

Ça grogne aux TL et aux TPG

Fin d'automne tendue aux TL: les conducteurs du M1 sortent les crocs. Aux TPG, les conducteurs se prononcent sur un préavis de grève.

Page 2



Une CCT à la LNM

Le SEV négocie une CCT avec l'entreprise de navigation. Une première!

Page 5

Renforcer le trafic régional

Le conseiller en mobilité et politicien genevois Antonio Hodgers s'exprime sur le système de transports suisse.

Pages 6-7

Votation du 24 novembre

Qui se fait du souci ?

Les CFF ont pris position contre l'initiative 1:12. Cela surprend car ça ne concerne que le CEO Meyer. Mais ce qui surprend encore davantage, ce sont les arguments invoqués.

Les CFF affirment dans leur information aux cadres que leurs salaires sont convenus en accord avec les partenaires sociaux. Cela est juste, tant qu'il s'agit du personnel soumis à la CCT. Mais les salaires des cadres sont fixés exclusivement par les CFF. «Nous négocions volontiers le salaire de M. Meyer», explique Manuel Avallone... Les CFF se servent aussi de l'argument comme quoi, en cas d'acceptation de l'initiative, l'Etat se mêlerait de la fixation des salaires. Pour une entreprise qui appartient à l'Etat, il s'agit d'un comportement bien aventureux! Le SEV soutient l'initiative 1:12 car ces salaires excessifs alimentent la cupidité et rendent une certaine justice salariale impossible.

Dossier pages 10 à 12



Journée des Jeunes SEV sur le lac de Zurich

Trop d'argent mal placé



■ Après un changement de programme de dernière minute, c'est la question de la crise financière et économique qui était au centre des discussions. Les re-

présentants syndicaux des régions les plus touchées par la crise ayant décommandé, c'est Beat Ringger, responsable du «Denknetz», qui a fait un exposé sur les flux financiers et l'évolution des trois dernières décennies. Il a prêté pour une redistribution de l'argent, qui doit retourner là où il est utilisé pour vivre.

Page 3

EDITO

Une fissure de plus aux CFF

Travailler à temps partiel aux CFF est loin d'être une sinécure. La proportion d'employés à temps partiel a certes augmenté drastiquement ces dix dernières années; mais les exigences organisationnelles de l'entreprise ont de quoi refroidir les ardeurs d'employés toujours plus nombreux à vouloir réduire leur pensum.

Sur le terrain, on est à des années-lumière du tableau idyllique dressé par des CFF qui bombent le torse dans leur dernier «En route», le journal destiné au personnel, en mettant en avant les récits de responsables de projet et autre personnel hautement qualifié...

La réalité est bien moins reluisante. Le personnel de Micronic, qui effectue les relevés de fréquences dans les trains (voir en page 20) se doit d'être ultraflexible, au détriment de sa vie privée. Les agents de train ne sont pas en reste. La plupart de ceux qui travaillent à temps partiel font autant de week-ends que ceux qui sont à 100%. A moins de trouver un arrangement avec leur supérieur, soit le règne de l'arbitraire.

Alors que le malaise est palpable, la communication «tout est beau tout est rose» de cadres à temps partiel résonne comme une provocation, comme une fissure de plus dans le rapport de confiance.

Vivian Bologna, rédacteur contact.sev

En attente d'un signal

Les syndicats ont envoyé leur requête aux CFF en matière de négociations salariales. Le point crucial sera la mise à disposition de moyens suffisants pour l'évolution salariale: les CFF ont donné le minimum absolu durant deux ans et il faut corriger avec 1,3% de la masse salariale. En outre, les syndicats demandent une hausse générale des salaires de 0,5%.

Page 16

EN VITESSE

Vente de Naxoo

■ Les Genevois voteront sur la vente de 022 TéléGenève Naxoo SA. Le Conseil d'Etat a en effet constaté la validité du référendum déposé le 16 septembre par Ensemble à Gauche, Syndicom, appuyés par la communauté genevoise d'action syndicale qui avaient réunis 5242 signatures. Après contrôle de 4711 paraphes, la barre des 4000 a été franchie. Les habitants de la ville de Genève se prononceront donc en février ou mai 2014 sur la vente d'une importante infrastructure municipale (85 000 ménages concernés) à UPC Cablecom. Le comité référendaire relève qu'il n'y a pas de garantie de maintien d'une offre diversifiée et bon marché. « Il s'agit non seulement d'une perte de contrôle démocratique sur ce qui devrait être un réel service public, mais encore la liquidation de nombreux emplois à Genève dont le contrat de vente, signé par Mme Sandrine Salerno au nom de la Ville de Genève et avalisé par une majorité du Conseil municipal, autorise explicitement la suppression de 10 % de l'effectif de l'entreprise chaque année pendant 5 ans ! » **comm**

Nettoyage mobile

■ Depuis octobre, les CFF ont introduit le nettoyage mobile dans les trains du trafic grandes lignes. Cette prestation vient compléter les mesures existantes, qui comprennent trois à cinq nettoyages par jour. Après un essai sur la ligne Lausanne-Genève-Aéroport en novembre dernier, les CFF font un test à grande échelle jusqu'à fin février 2014. 25 collaborateurs sont affectés à ce projet qui coûtera 650 000 frs. Les CFF décideront à fin décembre si et sous quelle forme ils maintiennent le nettoyage mobile. Secrétaire syndical SEV, Jürg Hurni attend des CFF qu'ils proposent des emplois fixes si le projet est poursuivi : « Il est aussi important que le personnel soit formé de manière appropriée, y compris concernant le risque d'agression. » **Fi/vbo**

Transports publics de la région lausannoise

« On nous prend pour des c... »

La colère gronde chez les mécaniciens du M1. Ils dénoncent le manque d'écoute de la direction qui ne reconnaît pas leur polyvalence. Des actions syndicales sont dans le pipeline.

Que les mécaniciens du métro lausannois M1 n'étaient pas contents, on le savait déjà. Par contre, on sait maintenant qu'ils ont décidé de ne pas se laisser marcher sur les pieds par une direction qui n'a fait qu'un petit pas vers eux suite aux revendications déposées il y a plus d'une année (voir contact.sev 19/2012).

A l'époque, quelque 43 mécaniciens M1 sur 47 avaient en effet signé une pétition. Ils demandaient notamment que la direction des TL reconnaisse leur polyvalence : ils conduisent les M1, mais aussi les bus et les trolleybus. « La direction nous mène en bateau depuis huit mois. Il y a eu certes des avancées pour la climatisation des cabines et l'habillage des tours, mais l'octroi des deux classes salariales supplémentaires pour la polyvalence ont été balayées. La direction n'a proposé, au final, après plus d'une année de tergiversations, qu'une journée de congé pour 2014 pour se mettre à jour avec les prescriptions fédérales et aucune pour 2013 », a résumé le secrétaire syndical



Christian Fankhauser a rencontré plus de 20 mécaniciens sur le parking du dépôt d'Ecublens.

SEV Christian Fankhauser qui, avec la commission du personnel des TL, a organisé une séance d'information le 15 octobre dernier. Plus de 20 mécaniciens y ont participé.

Si le secrétaire syndical estime que les TL mènent le personnel en bateau, certains ont plutôt l'impression d'être « pris pour des c...! ». Des mots qui en disent long sur le manque d'écoute des TL. Le malaise est d'autant plus palpable que les mécaniciens M1 ont reçu une circulaire joliment intitulée « Evolution de la ligne managériale des conducteurs M », qui vise à réduire les arrêts automatiques suite à un faux départ. Statistiques à l'appui, les TL stigmatisent les conduc-

teurs qui ont le moins d'expérience... « alors que justement ils ne disposent pas d'assez de temps de conduite pour s'améliorer » Ce document n'a pas été digéré par les conducteurs qui estiment que les horaires SU (scolaires Uni) ne favorisent pas les conditions de conduite.

Et pour ne rien arranger, le personnel a dû se réunir sous la pluie, sur le parking à l'extérieur du dépôt d'Ecublens, la direction refusant que des assemblées du personnel aient lieu à l'intérieur...

S'ils ne sont pas enthousiastes à l'idée d'obtenir des congés au lieu des deux classes salariales supplémentaires, les mécaniciens du M1 ont refusé à

l'unanimité la proposition de la direction, la jugeant clairement insuffisante. L'assemblée demande trois jours de congé pour se mettre à jour avec les prescriptions fédérales, en 2013 et 2014, et souhaite que les deux classes salariales fassent l'objet de négociations l'année prochaine lorsque la CCT TL sera renégociée.

Mais les mécaniciens, plus déterminés que jamais – « si on arrête maintenant, on est foutus », a-t-on pu entendre – ont aussi décidé d'actions syndicales concrètes si la direction ne revient pas à de meilleurs sentiments.

Vivian Bologna

La tension monte d'un cran aux Transports publics genevois

Les conducteurs des TPG, membres du SEV, se prononceront-ils en faveur d'un préavis de grève? Si deux tiers des votants vont dans ce sens, le signal sera clair pour la direction de l'entreprise.

Au cœur de leur mécontentement, les définitions de roulement et les conditions de travail de plus en plus dures : « Il n'y a pas assez de personnel. Ce phénomène est accentué par des départs à la retraite en augmentation suite

aux modifications désavantageuses opérées à la caisse de pension », indique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV.

Conséquence directe du manque de personnel, « les prolongements d'horaire de 45 minutes, qui devaient être des exceptions, constituent la norme », dénonce la secrétaire syndicale. A cette problématique vient s'ajouter celle de temps de battement insuffisants aux terminus des lignes.

Afin de remédier à ces problèmes, le SEV demande que les horaires soient désormais établis directement par l'entreprise et les syndicats et non plus par la commission des horaires, pourtant consultative. Une commission que le SEV a quittée, estimant que celle-ci ne fait pas son travail et « donne des informations mensongères en disant que les partenaires sociaux sont d'accord avec les définitions de roulement » (voir contact.sev n° 19). Dans les faits,

l'ASIP et transfair acceptent la situation et siègent à la commission.

Ce mouvement de colère des conducteurs intervient en pleine période de négociations de la révision du statut du personnel. Celle-ci prévoit notamment l'introduction du salaire au mérite que le SEV refuse catégoriquement.

Les conducteurs voteront-ils un préavis de grève? La réponse tombera début novembre. **vbo**

Journée des Jeunes 2013

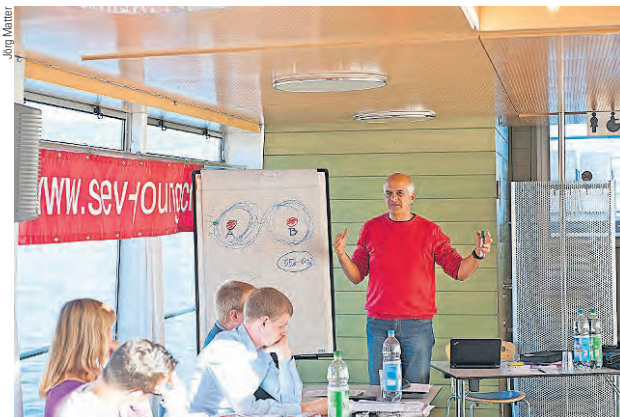
Mieux répartir les richesses

Avec seulement 15 participants et des défécations de dernière minute, la Journée des Jeunes SEV était née sous un jour défavorable. Elle fut pourtant un succès.

En raison des nombreuses absences, Jérôme Hayoz a dû revoir de fond en comble le programme de la journée. Les 15 participants ont donc eu droit à des leçons d'économie sous la houlette de Beat Ringger, directeur de Denknetz (réseau de réflexion www.denknetz-online.ch). Dans son exposé, il a évoqué les dangers que représente la crise. Selon lui, c'est l'existence même de notre société qui est en jeu.

Une répartition des richesses du bas vers le haut

Selon le conférencier, la crise s'appuie sur quatre piliers: l'avidité des acteurs des marchés financiers, la dérégulation et la dynamique des marchés financiers depuis l'ère Reagan/Thatcher, la répartition (néolibérale) avec pour conséquence une crise de la demande et, enfin, la crise de l'utilisation du capital. «L'avidité des jongleurs des marchés financiers est facilement illustrable: alors qu'en 1984 un «top manager» gagnait environ six fois plus qu'un foyer moyen, en 1998 ce ratio passait à 13 et aujourd'hui à 93.» La dérégulation décidée dans les années 80 (des cours de change, des contrôles des flux de capitaux, les nouveaux produits financiers et les Hedge Funds) ont conduit à une haute mobilité des capitaux. L'argent a été investi de manière accrue dans des gains à court terme. Là où le bât blesse, c'est que la productivité a augmenté de manière importante durant les 30 dernières années, mais les sa-



Beat Ringger a su captiver son auditoire.

lares n'ont pas été revus à la hausse selon les mêmes proportions. Ce sont les 1% les plus riches qui ont encaissé le reste des bénéfices. Parallèlement, cette même frange de la population a bénéficié de substantielles baisses d'impôts.

Il en résulte une gigantesque redistribution du capital du bas vers le haut et, au même moment, de l'Etat vers les privés. Cet argent n'a non seulement plus été investi dans l'économie de production, mais a disparu dans des marchés financiers qui ne créent aucune demande de production mais, au mieux, une spéculation (immobilière) non durable.

Cette répartition conduit à une

crise de l'utilisation du capital. Depuis le début des années 80, l'écart entre les bénéficiaires et les investissements n'a cessé de croître: les entreprises réalisent de juteux bénéfices qui doivent être compensés, sur le plan économique, par l'endettement étatique et des ménages. L'argent vient ainsi à manquer pour des investissements sensés, à l'instar des systèmes de santé ou des infrastructures.

«L'argent doit être rendu à la société. L'initiative 1:12, sur laquelle nous nous prononçons le 24 novembre, est la prochaine opportunité de faire un pas vers une répartition plus équitable des richesses et davantage de justice sociale.»

Jörg Matter/vbo

INFO

Chômage: l'exemple autrichien

Des collègues autrichiens ont évoqué leurs solutions pour contrer le chômage des 15 à 24 ans (8,6% actuellement, en hausse de 7% par rapport à il y a un an. Comme l'Allemagne et la Suisse, l'Autriche connaît le système de formation duale. Notre voisin garantit une formation professionnelle pour ceux qui le désirent. Mais comme il n'y a pas suffisamment de places d'apprentis-

sage, l'Autriche a mis sur pied des filières spéciales bénéficiant d'un soutien financier, avec le risque que des entreprises ne forment plus d'apprentis. Pour l'éviter, les syndicats proposent que les entreprises versent 1% de leur masse salariale pour un fonds spécial destiné à la formation professionnelle. Il servirait à payer les entreprises formatrices d'apprentis.

BARRAUDMÈTRE

Demain, on ne rase pas gratis!

■ Durant les prochains mois, les Helvètes vont prendre des décisions qui vont façonner la mobilité du futur en Suisse. Ces décisions méritent un large débat dans l'opinion publique. Un débat serein que l'on devra sortir du caniveau où certains partis et associations essayent de l'entraîner. Il est de la responsabilité de chacun de prendre de la hauteur pour bien analyser la situation. Ce choix de société ne peut se cantonner aux discussions de «café du Commerce».

Avant d'évoquer les objets à venir, il convient de poser quelques considérations. Le besoin de mobilité n'a cessé de croître ces dernières années et les pronostics pour le futur prévoient la poursuite de cette croissance. Or, chacun peut constater au quotidien que les infrastructures routières et ferroviaires ont atteint leurs limites.

D'aucuns, comme les Verts, privilégient les stratégies de la contrainte pour forcer l'utilisation des transports publics. D'autres, comme l'UDC, veulent assécher le financement du rail au seul profit de la voiture. Ces deux points de vue sont non seulement voués

à l'échec mais ils commettent une erreur fondamentale en cultivant une opposition surannée entre la route et le rail. Seule la voie de la complémentarité nous permettra d'apporter une réponse constructive.

La première étape sera l'acceptation de la vignette à 100 francs. Le réseau des routes nationales repose sur une conception datant de 1960, époque depuis laquelle la Suisse s'est fortement urbanisée. Avec des moyens supplémentaires, la Confédération pourrait réaliser de nombreux contournements de villes et villages. Des tronçons autoroutiers, attendus de longue date, permettant d'éliminer des goulets d'étranglement majeurs (par exemple pour les villes du Locle et de Morges) seraient ainsi financés et, surtout, réalisables.

La deuxième étape consistera à obtenir un oui massif au projet FAIF. Ce fonds, financé de manière équitable et équilibrée, augmenterait la sécurité de la planification et garantirait le financement durable de l'infrastructure ferroviaire. Quatre mesures d'infrastructure sont prévues pour la Suisse romande d'ici à 2025 pour un montant de 3,2 milliards. Il s'agit concrètement de permettre une cadence semi-horaire ou au quart d'heure sur de nombreuses lignes.

Oui et oui. Si les Suisses veulent une mobilité à la pointe et qui réponde à leurs exigences, cela passe obligatoirement par des financements supplémentaires et solides. La mobilité a un prix. Ceux qui prétendent le contraire vous proposent simplement de vous raser gratis.



Olivier Barraud

Sécurité encore et toujours

Deux cas étrangers de récentes catastrophes ferroviaires évoluent au fil des enquêtes, en soulevant des questions de principe qui devraient intéresser tous les réseaux. Tout d'abord le cas de Brétigny sur Orge en France voisine. Résumé: une éclisse d'une aiguille anglaise que le train franchissait à 137 km/h (vitesse autorisée 150 km/h) a provoqué le déraillement de 4 voitures. L'enquête se concentre sur un défaut de maintenance. Par contre, à ma connaissance, aucun média n'a soulevé la question fondamentale d'autoriser le franchissement d'une aiguille anglaise à 150 km/h. Les contraintes mécaniques que subit l'installation à cette vitesse, 8 à 10 fois par jour, avec des locomotives de 20 à 22 tonnes à l'essieu doivent être phénoménales et il ne paraît pas étonnant du tout qu'une éclisse puisse céder. Il serait intéressant d'enregistrer les vibrations et de filmer avec une caméra à grande vitesse ce que subit l'aiguille dans ces conditions répétées (après avoir écrit ce qui précède, je lis dans le dernier numéro de « Vie Rail & Transports » que la SNCF veut « accélérer le renouvellement des appareils de voie les plus sollicités » !). En Suisse, il y a une quarantaine d'années déjà, toutes les aiguilles anglaises qui existaient sur les voies principales des petites/moyennes gares ont été remplacées par des aiguilles simples beaucoup moins délicates. Les aiguilles anglaises ont leur pleine utilité dans « les avant grandes gares », en principe où la vitesse est limitée à

40 km/h. Mais au-delà de cette question d'aiguille, le cas de Brétigny a mis en évidence un élément de sécurité active remarquable, propre à la SNCF à ma connaissance: le système d'alerte SAR, alerte radio qui ordonne l'arrêt immédiat à tous les trains roulant à proximité du train en perdition. Le mécanicien de ce train a pu actionner le système si bien qu'un autre train qui venait de la direction opposée sur la double voie a pu s'arrêter quelques dizaines de mètres avant les wagons qui obstruaient les voies. Ce système devrait être adapté à chaque réseau et imposé à tous les opérateurs ferroviaires. Dans notre pays, avec sa densité de trafic parmi les plus élevée du monde, la sécurité préventive y gagnerait beaucoup.

Le cas canadien de Lac-Mégantic maintenant: un train de carburant de 10 300 tonnes, sans pilote, part en dérive, après un arrêt de plusieurs heures, sur une pente de 12 pour mille et déraile à plus de 100 km/h au milieu de la nuit dans une courbe au cœur d'une petite ville, en y créant l'enfer durant près d'une semaine, avec un bilan final de 47 morts. Difficile d'imaginer pire. « contact.sev » a déjà rendu compte dans le numéro du 15 août de cette catastrophe. Rappelons

que ce train appartenait à une compagnie privée, Montreal Maine & Atlantic (MMA), compagnie qui enregistrait déjà un taux d'accidents

très supérieur à la moyenne nord-américaine. Et que son patron Edward Burkhardt, magnat du rail et « homme d'affaires aventurier néolibéral », sévissait aussi dans de nombreux autres pays, y compris en Europe. On apprend maintenant que ce patron, devant l'ampleur des dégâts causés, vient de mettre en faillite la compagnie MMA. La logique néolibérale dans toute sa splendeur, « il n'y a plus personne au numéro demandé » ! Au fait, si par malheur un cas semblable se produisait en Suisse avec l'un des multiples nouveaux opérateurs marchandises européens, qui en assumerait la responsabilité ? A qui les victimes survivantes devraient-elles s'adresser ? Avec quelles chances d'obtenir réparation dans un délai raisonnable ?

Ce triste exemple canadien, comme tous les accidents, apporte des leçons à tirer pour la sécurité ferroviaire. A commencer par l'un de ses aspects les plus évidents, la définition des responsabilités et la garantie du paiement des dommages causés. En l'occurrence, la privatisation est devenue un risque avéré pour la sécurité du rail. Les syndicats le savaient déjà. Mais au niveau des autorités nationales et internationales, jusqu'à quelles nouvelles catastrophes vont-elles jouer à l'autruche ?

Michel Béguelin



P.-S. : Alberto Cherubini, le rédacteur de « contact », prend sa retraite avec ce numéro. J'aimerais saluer ici l'homme, aussi efficace que discret, qui a su s'intégrer admirablement dans le monde des transports publics et, à la fois, soigner la base et aiguillonner le sommet. Bravo l'artiste et bienvenue au club !

Une délégation remet une pétition munie de 1200 signatures au président du Conseil d'Etat tessinois

Le Tessin perd des postes de travail : stop !

« Oui à des postes de travail qualifiés au Tessin, non au dumping salarial de CFF Cargo ! », la pétition, munie de 1200 signatures, a été remise le 15 octobre.

La pétition a été remise officiellement à Paolo Beltraminelli, président du Conseil d'Etat.

CFF Cargo n'a pas tardé pour répondre, puisqu'ils affirmaient le lendemain déjà qu'ils n'avaient laissé aucun mécano à la maison (La Regione du 16 octobre). Rappel des faits: en avril 2013, DB Schenker mandate CFF Cargo pour le trafic sur l'axe du Gothard, en remplacement de BLS Cargo. Un plan social est élaboré avec BLS Cargo, les conséquences



Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV, et Paolo Beltraminelli, président du Conseil d'Etat.

sur le personnel sont limitées, mais il y a quand même des licenciements. CFF Cargo a quant à elle augmenté son personnel à l'extérieur: chez CFF Cargo Italia, avec bien sûr des conditions de travail italiennes. Il s'agit pour le SEV de dumping salarial, inacceptable pour une entreprise comme CFF Cargo, en mains de la Confédération. Treize collaborateurs de CFF

Cargo chargés de la sécurité des trains marchandises à Bellinzzone perdent également leur travail, les prestations étant désormais réalisées par les collaborateurs italiens de CFF Cargo Italia. Par la pétition remise au Conseil d'Etat, les cheminots veulent signifier leurs grandes préoccupations face à la libéralisation croissante du secteur ferroviaire. **Françoise Gehring/Hes**

Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat S.A.

Enfin une CCT ?

Les employés de la Navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat (LNM) seront-ils soumis pour la première fois à une CCT? Le SEV négocie activement avec l'entreprise.

Les négociations actuelles entre le SEV et la direction de la LNM pour la signature d'une convention collective de travail (CCT) constituent une avancée importante. Au-delà des améliorations matérielles, il est d'abord question de l'abandon du règlement datant de 1982, au profit d'une CCT. Alors que le règlement peut être modifié unilatéralement par l'employeur, la CCT ne peut l'être sans l'aval du syndicat. Un projet paritaire en bonne et due forme négocié depuis ce printemps.

La nouvelle CCT TransN, elle aussi en discussion, a servi de levier pour l'ouverture de négociations à la LNM. «Ce projet de CCT a toujours été reporté pour diverses excuses, relève Raoul Béguelin, président VPT Neuchâtel Navigation. Normalement, elle aurait dû être prête avant Expo.02.» Un bail.

Si le SEV et la LNM parviennent à un accord, la CCT pourrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier prochain.

Les conditions de travail des auxiliaires sont au menu des



Raoul Béguelin et les autres employés de la LNM attendent leur CCT depuis plus de 10 ans.

requêtes du SEV. «Ils disposent actuellement de conditions précaires. Payés à l'heure, ils ne travaillent que durant la haute saison. Or, il serait intéressant pour eux, mais aussi pour l'entreprise qui maintiendrait en son sein un précieux savoir-faire, de leur proposer des contrats à durée indéterminée à temps partiel», explique Baptiste Morier, secrétaire syndical SEV.

Le SEV se bat également pour que les employés puissent comptabiliser au moins six heures de travail le samedi, le dimanche et les jours fériés, même si dans les faits leur plan n'en prévoit que trois ou quatre, par exemple.

L'élaboration d'une nouvelle grille salariale constitue l'un des points majeurs des négociations. «Les salaires de toutes les fonctions de l'entreprise doivent être

clairement définis. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Par ailleurs, de nouvelles fonctions doivent de nouvelles fonctions doivent notamment aux futurs machinistes et aux capitaines amenés à diriger le bateau à vapeur «Neuchâtel». Lorsqu'on pilote une telle unité, on doit être en possession d'un permis ad hoc. On a aussi d'autres responsabilités liées aux exigences de sécurité induites par ce mode de propul-

sion», précise Baptiste Morier. Enfin, le congé paternité devrait être augmenté à 10 jours (3 actuellement) et le congé maternité payé à 100% durant 16 semaines. Aujourd'hui, les 15^e et 16^e semaines ne sont payées qu'à 90%, soit le minimum prévu par la CCT cadre des transports neuchâtelois. Les négociations se poursuivent le 29 octobre.

Vivian Bologna

Merci et au revoir, Alberto – bienvenue Vivian!

Avec cette édition, la rédaction de *contact.sev* prend congé d'Alberto Cherubini. Il prend une retraite bien méritée et pourra se consacrer pleinement à sa famille et à ses hobbies (voir aussi en page 18). Dans les an-



nées 90, Alberto a dépanné, à de nombreuses reprises, la rédaction de «Travail et transports», lorsque les rédacteurs étaient surchargés ou n'étaient pas assez nombreux. Il fut ensuite engagé par le SEV en tant que rédacteur francophone et s'est occupé, depuis, du journal de notre syndicat – qu'il se soit

appelé temporairement «L'Évènement syndical» ou, comme aujourd'hui, *contact.sev*. Depuis la création d'un seul journal début 2009, Alberto a toujours veillé à relater les préoccupations des membres et a toujours fait en sorte que la rédaction ne perde pas le sens des réalités. Il entre dans une nou-

velle phase de sa vie pour laquelle nous lui souhaitons tout le meilleur, mais avant tout de garder la santé, histoire de terminer encore de nombreux marathons et autres courses de montagne. Vivian Bologna succède à Alberto Cherubini. Ce Biennois de 35 ans travaillait auparavant comme journaliste

au «Journal du Jura» où il fut membre de la commission du personnel. Nous lui souhaitons une cordiale bienvenue et beaucoup de satisfaction dans sa nouvelle activité au SEV.



Peter Moor

Antonio Hodgers, conseiller national genevois Vert, membre de la commission des transports et des télécommunications



« Il ne faut pas affaiblir les lignes régionales »

Le Conseiller national Vert genevois ne voit pas d'un bon œil les économies prônées par l'Office fédéral des transports au trafic régional des voyageurs. Dans l'interview qu'il a accordée à contact.sev, il explique pourquoi son parti a lancé à Genève l'initiative cantonale « Pour des transports publics plus rapides » et pourquoi il est opposé au niveau national à des hausses tarifaires dans les transports publics.

■ **contact.sev:** Avec l'initiative cantonale « Pour des transports publics plus rapides! » vous demandez que sur les routes genevoises la priorité soit accordée aux transports publics. Concrètement, quelles mesures préconisez-vous pour atteindre cet objectif qui semble être à Genève un vrai serpent de mer?

Antonio Hodgers: Nous demandons simplement que Ge-

nève applique ce que font Zurich, Berne ou Bâle. Il s'agit que les transports publics bénéficient de feux préférentiels et d'un maximum de sites propres. Il est absurde d'investir dans le transport collectif si ceux-ci sont bloqués dans les bouchons de voitures.

■ **La liaison ferroviaire CEVA, qui sera mise en service en 2017, ne résoudra-t-elle pas – du moins en partie –**

problèmes de trafic que connaît Genève ?

Si, mais seulement en partie. Il y a aujourd'hui 550 000 mouvements quotidiens aux fron-

« Nous demandons simplement que Genève applique ce que font Zurich, Berne ou Bâle. Il importe que les transports publics bénéficient de feux préférentiels et d'un maximum de sites propres. »

tières du canton de Genève. Le CEVA permettra d'absorber

jusqu'à 6 000 passagers/heure, soit l'équivalent de 80 000 voitures par jour. C'est bien, mais il faut poursuivre le développement

du RER dans la région genevoise, notamment avec le renforcement de la ligne du Mandement et la construction de la Raquette (qui se situe dans le secteur des Nations Unies).

■ **Selon de récentes statistiques, 299 000 personnes exercent une activité professionnelle à Genève. Parmi celles-ci, 27 % résident en France et 10 % dans un au-**

Genève et Vaud, les pendulaires sont 30 % à les utiliser. Au contraire, lorsqu'ils font défaut, comme avec la France, ils ne sont plus que 5 % à le faire... Il faut donc massivement développer le réseau RER à l'échelle de l'agglomération, couplé d'une politique de P+R pertinente.

■ **Alors que les besoins du trafic régional augmentent partout en Suisse, l'Office fédéral des transports demande au trafic régional des voyageurs de faire des économies de 2,5 % en 2014 et de 1 % en 2015. Que pensez-vous de ces mesures d'économies ?**

La Suisse a réussi à développer un des meilleurs réseaux ferroviaires du monde notamment grâce à ses lignes

« Lorsque les transports publics sont nombreux et performants, comme sur le réseau CFF entre Genève et Vaud, les pendulaires sont 30 % à les utiliser. Au contraire, lorsqu'ils font défaut, comme avec la France, ils ne sont plus que 5 % à le faire... »

tre canton. Quelles idées avez-vous pour inciter davantage de personnes domiciliées hors canton à utiliser les transports publics ?

Lorsque les transports publics sont nombreux et performants, comme sur le réseau CFF entre

régionales. Les affaiblir, c'est affaiblir l'ensemble du réseau.

■ **Quels sont les principaux gros dossiers sur lesquels vous travaillez actuellement au sein de la Commission des transports et des télé-**

BIO

De Buenos Aires à Genève

Antonio Hodgers est né le 7 février 1976 à Buenos Aires. Ses parents étaient des opposants à la dictature militaire. Son père Hector Hodgers, professeur d'économie, a été torturé et assassiné par la junte du général Videla. Sa mère Silvia, danseuse, a fui l'Argentine et s'est installée en Suisse en 1982 avec son fils Antonio et sa fille Violeta.

Après sa maturité scientifique obtenue au Collège Rousseau à Genève, Antonio Hodgers décro-

che une licence en relations internationales, toujours à Genève, auprès de l'Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales. Après avoir présidé le Parlement des jeunes de Meyrin (GE), il est élu en 1997, à l'âge de 21 ans, au Grand Conseil genevois. Dix ans plus tard il entre au Conseil national. Il est membre de la commission des transports et télécommunications et préside le groupe parlementaire fédéral des Verts. Il est candidat au Conseil d'Etat genevois,

dont le deuxième tour aura lieu le 10 novembre prochain.

Le 1^{er} août 2012, Antonio Hodgers a été invité à prononcer un discours sur la prairie du Grütli (lire ci-contre). Antonio Hodgers et sa femme Sophie Balbo ont co-écrit un livre « Fils, biographies de Silvia et Antonio Hodgers », qui relate la vie de sa mère Silvia, de sa lutte contre la dictature argentine à son exil en Suisse avec son fils. Ce livre a été publié cet été aux Editions de l'Aire.

AC

communications du Conseil national?

Nous venons de terminer le projet FAIF qui sera soumis au peuple. Actuellement, nous nous penchons sur la question de la redevance pour la télévision et la radio publique. C'est un secteur qui est soumis à d'énormes mutations, du fait des évolutions technologiques.

■ Dans une récente intervention au Conseil national, vous vous êtes montré criti-

Totalement! Je n'ai pas de voiture, je combine donc le vélo et les transports publics. Voyager à Berne en train est toujours un vrai plaisir. Les CFF, notamment, représentent une des principales institutions auxquelles les Suisses s'identifient.

■ Le 1^{er} août 2012, vous avez tenu un discours très remarqué sur la prairie du Grütli. Quel a été le message que vous avez voulu faire passer?

« L'identité suisse et l'histoire de notre pays, n'est pas simplement faite de fermeture, mais au contraire d'esprit d'innovation, de courage et de rencontre avec les autres. »

que au sujet des hausses tarifaires dans les transports publics. Pour quelles raisons?

Depuis deux décennies, le prix des transports publics augmente plus vite que celui de la voiture. Cela met à mal l'objectif de report modal que la Confédération s'est fixé. Les Verts ne souhaitent pas augmenter le prix des trains, trams et bus, tant que le prix de la voiture n'aura pas été adapté.

■ Vous-même, êtes-vous accro aux transports publics?

Celui que l'identité suisse et l'histoire de notre pays, ne sont pas simplement faites de fermeture, mais au contraire d'esprit d'innovation, de courage et de rencontre avec les autres. Cela fut pour moi un immense honneur d'être le premier Suisse d'origine étrangère de l'histoire de notre pays à prononcer le discours officiel du Grütli. C'est une reconnaissance pour le tiers de la population de la Suisse qui est aussi d'origine étrangère.

Interview Alberto Cherubini

Extrait du discours d'Antonio Hodgers au Grütli

« Au 19^{ème} siècle, les conditions économiques difficiles pour la Suisse vont pousser des milliers de jeunes à partir tenter leur chance à l'étranger, notamment en Amérique du Nord et du Sud, et ainsi devenir des migrants économiques. Eh oui: avant de devenir un pays d'immigration, la Suisse était un pays d'émigration. Les jeunes Suisses du 19^{ème} siècle étaient les jeunes Arabes de 2012: ils partent outre-mer pour trouver une vie meilleure. Il me semble que les besoins et les aspirations des jeunes n'ont que peu changé en un siècle. La jeunesse a surtout soif de découverte! La découverte d'autres cultures, que cela soit par le voyage ou ici en Suisse par la musique, les livres, les films et la cuisine d'autres pays

ou encore par la rencontre avec les nombreuses personnes venues d'ailleurs qui habitent la Suisse. Nos cultures, nos langues, nos industries, nos collègues, nos connaissances, et souvent même nos familles sont presque toujours liés à une culture étrangère. Notre pays s'est construit en ralliant des cantons de langues et de religions différentes dans un esprit de tolérance, malgré certains moments difficiles. Ce qui rend la Suisse unique, la quintessence de notre identité, c'est notre capacité à vivre ensemble en respectant nos différences. Voilà le secret de notre réussite, voilà les valeurs que nous devons protéger, voilà l'identité nationale sur laquelle nous devons baser notre futur. »



Visite du syndicat de l'« East Japan Railway »

Le personnel du rail japonais souffre de la violence

Une délégation du syndicat JREU a visité le SEV, afin d'en savoir un peu plus sur nos mesures contre la violence.

Dans l'agglomération de Tokyo, ce sont environ 900 agressions sur le personnel qui se déroulent chaque année sur le réseau du East Japan Railway. « Ce n'est que la pointe de l'iceberg », souligne Hiroatsu Saito, vice-président de l'East Japan Railway Worker's Union JREU, en visite à Berne. Il n'y a ni dénonciation à la police, ni possi-

bilité pour l'employé blessé de quitter sa place de travail, car aucun remplacement n'est prévu dans ces cas-là. Comme en Suisse, ce sont la plupart du temps des problèmes de validité de billets qui mènent à des comportements agressifs de la part des passagers. Le personnel agressé est surtout celui qui fait le contrôle. Les personnes qui commettent ces agressions sont en général jeunes, mais ce sont aussi souvent des hommes entre 40 et 50 ans, qui boivent beaucoup à l'heure de l'apéro!



Poignée de main entre Giorgio Tuti et le vice-président de JREU, Hiroatsu Saito. Tout à gauche, Kaoru Tashiro, membre du Parlement japonais.

Le SEV a informé ses invités des résultats significatifs obtenus, mais après des années d'engagement, aussi bien au niveau politique qu'en partenariat avec l'entreprise. Un moment poignant, en début de rencontre: Kaoru Tashiro, ancien mécanicien de locomotive et désormais président de la commission de reconstruction après le tremblement de terre au Parlement japonais, a remercié la Suisse pour son soutien lors de la catastrophe du 11 mars 2011.

pmo/Hes

Journée d'action européenne des syndicats de cheminots

« Ne touchez pas aux chemins de fer! »

Mercredi 9 octobre, dans l'Europe entière ont eu lieu des actions des syndicats de cheminots. Ces derniers s'opposent au 4^{ème} paquet ferroviaire de l'UE qui tend à une libéralisation complète des chemins de fer, sans tenir compte des risques ni des inconvénients. Le SEV a participé à cette journée d'action parce que la Suisse dépend étroitement de l'UE notamment en matière de transports.

La Suisse est directement concernée par les décisions de Bruxelles

Le SEV se préoccupe depuis longtemps et de manière intensive de la politique des transports de l'Union européenne. En effet, au vu de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, la Suisse est elle-aussi concernée par les décisions prises à Bruxelles. « Nous constatons chez nous une profonde volonté de toujours trop bien faire », souligne le président SEV Giorgio Tuti; citons par exemple le rapport d'expertise sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire qui est actuellement traité par le Conseil fédéral.

Dans le cadre de l'action organisée ce jour par la Fédération

européenne des travailleurs des transports (ETF), le SEV adresse une lettre aux membres de la Commission des transports du Parlement européen. Dans ce courrier, le SEV explique que son congrès, l'organe suprême du SEV, a pris position récemment sur la politique des transports européenne.

Eviter le dumping salarial

Dans son texte d'orientation « Europe », que le congrès a adopté en présence de la Conseillère fédérale Doris Leuthard, on peut lire entre autres: « L'ETF et le SEV veulent empêcher une libéralisation du trafic voyageurs par rail. Ils s'engagent contre une concurrence dans ce secteur car elle risque d'engendrer une pénurie pour les usagers et de mettre en danger les places de travail. Ils tentent en outre d'éviter le dumping salarial et social en se prononçant clairement pour le maintien des standards sociaux et pour la protection des travailleurs lors des mises au concours de prestations de transports publics sur la route et le rail. »

Les syndicats de l'ETF actifs dans les pays de l'UE se sont adressés au moyen de cartes



Le position du SEV en matière de politique des transports à l'échelle européenne a été adopté le vendredi 24 mai dernier, dans le cadre du congrès de notre syndicat, en présence de la Conseillère fédérale Doris Leuthard.

postales directement aux parlementaires de l'UE. Sous le mot d'ordre « Ne touchez pas aux chemins de fer européens! » l'ETF affirme clairement sa position: « avec le 4^{ème} paquet ferroviaire, la Commission européenne veut instaurer une totale libéralisation de tous les services de transport des voyageurs par rail et introduire le même modèle fragmenté dans tous les

Etats membres. Malgré l'expérience découlant de la crise financière, la commission continue à vouloir appliquer ses dogmes néo-libéraux au rail et à prétendre que la libéralisation du marché est la solution miracle tout en ignorant les dommages déjà causés dans ce secteur par ladite libéralisation. » Giorgio Tuti signale la contradiction élémentaire dans la position de l'UE: « la Suisse

est toujours mentionnée comme le pays modèle en matière de chemins de fer et simultanément, les mêmes personnes exigent une séparation complète entre infrastructure et exploitation. Mais c'est justement le chemin de fer intégré – soit infrastructure et exploitation de la même main – qui constitue l'élément principal du modèle à succès des CFF! »

SEV

Jean-Claude Hennet s'explique sur le travail de lobbying de l'association OuestRail dont il est le secrétaire général

« Lorsque l'on ne demande rien, on obtient rarement plus... »

L'association OuestRail est présente sur tous les dossiers chauds de la politique du rail helvétique.

OuestRail est un acteur incontournable de la politique ferroviaire helvétique. Le Jurassien Jean-Claude Hennet, 61 ans, en est l'actif secrétaire général. Pour les lecteurs de *contact.sev*, il parle de la mission d'OuestRail, de son travail de lobbying et du prochain colloque.

■ **OuestRail a pour but de défendre les intérêts ferroviaires de la Suisse romande. La Romandie serait-elle le parent pauvre de la politique du rail helvétique ?**

Lors la répartition des moyens destinés aux infrastructures ferroviaires dépend uniquement des rapports de force, il peut arriver que la Suisse romande soit lésée. Mais la vraie justification d'une association de défense des intérêts du rail pour la Suisse romande, c'est que des organismes analogues existent dans les autres régions du pays. Or c'est bien connu : lorsque l'on ne demande rien, on obtient rarement plus ! Prenons un exemple récent : la répartition des investissements pour la prochaine étape de développement des infrastructures ferroviaires était à l'origine combattue par une coalition de 15 cantons emmenés par Zurich sous prétexte que cette répartition était trop favorable à la Suisse occi-

dentale. Dans ce cas, il a fallu déployer un intense travail de sensibilisation pour faire admettre la nécessité d'aménager notamment les gares de Genève, Lausanne et Berne.

■ **Qui fait partie d'OuestRail ?**

Les membres de notre association sont en majorité des spécialistes des questions ferroviaires soit du point de vue technique soit du point de vue politique. Notre comité est composé d'une quarantaine de personnes dont un tiers de parlementaires fédéraux de toutes les sensibilités politiques et de toutes les régions de Suisse occidentale. Par ailleurs, OuestRail déploie son activité en étroite collaboration avec les sept cantons de Suisse occidentale (BE / FR / GE / JU / NE / VS / VD) et les

« La qualité de l'offre en trafic régional voyageurs est une question de survie pour les régions situées en dehors des grands axes de communication. »

chefs de service des transports de ces cantons siègent au comité avec voie consultative.

■ **Le prochain colloque d'OuestRail est consacré au thème « Les transports publics régionaux à tout prix ? ». Pourquoi ce choix ?**

Notre objectif est de mieux faire connaître la réalité des transports publics régionaux d'une part, et d'autre part de débattre de cette réalité sans tabou ni préjugé. On ne peut bien défendre que ce que l'on connaît bien ! Nous aimerions

aborder la question sous certains angles peu habituels. Ainsi, comment se passe les arbitrages budgétaires au niveau cantonal ? Pour obtenir des éléments de réponse, nous avons invité deux conseillers d'Etat à apporter leur éclairage : Nuria Gorrite en tant que conseillère d'Etat en charge des transports et David Hiler en tant que conseiller d'Etat en charge des finances. Nous avons également invité Pierre-Emmanuel Dessemmontet, un géographe qui observe les phénomènes de mobilité avec un regard différent.

■ **Comment s'y prend OuestRail pour s'assurer la participation d'orateurs de renom ?**

C'est dans la nature même d'une association comme

OuestRail que d'entretenir de fructueux contacts avec les acteurs ferroviaires de notre région. Cela ouvre tout naturellement des portes...

■ **L'OFT demande aux entreprises de trafic régional voyageurs de réduire de 2,5 % leur besoin d'indemnisation en 2014 et de 1 % en 2015. N'est-ce pas contradictoire avec la politique de développement du rail qu'à peu près tout le monde – excepté le lobby routier – prône ?**

A priori c'est contradictoire. Et surtout il y a une fâcheuse tendance à sacrifier le trafic régional dont la rentabilité est par la force des choses inférieure à celle du trafic grandes lignes. Pourtant, la qualité de l'offre en trafic régional voyageurs est une question de survie pour les régions situées en de-



Jean-Claude Hennet, secrétaire général d'OuestRail.

hors des grands axes de communication.

Pour autant, il n'est pas interdit de se poser des questions. Est-on si sûr que cela que la croissance de la mobilité soit une bonne chose ? Je n'aime pas les idées reçues. Ce qui me semble important avant tout, c'est d'éviter un transfert à l'envers, autrement dit que des utilisateurs des transports publics abandonnent ce choix pour celui de la voiture individuelle, auquel cas tout le monde serait perdant : perte de clientèle et de recettes pour les transports publics et engorgements supplémentaires sur la route !

■ **Est-ce que OuestRail va s'engager pour soutenir le projet FAIF dont la votation aura lieu le 9 février prochain ?**

OuestRail est partie prenante du comité « OUI à FAIF » piloté par la Litra et l'UTP. Depuis une vingtaine d'années, on incite les gens à utiliser prioritairement les transports publics et ces derniers affichent dès lors une forte croissance de fréquentation. Il faut donc adapter le réseau à cette de-

mande, notamment en adaptant les gares de Genève et de Lausanne qui sont proches de la saturation et qui déterminent dans une large mesure la qualité de l'offre pour l'ensemble de la Suisse occidentale.

■ **Pour un lobbyiste du rail comme vous, quels sont vos principaux partenaires et quels sont vos principaux adversaires ?**

Notre travail consiste, en collaboration avec les services des transports des cantons de Suisse occidentale, à analyser les dossiers et à identifier les enjeux pour notre région. Les collaborateurs des entreprises de transports – notamment des CFF – ainsi que de l'Office fédéral des transports nous aident naturellement dans ce travail de décryptage. Nous sollicitons également d'autres spécialistes en fonction de la nature des dossiers. Nous considérons par principe tous les organismes engagés dans le domaine des transports – y compris le SEV ! – comme des partenaires effectifs ou potentiels.

Interview Alberto Cherubini

« Les transports régionaux à tout prix ? »

Le prochain colloque d'Ouest-Rail aura lieu le vendredi 15 novembre dès 9h 45 à Sierre, HSO-SO Valais.

Programme complet et inscriptions sur : www.ouestrail.ch

Votation du 24 novembre sur l'initiative « 1:12 – pour des salaires équitables »

« Un chef d'une entreprise de l'Etat – c'est encore le cas des CFF malgré tout – qui gagne beaucoup plus qu'un conseiller fédéral, ça n'est pas normal. »

Werner Schwarzer, président TS

* Un conseiller fédéral gagne actuellement 450 000 francs par année.



1:12 redistribue la masse salariale de façon plus juste

Le 3 mars dernier, l'initiative populaire « contre les rémunérations abusives » de Thomas Minder a été acceptée à 68 %, aussi grâce au soutien des syndicats. Elle rend plus difficile l'attribution de salaires honteux aux managers, car le contrôle par les actionnaires est désormais renforcé, mais ne les interdit pas totalement. L'initiative 1:12, lancée par les Jeunes socialistes et soutenue par les syndicats, le permet, en veillant à ce qu'aucun manager ne gagne davantage en un mois que l'employé le plus mal payé de l'entreprise ne gagne en une année.

Les salaires des managers ont explosé ces 30 dernières années: en 1984, les salaires les plus élevés des entreprises (dont le chef) atteignaient 6 fois le salaire moyen suisse. En 1998, la proportion atteignait déjà 1:13 et en 2011, on était à 1:43, comme l'Union syndicale suisse l'a constaté. L'économie suisse, durant les années privilégiées de 1945 jusqu'au début des années 80, connaissait une règle tacite en ce qui concernait les salaires des managers. Cela semble aujourd'hui être oublié au profit de la mentalité du self-service.

Même après la récente crise financière et économique et malgré des bénéfices stagnants ou même en baisse, les

managers des entreprises suisses continuent à toucher des salaires exorbitants. Unia a présenté une étude sur les écarts salariaux en juin dernier: entre 2011 et 2012, les écarts salariaux entre le plus bas salaire et le plus haut dans les 41 plus grandes entreprises suisses cotées en bourse est passé de 1:120 à 1:135. Les deux auteurs expliquent que les plus hauts salaires de ces entreprises ont augmenté de 13,5% (de 6,5 millions en moyenne à 7,4 millions), tandis que les salaires les plus bas ont augmenté de 0,7% (54 038 francs en moyenne). En 2012, les

plus grands écarts salariaux ont été observés chez Novartis, avec un rapport de 1:222 (salaire le plus élevé à 13,2 millions), chez Roche avec un rapport de 1:215 (12,5 millions) et au Credit Suisse avec 1:209 (10,6 millions).

Pas de marché libre du travail chez les top managers

Plusieurs entreprises ont augmenté le salaire le plus haut en 2012, malgré un bénéfice en diminution. Les auteurs de l'étude d'Unia en concluent que les salaires les plus élevés

n'ont pas de lien direct avec le succès économique et les prestations du manager: «Le marché du travail a ses propres règles pour les plus hautes fonctions. La concurrence stimulante en matière de performance qui est tant célébrée n'a guère lieu. Seul un cercle de personnes très limité entre en ligne de compte pour les fonctions dirigeantes et s'octroie des salaires et bonus en millions. Les facteurs décisifs sont les réseaux d'appartenance et le copinage. La théorie économique parle de recherche de rente («rent seeking») ou de revenus réalisés sans contreparties. Les chasseurs de rentes doivent leurs revenus non pas à leur contribution individuelle à la prospérité économique mais à leur position au sein du réseau de managers.» Ce n'est donc pas un marché libre qui opère sur le marché du travail des managers. Ceux-ci mettent leur pouvoir à profit pour influencer les règles du jeu en leur faveur et s'enrichir.

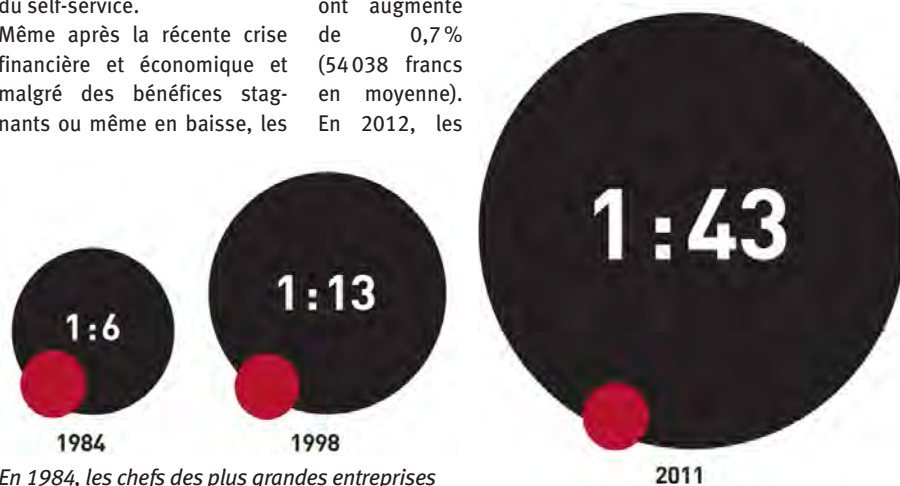
Retour à des proportions décentes

Les auteurs de l'étude demandent dès lors que l'Etat corrige

ces défaillances du marché. La règle des 1:12 n'est autre qu'un substitut de la règle officielle et implicite en vigueur jusque dans les années 80. Une telle règle a fait le succès du modèle suisse.

Les hauts et les bas salaires dépendent les uns des autres

Les deux auteurs de l'étude d'Unia soulignent également qu'il existe une forte corrélation entre les hauts et les bas salaires, car ils font partie de la



En 1984, les chefs des plus grandes entreprises suisses gagnaient en moyenne 6 fois plus que le salaire moyen suisse. En 1998, le rapport a passé à 1:13 et est actuellement à 1:43. Source: USS

« La mentalité de self-service »

■ **contact.sev:** Il y a 4400 salaires qui dépassent les 664 000 francs. Faut-il dès lors vraiment fixer une limite supérieure, un salaire minimum ne suffirait-il pas?

Paul Rechsteiner: Nous, les syndicats, nous sommes pour de bonnes CCT et des salaires minimums afin qu'il ne puisse plus y avoir de pression sur ceux-ci. Cela aide aussi les revenus moyens. C'est pourquoi nous luttons pour l'initiative du salaire minimum. Mais comme les salaires les plus élevés ont carrément explosé ces dix voire quinze der-



Si les actionnaires l'acceptent, les rémunérations abusives continuent à être possibles, bien que l'initiative Minder ait été acceptée.

même masse salariale d'une entreprise même si les top managers et leurs amis remettent cela en question et nient ce lien direct. « C'est très simple: si un groupe s'octroie davantage que ce à quoi il aurait normalement droit, d'autres groupes sont lésés. Sans les rémunérations abusives des cadres au plus haut niveau, il serait possible de verser des salaires plus élevés aux autres travailleurs. D'où la nécessité de s'assurer que la répartition se fasse au profit des revenus bas et

moyens au lieu par exemple des actionnaires. »

Redistribution de la masse salariale vers le bas

L'étude Unia montre également que « le plafonnement des salaires ne relève pas d'une politique symbolique, mais a pour enjeu des montants substantiels, qui pourraient être répartis de manière plus équitable »: l'excédent des très hauts salaires après l'adoption de l'initiative 1:12 atteindrait 150 millions de francs dans les 41

entreprises analysées. Une somme qui pourrait être redistribuée comme supplément de salaire à tous les autres collaborateurs.

Les auteurs estiment que, par exemple chez Valora, la masse salariale de la direction composée de 5 personnes serait réduite de 3,94 millions à 2,88 millions, ce qui revient à 1,5 fois le montant nécessaire pour payer un salaire de 4 000 francs, qui correspondrait au salaire minimum demandé par les syndicats, aux 600 collabo-

rateurs (sur 6 000 en Suisse) qui gagnent actuellement moins (3 900 francs).

L'initiative a pour objectif de stopper les excès de salaires des top managers mais vise aussi une meilleure répartition des salaires, qui aurait un aspect social indéniable mais aussi économique, comme le soulignent les initiateurs: la consommation augmenterait, car le taux de consommation est plus élevé chez les personnes gagnant un revenu moyen que chez les top managers. Les ren-

trées de la TVA augmenteraient par conséquent également. Les managers pourraient encore vivre assez aisément avec des salaires jusqu'à 600 000 francs par année: « C'est davantage qu'un conseiller fédéral, un médecin ou un pilote, des jobs avec beaucoup de responsabilités », expliquent les initiateurs sur leur site www.1-12.ch.

Markus Fischer/Hes

Plus sur 1:12 en page 12

« Le self-service rend une limite supérieure nécessaire »



Paul Rechsteiner, président de l'USS, fait partie du comité d'initiative.

nières années et qu'il s'agit d'une mentalité de self-service, on doit

aussi fixer une limite supérieure. On ne peut pas continuer à laisser quelques-uns se mettre une grosse partie de l'argent gagné par tous dans leurs poches. Pourquoi le directeur des CFF gagnerait-il aujourd'hui deux fois ce que gagne un conseiller fédéral? Et, finalement, il ne faut pas oublier que beaucoup de managers qui profitent de cette situation se comportent de façon arrogante face aux autres travailleurs. Le oui à 1:12 serait un signe important, même si pour nous, c'est l'initiative pour le salaire minimum qui est la plus essentielle.

« Ces salaires très élevés ne concernent pas que ceux qui les touchent »

■ **contact.sev:** Pourquoi l'initiative ne demande-t-elle pas un salaire maximum fixe, mais une proportion maximale?

Tanja Walliser: Selon le dernier sondage, nous sommes à égalité avec les opposants, 44 % sont pour, 44 % sont contre. Il faut donc maintenant convaincre les indécis que personne ne doit gagner davantage en un mois qu'une autre personne en une année entière.

C'est également pour cela que nous avons opté pour une pro-



Tanja Walliser était une des initiatrices de l'initiative en tant que secrétaire centrale des Jeunes socialistes.

portion maximum et non un salaire maximum: ainsi on parle

surtout des différences entre très hauts et bas salaires et non pas seulement du chiffre lui-même. Car c'est exactement ça le problème de ces salaires hyper élevés: ils ne concernent pas que ceux qui les touchent. Car si quelques-uns se servent la plus grosse part du gâteau, il reste toujours moins pour les autres. C'est ce que nous voulons changer avec l'initiative 1:12. Nous voulons plus de justice: que tous puissent profiter de ce qui est gagné puisque nous travaillons tous ensemble.



1:12: le drapeau surplombe le secrétariat central SEV à Berne.

1:12 EST-ELLE NÉCESSAIRE ÉGALEMENT AUX CFF?

Le comité SEV décidera demain de ses recommandations pour les votations du 24 novembre. Nous avons demandé leur avis à deux de ses membres.

■ **contact.sev: Andreas Meyer a gagné l'année dernière 1,035 million de frs, à savoir 26,4 fois le plus bas salaire aux CFF qui est de 39275 francs (valeur de base du niveau d'exigence A). La règle 1:12 limiterait le salaire du CEO à 471 300 frs. Serait-ce une bonne chose?**

Werner Schwarzer, président central TS:

Absolument. Un chef d'une entreprise étatique – c'est encore le cas malgré tout –



Werner Schwarzer

Hanspeter Eggenberger

gagne beaucoup plus qu'un conseiller fédéral. Ce qui m'énerve également toujours concernant ces salaires de managers, c'est qu'il reçoivent encore des bonus et des parachutes dorés, même s'ils n'atteignent pas les objectifs ou mènent l'entreprise à la ruine. Si les écarts salariaux augmentent encore, c'est la paix sociale et la classe moyenne qui seront menacés. Les bas salaires devraient être augmentés.

Hanspeter Eggenberger, président central RPV:

En principe, je trouve que chacun doit pouvoir profiter de son salaire, si celui-ci reste dans une saine proportion face au plus bas salaire. Lorsque des managers gagnent jusqu'à 26 fois plus, on peut se poser la question du bénéfice pour l'entreprise. Pour les manœuvres, chaque centime donné est compté et recompté, alors qu'ils travaillent dans des conditions difficiles (neige, vent, froid). Les économies en matière de personnel ont augmenté la pression sur les travailleurs mais pas leur salaire. Un rapport 1:12 serait adapté selon moi.

Fi/Hes

Arguments contre l'initiative 1:12 et réponses des initiants

Places de travail, impôts et AVS en danger ?

Après le oui net à l'initiative Minder, économiques combat l'initiative 1:12, mais il n'y aurait guère de PME directement concernées.

Celui qui tape 1:12 sur Google tombe en premier sur 1-12-nein.ch, avec le président de l'UDC Toni Brunner, souriant, qui met en garde: «Avec l'initiative 1:12, la gauche demande que l'État s'immisce dans les affaires des entreprises en y instaurant un diktat sur les salaires». Alors qu'on se demande combien les opposants ont payé pour une telle place sur Google – «Le Temps» a indiqué le montant de 5 à 8 millions pour le budget de la campagne du non – on voit apparaître sur l'écran des slogans qu'on connaît désormais puisque présents sur quantité d'affiches et d'annonces dans les journaux. «Diktat salarial de l'Etat? Licencier des gens et soustraiter? Surveillance de toutes les entreprises? Hausses d'impôts et de cotisations AVS pour tous? L'intervention étatique

dans les entreprises privées est une erreur. 1:12 met en danger notre système libéral et notre niveau de vie. La politique salariale est l'affaire des employeurs et des employés. Voulons-nous vraiment mettre en péril le modèle suisse, qui a fait ses preuves?» Ce sont les arguments des opposants...

Arguments contre et pour

■ Des entreprises quitteraient-elles la Suisse en raison de l'initiative 1:12 ou renonceraient-elles à venir en Suisse? *L'étude sur les écarts salariaux d'Unia stipule que «les décisions d'implantation ne sont jamais monocausales. Un grand nombre de facteurs sont déterminants. Il ne serait guère rationnel de déplacer le siège principal d'une entreprise dans l'unique but de satisfaire les intérêts particuliers d'une poignée de managers. Les initiants complètent ainsi: «A chaque projet qui ne leur convient pas, les profiteurs menacent avec les pertes de postes de travail, c'était déjà le cas pour les rémunérations abusives. On sait maintenant que ces menaces sont infon-*

dées. L'économie suisse est prospère car sa main-d'œuvre est bien formée, car l'infrastructure y est excellente et la qualité de vie très élevée.»

■ La Haute Ecole de Saint-Gall a étudié différents scénarios sur mandat de l'USAM: les cotisations AVS diminueraient dans le pire des cas de 2,5 milliards de francs, mais resteraient constantes en cas de masse salariale totale identique. Comme les impôts fédéraux directs sont progressifs, le Confédération perdrait dans le meilleur des cas 250 millions de francs, dans le pire des cas 1,6 milliard.

Le Conseil fédéral cite aussi des pertes importantes pour les assurances sociales dans son message pour la votation, mais ne donne pas de chiffres, estimant qu'ils sont pratiquement impossibles à évaluer. Le conseiller fédéral Schneider-Ammann (PLR) parle quant à lui de 600 millions de pertes.

Une autre étude du réseau de réflexion «Denknetz», proche des milieux initiants, arrive à la conclusion que les effets

positifs et négatifs s'annuleraient et qu'il y aurait ainsi un équilibre au niveau des finances publiques.

■ L'initiative pourrait-elle être contournée? *Seulement très difficilement, les termes d'entreprise et de salaires sont assez clairs.*

■ Pourquoi faudrait-il davantage de surveillance des salaires? *Ce n'est pas le cas. Les salaires les plus bas et les plus hauts seront facilement vérifiés via les caisses de compensation AVS. Si on estime qu'il y a tricherie, les commissions tripartites existantes pourront effectuer des contrôles.*

■ 1:12 met-elle vraiment en péril le modèle suisse? *La Suisse a prospéré sans les rémunérations abusives, avec les employés des petites, moyennes et grandes entreprises qui ne gagnent pas des millions mais qui s'engagent à fond dans leur travail. 1:12 veille à ce qu'on puisse enfin cesser d'être outragés par ces salaires, cela renforce l'unité de la Suisse!*

Fi/Hes

Etude indépendante

Quelque 1200 entreprises font état d'une grille de revenus où le plus haut salaire s'avère au moins douze fois supérieur au plus modeste, selon les chiffres 2010. En cas de oui à l'initiative, le plafond salarial s'établirait à 664 000 francs, estime le Centre de recherches conjoncturelles de l'EPF Zurich (KOF) qui a mené une étude indépendante. Actuellement, 4400 personnes se situent au-dessus de cette limite. Le rapport moyen dans les entreprises suisses s'élève à 1:2,2. Les différences plus importantes sont surtout observées dans les secteurs de la finance et des assurances, dans le commerce de gros, le conseil en entreprise et le domaine de la santé. L'étude du KOF demeure prudente concernant les répercussions possibles sur les assurances sociales. En partant du principe que la somme libérée de 1,5 milliard ne serait reversée sous aucune forme dans les caisses de l'AVS, cette dernière subirait une perte de 125 millions de francs. En outre, la manière dont les entreprises réagiraient en cas de «oui» à l'initiative demeure impossible à quantifier.

ats

Sous-fédérations

Samedi 16 novembre
Thoune Expo,
Kasernenstrasse.
De 15h à 16h30

■ **VPT**
Journée branche tourisme 2013

Ordre du jour: Hans Bieri (SEV) reviendra sur l'année écoulée. Son collègue Peter Peyer fera le point sur les négociations de la CCT cadre des remontées mécaniques. La nouvelle organisation de la branche tourisme au SEV sera aussi abordée. Discours du président VPT, Gilbert D'Alessandro. Il est possible de s'inscrire jusqu'au 1^{er} novembre par e-mail à christina.jaeggi@sev-online.ch ou par poste à Secrétaire SEV, Steiner-strasse 35, case postale 3000 Berne 6.

Peter Peyer, secrétaire syndical

Jeudi 21 novembre
Berne
Salle de la St-Marienkirche
10h

■ **ZPV région Ouest**
Assemblée régionale de la sous-fédération ZPV région Ouest

Dès 9h30, café et croissants offerts par la section de Berne. Points importants: le projet d'accompagnement des trains 2016, le passage de trains rapides à trains régionaux, les rentes variables, etc. Andrea Haemmerle (CA CFF) est invité. René Bertsch de la CoPe également. Tous les membres ZPV, actifs, apprentis et pensionnés sont invités. S'inscrire au repas de midi sur les listes disponibles dans les locaux du personnel. Les pensionnés et autres peuvent s'inscrire chez Bernhard Siegrist au 079 500 06 18 ou par mail à besiegrist@hotmail.com.

Sections

Mercredi 30 octobre
Local des agents du dépôt de Chandolan à 19h

■ **VPT-TPF section urbaine**
Assemblée d'automne

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

Igor Python, secrétaire

Mardi 5 novembre
Lausanne
Buffet CFF
Salle des Vignerons
17h20

■ **AS Ouest**
Assemblée constitutive de la nouvelle section

Convocation officielle (cette annonce tient lieu de convocation). Ordre du jour:

1. Bienvenue et déroulement de la séance, appel par signature
2. Election des scrutateurs et du bureau du jour
3. Acceptation de l'ordre du jour et du PV de l'AG de printemps
4. Fondation de la nouvelle section AS Ouest
5. Votations/Elections:
 - 5.1 Election du président/de la présidente de la section
 - 5.2 Election du comité: vice-président/e, caissier/ère, secrétaire et responsable de la communication, responsable du recrutement, représentant/e des Jeunes, assesseur/s.
 - 5.3 Election de la Commission de gestion: election de 3 membres dont 1 président et du suppléant.
 - 5.4 Election des représentant des branches: election des membres pour chaque branche
 - 5.5 Acceptation du budget 2014
 - 5.6 Mandats aux présidents, caissiers et commissions de gestion des sections existantes jusqu'au 31.12.2013 resp. 31 janvier 2014.
 - 5.7 Dissolution des sections au 31.12.2013
 - 5.8 Recrutement
 - 5.9 Divers
 - 5.10 Acceptation et signature du procès-verbal de l'assemblée constitutive

Vos comités des régions SBV Ouest, Arc Jurassien, Valais et VPV Lausanne

Mercredi 20 novembre
Buffet de la Gare
Château-d'Œx
19h45

■ **MOB-Golden Pass**
Assemblée générale d'automne

La convocation et les ordres du jour seront affichés dans les locaux du personnel. Le comité se réjouit d'accueillir de nombreux membres.

Samedi 23 novembre
Martigny-Croix
10h

■ **VPT tl**
Inscription à l'assemblée romande VPT

Rendez-vous dans le hall de gare CFF de Lausanne au plus tard à 8h10. Une participation de 10 francs sera demandée. Les collègues qui souhaitent y participer sont priés de s'inscrire par courriel au vice-président de la section, John Pain, à yalasa7@gmail.com jusqu'au 31 octobre (dernier délai impératif).

Mercredi 26 novembre
Salle de la Geno
Genossenschaftsstrasse 18
Nidau
16h

■ **ZPV Bienne**
Assemblée générale

L'AG sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site: <http://zpvbiel-bienne.ch>. Les tractanda de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux et envoyés par e-mail aux actifs ainsi qu'aux intéressés sur demande à: denis.babey@gmail.com. Le PV sera sur les tables et envoyé par e-mail aux actifs. Pour info, cette année, la soirée des familles du personnel des trains, celle où saint Nicolas viendra nous rendre visite, aura lieu le 5 décembre dès 18h à la buvette de la FC Nidau. Tous les agents de train sont cordialement invités.

Le comité

Pensionnés

Mardi 29 octobre
Bienne
Restaurant Coop
Centre Bahnhof
14h

■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura Bernois et de Bienne Romande**
Sortie n°8

Une fois de plus je n'ai pas pu contacter le restaurant Olympia... J'en suis désolé, mais il faut faire avec les moyens du bord... Pour cette fois nous irons encore une fois au restaurant COOP dans le Centre Bahnhof derrière la gare de Bienne. Bien à vous.

Votre serviteur: Jacques

Jeudi 31 octobre
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons
14h

■ **PV Vaud**
Assemblée d'automne des membres

A l'ordre du jour, Ricardo Loretan, président central de la PV nous honorera de sa présence et nous informera des problèmes syndicaux en charge de la PV. René Goy, directeur adjoint de Pro Senectute Vaud, traitera les thèmes suivants:

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

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

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

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

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

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

Jean-Pierre Genevay Président PV-Vaud

Mardi 12 novembre
Hotel Bahnhof à Guin
10h30

■ **PV Fribourg**
Assemblée d'automne

Ordre du jour statutaire. L'assemblée sera agrémentée par la participation de Christine Bulliard-Marbach, Conseillère nationale et syndique d'Ueberstorf, qui nous présentera le district de la Singine, et par les chants de la chorale des cheminots. La remise des distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section se fera un plaisir d'offrir l'assiette du jour. Les agendas SEV seront remis après le repas. Les partenaires de nos membres sont les bienvenues.

Le secrétaire

Mardi 12 novembre
Restaurant RiverSide à Gliis/Brigue
dès 10h45

■ **PV Valais**
Assemblée d'automne

Outre l'ordre du jour habituel, il y aura l'élection de deux nouveaux membres du comité. Par ailleurs, nous aurons le plaisir de suivre les exposés de Ricardo Loretan, président central SEV-PV et de Doris Schmidhalter-Näfen, députée au Grand Conseil valaisan, qui nous entretiendront sur l'actualité syndicale, sociale et politique. A l'issue de l'assemblée, nous partagerons un repas moyennant une participation financière de 20 frs par personne. Pour ce repas, il est impératif de s'inscrire jusqu'au 7 novembre auprès de Walter Schmid au moyen du bulletin d'inscription en votre possession ou par téléphone au 027 923 54 31 ou au 079 872 38 37. Le comité espère vous rencontrer nombreux à cette assemblée.

M. Oberli, secrétaire.

Décès

Alfred Clausen, retraité, Villars-Mendraz; décédé le 4 octobre dans sa 83^e année. PV Vaud.

Bertha Dittli, veuve de Klementz, Bienne; décédée le 15 octobre dans sa 87^e année.; PV Bienne

Paul Eggli, mécanicien de locomotive, Buswil; décédé le 8 octobre dans sa 83^e année. PV Biel/Bienne.

Otto Fischer, retraité, Villars-Burquin; décédé dans sa 92^e année. PV Vaud.

Fritz Nydegger, ouvrier spécialiste, Nidau; décédé le 24 septembre dans sa 87^e année. PV Biel/Bienne.

Clément Magnenat, monteur de voies retraité, La Sarraz; décédé le 11 octobre dans sa 81^e année. PV Vaud.

Marcel Montandon, chef de magasin retraité, Lausanne; décédé le 10 octobre dans sa 93^e année. PV Vaud.

William Pahud, chef de train retraité, Yvonand; décédé le 3 octobre dans sa 90^e année. PV Vaud.

Michel Ribordy, Sembrancher; décédé le 7 octobre dans sa 52^e année. VPT TMR.

Samuel Schneider-Carmona, monteur spécialiste retraité, Santiago de Chile; décédé le 11 octobre dans sa 74^e année. PV Valais.

Margrith Saam, veuve d'Alfred, Bienne; décédée le 26 septembre dans sa 91^e année. PV Biel/Bienne.

Rosa Tanner, veuve de Fritz, Bienne; décédée le 30 septembre dans sa 92^e année. PV Biel/Bienne.

Antoinette Turin, veuve d'Albert, Chavannes-près-Renens; décédée le 3 octobre dans sa 91^e année. PV Vaud.

Roland Vesin, chef de train retraité, Brigue; décédé le 11 octobre dans sa 88^e année. PV Valais.

Wembakoi Osmonde, conducteur pensionné, Veyrier; décédé le 14 octobre dans sa 57^e année. VPT TPG retraités.

Frieda Zumstein, veuve d'Edouard, Petit-Lancy; décédée le 6 octobre dans sa 78^e année. VPT TPG retraités.

■ PV Genève

Les nouveaux droits de l'adulte n'attirent pas les foules

Lors de la dernière assemblée de section de la PV Genève mardi 1^{er} octobre, 51 personnes avaient fait le déplacement.

Le comité s'étonne d'une aussi faible fréquentation alors que l'exposé annoncé concernait tous les membres très personnellement. Les absents ont eu tort, comme toujours.

Nous avons le plaisir de la visite de Frédy Imhof de la section Valais et de son épouse Bernadette.

«Les nouveaux droits de l'adulte» – sujet annoncé dans la convocation via *contact.sev* – une leçon de choses juridiques traitées magistralement par Me Boris Lachat, notre conférencier du jour. Il nous a préparé un résumé de sa conférence qui est distribuée aux participants pour mieux suivre. «Le mandat pour cause d'inaptitude» est une mesure personnelle anticipée soumise à conditions; il s'agit de manifester sa volonté pour le cas où on ne pourrait plus le faire valablement. «Les directives anticipées» (essentiellement le domaine médical): ici, une seule condition au moment de la rédaction de l'acte: la capacité de discernement.

Serge nous montre un formulaire édité

par la Fédération des médecins suisses FMH (simple à compléter, puis il suffit de signer). Attention, la formule populaire – de l'acharnement thérapeutique – est sans valeur médicale!

Informez votre famille ou entourage de l'existence d'un mandat et/ou des directives.

A noter qu'un testament c'est une tout autre affaire.

Affaires syndicales :

Notre président est de plus en plus perplexe sur la manière de fonctionner du 2^e pilier. La gestion paritaire, votée par le peuple en 1982, est une illusion! Ce sont les actuaires et les conseillers qui détiennent le pouvoir.

FVP, le bon reste à 100 frs. La question de l'imposition des FVP de nos collègues actifs, qui les reçoivent «gratuitement», agite sérieusement leurs rangs. Avec la démonstration arithmétique de Serge, nous les comprenons encore mieux.

Notre fête de fin d'année aura lieu le mardi 10 décembre 2013. Les informations détaillées seront publiées dans *contact.sev*. Vos adresses courriel (e-mail) pourraient nous être utiles, elles resteront dans le cadre strict de la section.

Le secrétaire, Bob

Journée de formation

SavoirPouvoirBonheur

Vendredi 22 novembre 2013, 9:00, Hotel Bern, Berne

Le travail syndical et la recherche du bonheur sont étroitement liés. Déjà dans le mouvement des travailleuses du 19^{ème} siècle, un appel était lancé pour «Avancer vers la liberté et le bonheur». Le bonheur n'est pas quelque chose qui tombe du ciel. Nous devons quelque peu l'aider si nous voulons qu'il s'installe dans nos vies.

Exposé principal (avec traduction simultanée)

«En route vers la liberté et le bonheur»

Oratrice : Sylvia Honsberg, secrétaire fédérale pour les femmes du syndicat allemand Bauen-Agrar-Umwelt Deutschland

Ateliers : Assurances sociales, travail et revenus, quota

Les inscriptions sont acceptées dès à présent.

Prière de les adresser à :

031 357 57 57, iris.piazzoli@sev-online.ch.

Pour de plus amples informations :

www.sev-online.ch

Inscrivez-vous maintenant!

Cet événement est organisé et financé par:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 961 ex. (total 45 451 ex.) certifié REMP au 21.11.2012

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

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

Abonnements et changements d'adresse :

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Pré-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen;

www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de *contact.sev* paraîtra le 7 novembre 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 31 octobre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 28 octobre à 10h.

Bourses d'études: L'USS fustige le Conseil fédéral

Selon l'USS, le Conseil fédéral passe à côté des besoins de la formation professionnelle supérieure.

Le Conseil fédéral refuse de soutenir l'initiative sur les bourses d'études. Il soumettra tout prochainement à la Commission de la science, de l'éducation et de la culture un contre-projet indirect. Celui-ci ignore purement et simplement les besoins spécifiques de la formation professionnelle supérieure. Et au lieu de renforcer la législation actuelle, comme le demande l'initiative de l'Union des étudiants de Suisse, le Conseil fédéral propose de l'affaiblir.

Pour l'USS, il ne fait aucun doute que le système de bourses tel qu'il existe actuellement ne permet pas de garantir l'égalité des chances dans l'accès à la formation. L'initiative précise les compétences de la Confédération et favorise l'harmonisation des régimes de bourses au niveau des critères formels et matériels. Elle contribue à diminuer les inégalités de traitement entre les filières professionnelles et académiques. Enfin, elle permet de permettre à la Confédération d'accorder des contributions financières pour le soutien aux apprentis(e)s.

Pour l'USS, il ne fait aucun doute que si le Parlement décide de ne pas soutenir l'initiative, il doit au

moins élaborer un autre contre-projet représentant une alternative vraiment sérieuse à l'initiative. L'Union syndicale suisse rejette donc le contre-projet indirect car, en guise « d'harmonisation », il renvoie à quelques-unes des dispositions du concordat intercantonal qui n'ont eu qu'un impact extrêmement limité dans les cantons qui l'ont ratifié. Pour la formation professionnelle, les dispositions n'apportent pas l'amélioration présumée. Au contraire, plusieurs d'entre elles restreignent le droit à l'obtention d'une aide dans la formation professionnelle supérieure, qu'elle soit sous la forme d'une bourse ou d'un prêt. Aujourd'hui, uniquement 3 % des personnes qui suivent un cursus de formation professionnelle supérieure bénéficient d'une aide, soit le taux le plus bas de toutes les catégories d'étudiant(e)s (la moyenne se situe à plus de 8%). Cela n'est pas dû à une situation privilégiée des personnes concernées; au contraire, les personnes qui s'engagent dans les filières de formation professionnelle proviennent de milieux souvent modestes.

La poursuite d'une formation dans le tertiaire B s'accompagne de sacrifices personnels et financiers d'autant plus importants que les coûts de la formation y sont beaucoup plus élevés.

USS

INFORMATION AUX CADRES CFF

Cadres: concilier la conduite professionnelle avec la conduite du personnel

Le Syndicat du personnel des transports SEV invite les cadres des CFF à participer à une information qui aura lieu le **mercredi 6 novembre 2013, de 16 h 30 à 18 h 30, au Centre de conférences Allresto, Berne, Effingerstrasse 20.**

Exercer une tâche de conduite n'est pas chose aisée. Il ne s'agit pas seulement de concilier l'atteinte des objectifs avec les tâches à exécuter en gardant un œil sur l'efficacité, le respect des délais et l'avancement des dossiers et des projets, mais également et surtout de conduire le personnel de

façon adéquate. N'arrive-t-il pas trop souvent que ce dernier soit le parent pauvre? Nous souhaiterions débattre de cette problématique lors de notre prochaine réunion destinée aux cadres et vous proposer des pistes de réflexions.

A cet effet, nous avons invité **Griselda Naumann** à venir partager ses expériences en tant que coach indépendante (exposé en allemand). Son thème de prédilection tourne autour des ressources humaines puisqu'elle a longtemps travaillé comme responsable dans le développement du personnel et du coaching à l'Office fédéral de

la statistique à Neuchâtel et comme responsable du management, du développement et de la formation chez Swatch Groupe à Bienne. S'ensuivra une discussion (allemand-français) avec l'oratrice. La manifestation sera suivie d'un apéritif offert par le SEV. Nous invitons tous les cadres à prendre part à cette information, membres SEV et non-membres. Inscription indispensable jusqu'au 26.10.2013 à kader@sev-online.ch. Nous nous réjouissons d'ores et déjà d'une nombreuse participation.

Secrétariat central SEV
VPV - SBV

Journée de migration 2013

Mes droits à la place de travail

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

Que dit la loi?
Que dit le contrat de travail?
... et où se situe le sens commun?

Exposé d'Arthur Andermatt, avocat
Podium
Micro ouvert

Inscriptions:
SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zurich
ou directement à migration@sev-online.ch
044 242 84 66

Inscrivez-vous maintenant!

Cet événement est organisé et financé par:



SEV Migrazione

Daina starke Gewerkschaft
Ton syndical fort
Il tuo forte sindacato

Entreprise multimodale de 700 collaboratrices et collaborateurs, les **Transports publics fribourgeois (TPF) SA** sont le principal acteur de la mobilité dans le canton de Fribourg.

Pour soutenir le développement de nos activités, nous désirons engager

des mécaniciens de locomotives (H/F)

Entrée en fonction : de suite ou à convenir

Pour consulter les détails de ces postes et pour postuler, veuillez vous rendre sur www.tpf.ch/fr/entreprise/offres-demploi



PV Fribourg – sortie du 25 septembre Belle sortie au Lac Noir

34 personnes ont participé à la sortie de la PV Fribourg.

Vers 10h, les marcheurs se sont mis en route près du restaurant de la Gypsera pour faire le tour du Lac Noir. Le temps automnal était superbe. A la fin de ce circuit, nous avons suivi un sentier le long de la Singine et nous avons partagé un sympathique apéro en plein air, organisé de façon magistrale par la commission d'animation. Après une courte marche, nous sommes arrivés

au restaurant Mösli où nous avons eu le plaisir de partager un excellent repas dans un cadre convivial. Après cette superbe journée, une partie des participants sont rentrés avec le bus TPF à destination de Fribourg tandis que les autres sont partis au moyen de véhicules privés. Tous ont été enchantés de passer un moment agréable en bonne compagnie. Nous remercions les organisateurs de cette merveilleuse journée.

Charles Savary

Remise des revendications salariales du SEV en commun avec la communauté de négociations CFF

« Nous attendons un signe »

Suffisamment d'argent pour les hausses de salaires selon CCT et 0,5% d'augmentation générale: voilà les revendications salariales des syndicats aux CFF.

En matière d'augmentation de salaire, il y a deux groupes d'intérêts: ceux qui ont encore la possibilité d'évoluer dans les plages salariales et ceux qui sont déjà au maximum ou bénéficient d'une garantie selon Toco. Le SEV, par les revendications 2014, souhaite obtenir quelque chose pour les deux groupes. La difficulté réside surtout cette fois-ci pour ceux qui sont encore en pro-

gression salariale (les plus jeunes), comme l'explique Manuel Avallone, responsable des négociations: «Avec le peu de moyens qui ont été mis à disposition ces deux dernières années, les CFF ont clairement manqué leur propre objectif, en ce qui concerne les évolutions salariales; il faut maintenant corriger cela.»

Objectif non atteignable

Pour les années 2012 et 2013, les CFF n'ont mis à disposition que 0,5% de la masse salariale pour les augmentations individuelles, ce qui est le minimum pour que le système fonctionne. Au lieu des 20 ans évoqués dans la CCT, il faudrait alors 32 ans pour passer



Le responsable des négociations, Manuel Avallone.

du salaire de base au maximum d'une plage salariale, ce qui est totalement irréaliste, comme l'indiquent les syndicats lors de la remise des revendications. Ceux-ci demandent dès lors 1,3% pour les

augmentations individuelles selon le système salariale. «Ce n'est que comme ça que les personnes qui ont un grand savoir-faire pourront continuer à avoir confiance en l'entreprise et ne passeront pas au privé, où ils seraient mieux payés» explique Avallone.

Quelque chose pour tous

La demande d'une augmentation générale de 0,5% paraît assez modeste. «Nous attendons toujours un signe de reconnaissance pour tous ceux qui s'engagent à fond pour les chemins de fer et qui n'auraient sinon aucune augmentation de salaire», explique Avallone. «Vu le problème d'image auquel est confronté l'entre-

prise actuellement, il faut ce signal afin de renforcer l'unité du personnel CFF.» complètement-il.

On demande également une relève des plages salariales d'un pour cent. Cela n'a pas d'effet direct sur la somme salariale mais permet aux employés de longue date d'entrevoir à nouveau des possibilités de petites augmentations de salaire dans les années suivantes.

Les négociations sont prévues en novembre et décembre. La communauté de négociations est composée du SEV, du VSLF, de Transfair et de l'ACTP.

Peter Moor/Hes

Abaissement du taux technique

Un coût de 15 milliards francs

L'USS fustige la décision de la Chambre suisse des actuaires-conseils qui a fixé le taux d'intérêt de référence applicable au taux technique du 2^e pilier à 3% (-0,5%).

Selon l'USS, c'est une erreur car le rendement des capitaux jouent un rôle essentiel dans le financement des rentes des caisses de pension. Alors que le taux d'intérêt minimal LPP est fixé tous les ans par le Conseil fédéral et voit braquer sur lui les projecteurs de l'actualité politique, le taux d'intérêt technique est en grande partie une valeur fixée par des moyens technocratiques. Il est déterminé uniquement au sein de commissions d'experts. Le taux d'intérêt technique est une hypothèse de calcul qui sert à fixer les intérêts des rentes et presta-

tions futures d'une caisse de pension. Un taux technique en baisse entraîne pour les rentiers une augmentation de leur capital de prévoyance, et, pour les futurs rentiers, il provoque une diminution des rentes à cause de la baisse du taux de conversion de près de plus de 1000 frs par an.

Une caisse de pension qui détient une fortune de prévoyance de 1 milliard de francs, dans laquelle se trouvent 600 millions de francs des personnes actives et 400 millions de capital de prévoyance des bénéficiaires de rentes, la baisse du taux technique de 3,5 à 3% signifie une charge supplémentaire de 20 millions pour les rentiers. Certes, il appartient au conseil de fondation, composé de manière paritaire, de déterminer le taux d'intérêt technique, mais celui-ci le fait sur recommandation des actuaires-conseils. S'opposer à la recommandation de ces ex-

perts est délicat car la loi oblige l'expert à annoncer à l'autorité de surveillance toute dérogation à sa recommandation. En cas de difficultés financières de la caisse de pension, les membres du conseil de fondation peuvent ainsi être tenus pour responsables en dernière extrémité.

Selon la commission de haute surveillance LPP, sur les 1800 institutions de prévoyance sans garantie de l'Etat, plus d'un tiers présentait un taux d'intérêt technique supérieur à 3,5%. La proportion passait même à deux tiers pour les caisses au bénéfice de la garantie de l'Etat. La baisse générale du taux technique pour toutes ces institutions de prévoyance signifie que quelque 15 milliards devraient être injectés ces prochaines années dans la prévoyance professionnelle. **USS**

RhB **Rhätische Bahn**
Ferrovia retica Viafier retica

Die Rhätische Bahn ist mit ihren bekannten Produkten und ihrem Streckennetz in einzigartiger Gebirgslandschaft im nationalen und internationalen Markt hervorragend positioniert.

Wir suchen für den Geschäftsbereich Produktion per sofort oder nach Vereinbarung je eine/n

Fahrdienstleiter (m/w)

im Fachbereich Netzplanung/Netzsteuerung, Arbeitsort **Landquart**
im Fachbereich Region Ost, Arbeitsort **Klosters**

Im Bereich Netzplanung und Netzsteuerung wird der Bahnbetrieb des ganzen RhB-Netzes überwacht und koordiniert. Die operative Umsetzung der dispositiven Entscheide der Betriebsüberwachung erfolgen in den zwei Fernsteuerzentren Landquart und Klosters.

Neugierig? Weitere Infos finden Sie unter: www.rhb.ch/karriere

Ihre Bewerbung senden Sie bitte bis am 04. November 2013 an:

Rhätische Bahn AG
Geschäftsbereich Produktion
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Rico Wenk
Bereichspersonalleiter
Tel. +41 (0)81 288 63 42
r.wenk@rhb.ch

Angle droit

Jeter l'éponge ?

Quelques conseils en matière de protection juridique.

Donner soi-même sa démission lorsqu'on n'en peut plus, une solution ? Non !

Un employé explique à un conseiller en matière de droit du travail comme il se sent stressé à son travail, ce qui l'empêche de dormir. Cela l'amène à se rendre épuisé au travail et à commettre des erreurs ou oublier de respecter des délais donnés par ses supérieurs. Le médecin lui prescrit alors des somnifères et le met trois semaines à 50%. Comme il n'a pas envie d'être licencié en raison de son état et qu'il n'a pas non plus envie de tomber encore plus sérieusement malade,

il songe à démissionner et à faire une cure de repos comme conseillé par le médecin. Le conseiller lui explique qu'il ne faut en aucun cas donner sa démission car il risquerait alors de mettre en péril le paiement du salaire en cas de maladie ainsi que le délai de débite imposé selon l'article 336c du CO. De plus, la caisse de chômage le pénaliserait de plusieurs jours. L'équipe de protection juridique du SEV est souvent confrontée à ce genre de questions. Mais souvent les collègues se présentent après avoir envoyé leur démission ou après avoir signé un accord de départ. Pour des raisons de protection des données et car cer-

tains ont promis le silence dans les accords signés, nous ne pouvons présenter des cas concrets et nous contenterons de donner quelques petits conseils. Comme la liberté de contrat a une importance centrale dans le système du droit suisse, un employé peut pratiquement résilier son contrat de durée indéterminée en tout temps, dans le délai légal. Ensuite, les relations de travail peuvent être poursuivies seulement si l'employeur y consent. C'est également difficile de revenir en arrière si on a déjà signé une convention de départ. Comme l'employé doit là renoncer à certains droits sans contrepartie et que, pour des raisons juridiques, ce n'est pas toujours possible, il est un peu plus facile de revenir en arrière ou en tous cas d'améliorer la convention. Lorsque le service de protection juridique est con-

fronté à ces questions de la part des membres qui ont signé une convention sans vraiment le vouloir ou qui ont donné leur démission et le regrettent, une enquête exhaustive est alors réalisée avec consultation des documents médicaux et personnels. Cette enquête montrera:

- si le collègue est en traitement médical et comment le médecin juge la situation;
- si le collègue était en capacité de discernement ou non, en capacité d'exercice ou non lors de la signature;
- si le collègue renonce à des dispositions juridiques obligatoires;
- si le collègue a signé une convention qui ne bénéficie quasi qu'à l'employeur.

Du côté de l'employeur:

- s'il n'a pas rempli son devoir d'information et d'assistance: c'est-à-dire que le collègue aurait signé une convention ou donné sa démission sur une erreur;

- s'il a poussé quelque peu le collègue à signer, en faisant pression;
- s'il a poussé le collègue à bout en fixant des objectifs impossibles à tenir.

Et aux CFF et CFF Cargo:

- si une période de maintien du droit au salaire de deux ans aurait dû être ouverte ou est en cours.

Selon les cas, l'équipe de protection juridique du SEV ou un avocat mandaté par le SEV cherchera une solution adéquate auprès de l'employeur. Si aucun accord n'est trouvé ou que le cas est particulièrement difficile, il peut y avoir plainte au tribunal.

Comme toujours, «il vaut mieux prévenir que guérir». Le SEV recommande de s'adresser à quelqu'un de confiance en cas de problème au travail et de ne pas prendre des décisions impulsives.

L'équipe de protection juridique SEV

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

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

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

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

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

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

Règlement de l'action Member Stars 5+ :

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

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

3. Les prix attribués sont les suivants :

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

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

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

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



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

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/prénom:

Rue:

Code postal/lieu:

Téléphone:

Courriel:

Signature:

Recruté par:

Nom/prénom:

Rue:

Code postal/lieu:

Téléphone:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

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

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

Quarante ans au service de la gastronomie ferroviaire

Alfio Mancuso, un des nôtres

Il est temps pour le tout premier membre SEV tessinois du secteur de la gastronomie ferroviaire de prendre la retraite.



Plusieurs collègues d'elvetino et des agents de train attendaient le tout nouveau retraité à la fin de son dernier tour de service, début août à Chiasso.



Au service de mini-bar depuis 40 ans, Alfio Mancuso en a vécu des changements!

Le 7 août dernier, Alfio Mancuso a effectué son dernier tour

de service entre Zurich et Chiasso, en tant que steward du mini-bar elvetino. Après être entré au service de l'entreprise SSG (Schweizerische

Speisewagen-Gesellschaft) en 1976, il a été employé tour à tour par Minibuffet, Buffet Suisse, Mitropa, Passaggio et finalement elvetino! Alfio tra-

vailait surtout sur les lignes Zurich-Bruxelles et Zurich-Gênes. Il se rappelle que le rythme de travail était certes difficile, mais qu'il y trouvait

beaucoup de satisfaction, car l'esprit d'équipe était fort entre collègues et personnel des trains et que la clientèle était beaucoup plus respectueuse.

Statut de frontalier

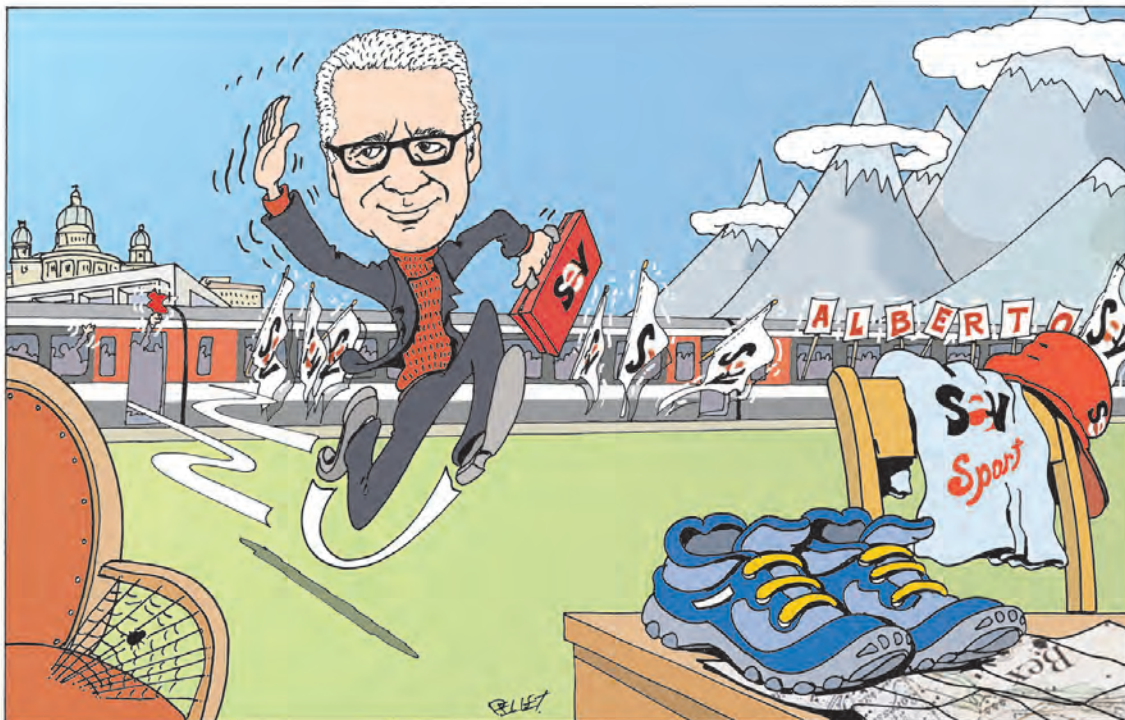
Alfio a toujours travaillé comme frontalier, habitant à Côme et travaillant en Suisse. Il s'est toujours senti à l'aise avec ce statut et pense que « si on fait son job, il ne faut pas faire attention aux polémiques contre les frontaliers. »

Retraite active

Désormais à la retraite, Alfio a l'intention d'aider sa fille dans son domaine viti-vinicole à Domano, au nord du lac de Côme et il s'occupera également de ses oliviers en Sicile, région d'où il est originaire. Merci Alfio et bonne continuation!

Ferruccio Calogero Noto/Hes

PELLET PIOCHE: Ciao Alberto!



EN VITESSE

Mécontentement à Lugano

La politique de démantèlement au niveau du personnel des guichets CFF pose de gros problèmes à la gare de Lugano.

En effet, la région est touristique et les files d'attente devenaient de plus en plus longues, avec un certain mécontentement, compréhensible, des voyageurs. Un accord a maintenant été trouvé grâce à l'intervention du syndicat, le personnel ayant lancé un cri d'alarme face à cette situation difficile. Des mesures vont être prises pour améliorer le service à la clientèle et les conditions de travail du personnel.

Angelo Stroppini, secrétaire syndical tessinois, a conclu ainsi: « La technologie ne pourra jamais remplacer le personnel. Les CFF doivent se faire une raison. »

François Jacquier, président de l'association « Train Nostalgique du Trient »

« La Vallée du Trient doit beaucoup à son train »

François Jacquier préside l'association « Train Nostalgique du Trient » qui met sur pied un week-end rétro les 26 et 27 octobre prochains à Martigny.

«Ce n'est pas moi qu'il faut photographier. Les vedettes ici ce sont les automotrices et les voitures historiques de la ligne Martigny – Châtelard (MC).» François Jacquier n'est pas du genre faux modeste. Il voue une réelle passion pour le matériel historique de cette ligne ferroviaire. «Je suis tombé dedans quand j'étais petit. Mon grand-père puis mon père ont été chefs de gare à Salvan. J'ai habité dix ans dans cette gare, lorsque j'étais enfant c'était ma place de jeu.»

Un train acteur du développement de la Vallée du Trient

Contrairement à son père et à son grand-père, François Jacquier n'a jamais travaillé au MC. «J'ai effectué un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF. Depuis 23 ans je travaille au guichet de la gare de Martigny. Je suis donc un em-

ployé des CFF, comme du reste la plupart des membres de l'association Train Nostalgique du Trient (TNT). Je suis domicilié à Salvan. Pour venir travailler à Martigny j'emprunte le MC. J'aime ce train, j'aime cette ligne. La Vallée du Trient doit beaucoup à son train. Au début du 20^e siècle il a contribué au développement touristique de Salvan – Les Marécottes et de Finhaut. Il a transporté le matériel pour la construction de l'usine CFF du Châtelard, du barrage de Barberine dans les années 1920 puis de celui d'Emosson au début des années 70.»

Matériel bien conservé

C'est en 1995 que François Jacquier fonde l'association TNT avec un groupe de férus comme lui de la ligne MC. Ils ont su saisir la chance de pouvoir récupérer du matériel roulant bien conservé pour son grand âge (une voiture aujourd'hui propriété de TNT a même participé au voyage inaugural de la ligne qui a eu lieu le 18 août 1906). «Si ce matériel a été si bien conservé, c'est grâce aux cheminots qui ont travaillé le siècle passé sur cette ligne. C'était leur train, ils prenaient grand soin de leur matériel. Nous ne faisons que de prendre le relais.»

Alberto Cherubini



François Jacquier dans le dépôt de Martigny où les membres de l'association TNT bichonnent leurs véhicules historiques.

Gare de Martigny – Samedi 26 et dimanche 27 octobre 2013

Week-end rétro de l'association « Train Nostalgique du Trient »

Balades en automotrice de 1921 à voie étroite entre Martigny et Vernayaz et balades en car Saurer rétro PTT de 1962

Présence de la voiture-salon des TMR

Soupe à la courge – sandwiches – gâteaux

BIO



François Jacquier est né le 28 février 1965. De 1981 à 1984 il a

effectué un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF. Depuis 23 ans il est employé au guichet de la gare CFF de Martigny.

Fidèle membre du SEV depuis son entrée aux CFF, François Jacquier est domicilié à Salvan où il vit avec sa femme et leurs deux enfants.

L'association Train Nostalgique Trient

Train Nostalgique du Trient (TNT) est une association qui a pour but de sauvegarder les véhicules historiques de la ligne Martigny – Châtelard. Sur un terrain que les CFF lui louent, à proximité de la gare de Martigny, l'association TNT a aménagé un dépôt qui abrite les automotrices et voitures d'époque, ainsi qu'un fort intéressant petit musée qui relate l'histoire de la ligne. Chaque automne, TNT organise un week-end rétro pour se faire mieux connaître. Le rêve de François Jacquier, c'est de pouvoir rouler avec l'automotrice BCFeh 4/4 No 15 de 1909 jusqu'à Châtelard en 2015, année qui marquera les 20 ans de TNT : « Notre principale difficulté est d'obtenir le feu vert de l'OFT pour pouvoir rouler sur les fortes rampes de la ligne ». www.trainostalgique-trient.ch

DU MC AU MONT-BLANC EXPRESS

La ligne métrique Martigny – Châtelard (MC) est longue de 18,363 km. Elle se prolonge au-delà de la frontière et relie Martigny à St-Gervais (France) en passant par Chamonix. Aujourd'hui l'ensemble de cette ligne transfrontalière est connue sous le nom de Mont-Blanc Express. Côté français elle est exploitée par

la SNCF. Côté Suisse ce sont les TMR (Transports de Martigny et Régions) qui l'exploitent. « Avec les TMR nous avons de très bons contacts; lors de manifestations comme celle du week-end prochain, ils nous donnent de bons coups de main » tient à relever François Jacquier.

AC

Temps partiels aux CFF

Des employés ultraflexibles

Dans le dernier « En route », les CFF vantent leur capacité à proposer des emplois à temps partiel attrayants. Hélas, pour nombre d'employés, la réalité est tout autre ...

L'entreprise a besoin de collaborateurs à temps partiel pour rester attrayante. Voilà ce qu'on peut lire dans le dernier « En route », le journal destiné aux employés des CFF. Un dossier consacré au « job sharing » qui vante la conciliation entre vie privée et vie professionnelle, surtout pour les cadres. « Selon la formule choisie, on peut bloquer un jour de la semaine », peut-on lire.

Vraiment?

Loin de cette description idyllique, chez certaines catégories d'employés, c'est plutôt la soupe à la grimace.

La situation est particulièrement critique à Micronic, l'équipe des CFF qui se charge d'effectuer les relevés de fréquence qui visent à améliorer l'offre. Les statisticiens travail-



Les employés des CFF planifient leur vie privée en fonction des horaires des CFF...

lent tous à temps partiel. Ils sont donc concernés par la problématique. Et le constat est alarmant, surtout depuis que la répartition des horaires a quitté la Suisse romande pour être centralisée à Zurich. Qu'ils soient à 30, 40, 50 % ou 80 %, les employés doivent être particulièrement flexibles. « Selon le pourcentage, les jours de congé varient entre 5 et 10 maximum pour le mois et sont garantis. Par contre des

demandes supplémentaires (du matin, du soir, plus de week-end, etc.) comptent comme souhait et ne sont pas garantis, témoigne Geneviève (prénom d'emprunt). Cela implique que nous sommes disponibles entre 20 et 21 jours par mois pour le travail et nous avons pour obligation d'être disponibles deux samedis et deux dimanches, quel que soit notre pensum! » Autrement dit, un employé à 40 %, qui pour-

rait légitimement s'attendre à pouvoir concilier vie professionnelle et vie privée doit tout de même être disponible 20 à 21 jours par mois.

Pour ne rien arranger, le réparateur change chaque année, car ce poste est occupé par un stagiaire pour une durée d'une année, entre chaque changement d'horaires. « Parfois, l'horaire de travail, qui devrait être divulgué au moins un mois avant, n'est prêt qu'au

dernier moment. Actuellement, le planning de novembre n'est pas encore connu alors qu'on est à la mi-octobre », déplore Geneviève. « On ne peut rien mettre dans l'agenda. »

A cette problématique des plans mensuels vient s'ajouter celle de la répartition annuelle du temps de travail. « Récemment on a reçu un mail pour nous dire qu'il faudra travailler davantage au mois de novembre et décembre, car les objectifs n'ont pas été atteints. » Les cantons et la Confédération, commanditaires des prestations des transports publics, ont besoin d'indications précises pour définir les prestations des entreprises de transport et leur financement. Les communautés tarifaires répartissent leurs recettes d'après l'utilisation de l'offre. Micronic doit couvrir tous les parcours cinq fois par année pour que les statistiques soient fiables. « Il peut y avoir des événements, des éboulements par exemple, qui empêchent d'effectuer les statistiques. Il faut donc rattraper cela. Mais parfois, ce sont des erreurs de planification. L'an dernier, nous avons trop travaillé les 8 premiers mois. Résultat, nous avons été mis en congé forcé de novembre jusqu'au changement d'horaire de mi-décembre. »

La grogne n'est pas l'apanage des employés de Micronic, puisque André, qui souhaite rester anonyme par craintes de représailles, estime que son temps partiel est mal réparti sur la semaine, lui qui travaille comme agent de train: « A 80 %, je dois faire autant de week-end qu'à 100 %. Ce n'est pas juste. Ainsi, j'accumule des heures supplémentaires que je ne peux rattraper que la semaine. Obtenir des congés le week-end est quasi impossible. »

Une flexibilité maximale des employés qui tranche singulièrement avec les témoignages élogieux d'En route ...

Vivian Bologna

Photomystère: « De quelle gare s'agit-il? »



Le concours de contact.sev

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

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

40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 19:

Il s'agit d'un ballon du SSP qui flottait au-dessus de la place fédérale le 21.9. lors de la manifestation nationale des syndicats.

Le sort a désigné **Albert Suppiger, membre de la section BAU Nordwest-**

schweiz, domicilié à Starrkirch-Wil, qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

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

Par e-mail

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

Sur Internet

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

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 30 octobre 2013