil de fondation

Taux d'activité d'environ 30 %

Doté d'une grande capacité de travail et d'un fort engagement personnel, vous possédez des talents de manager et d'organisateur et disposez idéalement d'un bon réseau dans les milieux économique et politique. Vous avez acquis votre réputation et démontré votre efficacité dans une fonction de direction générale ou de responsable d'un centre de profit important. Excellent communicateur, vous possédez un fort esprit de synthèse ainsi qu'une bonne capacité d'intégration. Vous communiquez aisément en allemand et en français. Entouré(e) de spécialistes, vous dirigez les dix membres du conseil de fondation à composition paritaire. Au bénéfice d'une grande expérience professionnelle et dans les relations humaines, vous jouez le rôle de trait d'union entre le conseil de fondation et

l'administration et êtes pour le directeur un interlocuteur de qualité. De caractère indépendant, vous êtes capable de gérer les conflits et d'aborder les thèmes critiques de manière ouverte, directe et objective. L'élection pour la période administrative restante se fera par les représentants des salariés lors de l'assemblée des délégués du 25 juin. A la fin de cette période, soit en 2010, la personne désignée devra également se proposer à l'élection du/de la président/e par les représentants des employeurs. Le mandat est limité à trois périodes administratives de trois ans. Délai de remise des candidatures: 8 mai 2009 (date du cachet postal ou date de réception du courrier électronique faisant foi).

Ce défi vous interpelle? Nous nous réjouissons de recevoir votre **dossier de candidature complet** par courrier électronique à l'adresse de messagerie [bern.ch@mercuriurval.com](mailto:bern.ch@mercuriurval.com) avec le numéro de référence **CH-301.19023** ou par courrier postal à Mercuri Urval Board Members, Gutenbergstrasse 18, Case postale 7208, 3001 Berne. Pour toute demande de renseignements, veuillez composer le **031 390 13 13**. Présente à Zurich, Nyon, Bâle et Berne, la société Mercuri Urval possède aussi 70 représentations à travers le monde. [www.mercuriurval.ch](http://www.mercuriurval.ch)

BOARD MEMBERS

**Mercuri Urval**

Marie-Rose Fontana n'aura bientôt plus de travail, à moins que la sous-fédération Travaux réussisse à se faire entendre

## Sauvons les cuisinières d'équipe

Dernièrement, des tests ont été réalisés dans le cadre du projet CFF « Containers cuisine et réfectoire ». Les équipes de monteurs de voies et autres collaborateurs faisant appel au service des cuisinières d'équipe de Lausanne ont ainsi pu goûter aux joies de la cuisine industrielle, réchauffée dans le wagon. Ceux de Sion ont eux eu à tester une nouvelle infrastructure, faite de containers. Essais peu concluants selon les travailleurs. Une pétition a réuni plus de 900 signataires et sera remise prochainement à la direction à Berne.



Pour les jeunes notamment, il est important de manger chaud à midi, dans un cadre familial. Marie-Rose Fontana, cuisinière d'équipe, veille à ce que les monteurs de voies aient des menus suffisamment variés.

Il s'agit d'une spécialité due aux conditions difficiles, météorologiques notamment, dans lesquelles travaillent certains collaborateurs de la Division Infrastructure. L'avantage indéniable ? Des menus variés, chauds, composés de produits frais, dans une ambiance familiale, sympa et qui renforce la cohésion de

l'équipe. A La Conversion à mi-février, l'équipe de 13 salariés prenant leur repas de midi est jeune. Donner l'opportunité à ces personnes de manger à l'intérieur, au chaud, c'est privilégier leur santé, leur forme physique ainsi que leur moral.

Alors pourquoi les CFF proposent-ils des solutions

faites de containers ou de cuisine industrielle, qui se voudraient économiques bien sûr, mais cela au détriment des employés ? Ce n'est pas une solution viable, c'est pourquoi ces derniers ont signé une pétition aux CFF, leur demandant le maintien des cuisinières d'équipe, métier mis en péril

par ces projets, des repas cuisinés par celles-ci et non pas des repas réchauffés à la vapeur (livrés le lundi pour la semaine entière), ainsi qu'une infrastructure adaptée aux besoins des travailleurs.

### Nourriture industrielle

Toutes les personnes ayant goûté aux plats pré-cuisinés sont unanimes : ça ne tient pas au ventre et ce n'est pas bon. Rodolphe Verdier, accompagnateur machines, déclare : « On a goûté une dizaine de jours à ces plats. Parfois c'était carrément im-mangeable. Cela fait 20 ans que je viens manger dans le wagon des cuisinières d'équipe et j'suis toujours très content. Les anciens se sont battus pour avoir ça, les jeunes ne s'en rendent pas compte. Ils risquent de se retrouver à manger un bout de pain sur les voies. On a un container depuis l'automne 2008, où on est censé sécher nos habits, mais il fait tellement froid que rien ne sèche. Tandis qu'ici on peut se réchauffer un moment et sécher un peu nos habits de travail ». La démarche des

CFF est perçue comme une tentative de démoraliser les « troupes ». Les travailleurs ont l'impression qu'on veut casser l'ambiance qu'il y a dans les wagons.

### Démantèlement silencieux

Les cuisinières d'équipe ont déjà été supprimées dans plusieurs endroits, leur employeur profitant de départs à la retraite pour ne pas les remplacer. Avant il y en avait partout dans la région, à Payerne, Puidoux, Palézieux, Lausanne et Renens, en tout cas. Il ne reste maintenant plus le wagon de Marie-Rose Fontana, « naviguant » sur les lignes Vevey - Renens, Lausanne - Vauderens et Palézieux-Moudon et celui de la région de Fribourg.

Qu'est-ce qu'on attend exactement de la pétition ? « On se bat pour des repas chauds, mais également pour une place de travail, celle de la cuisinière » insiste Rodolphe Verdier.

Henriette Schaffter

### RÉACTION SYNDICALE

C'est suite aux assemblées générales de l'automne dernier des sections Travaux Arc lémanique et Arc jurassien que Jean-Pierre Etique a eu vent du plan de démantèlement des cuisinières d'équipe. Le secrétaire syndical est allé mettre son grain de sel sur le terrain pour constater de visu les dégâts que pourrait causer cette énième restructuration CFF. Les comités des deux sections romandes et Jean-Pierre Etique refusent cette farce de mauvais goût. Ils ont décidé de lancer la pétition qui a reçu un large écho auprès des cheminots de tout le pays concernés par ce projet de suppression des cuisinières d'équipe. Une réaction syndicale salutaire, histoire de montrer que les cheminots ne sont pas prêts à avaler n'importe quoi. Reste à savoir comment les responsables CFF de ce dossier vont digérer cette pétition. AC

### MARIE-ROSE FONTANA: CUISINIÈRE D'ÉQUIPE ET FIÈRE DE L'ÊTRE

Marie-Rose Fontana travaille depuis 1992 comme cuisinière d'équipe (avec une courte interruption de 2 ans, durant laquelle elle a tenu un restaurant). Cette Fribourgeoise de 51 ans, veuve, habite à Morlon, au bord du lac de Gruyère. Avant d'entrer aux CFF, elle a travaillé en usine, notamment à Palézieux. « Retrouver un autre travail me semble très difficile, surtout avec la conjoncture actuelle », déclare-t-elle, en soulignant qu'on lui a clairement fait comprendre que son contrat de travail n'allait pas être renouvelé en fin d'année. Elle se plaît dans « son »



équipe de monteurs de voie, monteurs spécia-

listes, contremaîtres, apprentis et autres. Ses tâches ? Le matin, avant de venir sur place, elle fait les courses, des produits frais, pour le nombre exact de personnes qui seront à « sa » table à midi. Ensuite, elle prépare un repas complet : soupe, salade et plat principal. De quoi nourrir des employés ayant besoin d'un plat chaud et complet avant de reprendre le travail dehors, par tous les temps. Lorsque l'équipe de nuit est plus étoffée que celle de jour, Marie-Rose peut être appelée à cuisiner de nuit. La situation est alors inversée : ce sont les collaborateurs de nuit qui se retrouvent dans le wagon pour un repas chaud vers minuit - 1 h du matin. Après le repas et le départ des travailleurs sur leur chantier, elle termine sa journée de travail en faisant la vaisselle et le nettoyage du wagon. Son temps de travail est de 83,5%.

Hes