

BLS: le personnel a assez trinqué

Les comptes semestriels de BLS affichent un bénéfice net de 20,2 millions de francs. Le personnel doit en profiter.

Page 4

MBC: le personnel mobilisé!

Le personnel du MBC n'entend pas accepter sans coup férir les attaques que porte la direction à la CCT.

Page 5



elvetino

Les nouveaux minibars ne font pas la joie du personnel d'elvetino.

Page 16

Le SEV en faveur de la caisse-maladie unique

Plus simple, moins cher

Les Suisses se prononcent le 28 septembre sur l'initiative pour une caisse-maladie unique dans l'assurance de base. Le SEV se prononce en faveur du texte.

Actuellement, elles sont plus de 60 caisses-maladie en Suisse à être actives dans l'assurance de base et à traquer les « bons risques » dans un contexte de pseudo-concurrence. Bien souvent, la caisse-maladie la moins chère de l'année augmente fortement ses primes un an plus tard. Les caisses maladie doivent pourtant rembourser les mêmes prestations. L'initiative soumise au peuple demande la création d'une caisse-maladie unique pour l'assurance de base. Il en résultera plus de transparence et une baisse des coûts liés au marketing, au démarchage et aux campagnes politiques...

Dossier en pages 10 à 12



Il y a les « bons » et les « mauvais risques ». Voulons-nous encore de ce système?

Un probable référendum à l'automne

Le Gothard, sujet de discorde

Dans quelques jours débutera la session d'automne des chambres fédérales. Les députés voteront vraisemblablement en fa-



veur de la construction d'un deuxième tube routier au Gothard. Il est clair

qu'un référendum sera lancé par plusieurs associations si tel est le cas. Le SEV sera de la partie, même si ce sont l'Initiative des Alpes et l'ATE qui occuperont le premier plan. Dans une interview, la codirectrice de l'ATE, Caroline Beglinger, explique pourquoi ce projet est trompeur.

pmo/Hes

Interview, pages 6 et 7

ÉDITO

Des coûts et des ennuis inutiles

Première chose: le SEV soutient l'initiative pour une caisse publique d'assurance-maladie et recommande à ses membres de voter oui le 28 septembre.

Dans les transports publics, nous connaissons très bien les aspects négatifs de la concurrence, puisque nous les vivons de près.

C'est la même chose dans le domaine de la santé: une apparente concurrence dans les services de base réglementés entraîne des coûts inutiles et beaucoup d'ennuis. La caisse publique simplifierait le processus et nous épargnerait l'interrogation annuelle quant à un changement de caisse ou non. Mais surtout, les millions dépensés en marketing pour attirer les assurés les plus en forme pourront enfin être utilisés à bon escient, dans les frais médicaux.

Avec un oui à l'initiative, rien ne change en revanche au niveau des assurances complémentaires: aussi longtemps que l'assurance de base offre des soins de qualité à tous, il n'y a pas de médecine à deux vitesses. Le SEV est par conséquent prêt à fournir des avantages à ses membres via des partenariats avec des caisses maladie, mais uniquement dans les assurances complémentaires.

Giorgio Tuti, président SEV

TPG: 40 licenciements annoncés!

Le personnel des TPG avait manifesté au mois de juin contre l'annonce de 120 licenciements. Il peut continuer à nourrir des craintes après les propos du Conseil d'Etat qui entend réduire l'offre des prestations, avec 70 suppressions de postes à la clé, dont 40 licenciements. Même si cette annonce semble de nature stratégique, l'incertitude est de mise.

Pages 2 et 3

EN VITESSE

CCT TL-LEB: grand rassemblement le 8 septembre

■ Les négociations pour le renouvellement de la CCT tl-LEB entreront dans le vif du sujet lors de la double séance du 24 et 25 septembre.

Alors que les employeurs peinent à recruter du personnel, il est impératif d'améliorer les conditions de travail aux TL-LEB. Pour améliorer notre CCT, les sections SEV TL et LEB appellent le personnel de l'entreprise à se réunir le lundi 8 septembre à la place Saint-François. Le SEV y sera présent de 11 h à 14 h. Un repas chaud sera offert aux participants, même s'ils ne viennent qu'un petit moment. Il s'agit de se mobiliser pour une meilleure CCT afin que les salaires soient revalorisés, que le temps de travail soit de 40 h par semaine pour tous et que les vacances soient harmonisées. *vbo*

Journées des trains à vapeur

■ Les journées des trains à vapeur entre La Lenk, St. Stephan et Zweisimmen auront lieu le samedi 6 septembre de 9 h à 22 h et le dimanche 7 septembre de 9 h à 18 h.

Un flyer avec toutes les informations concernant les horaires des trains spéciaux et de la représentation du théâtre de marionnettes est disponible dans les gares GoldenPass-MOB et les offices du tourisme. La manifestation est publique et gratuite.

Sur la ligne entre La Lenk et Zweisimmen, le programme prévoit des courses régulières avec des trains du Musée du chemin de fer Blonay-Chamby: la locomotive à vapeur B.F.D. 3 et l'automotrice Nostalgie n° 11 circuleront selon un horaire spécial, tandis qu'une calèche postale, emmenant petits et grands à la petite station de «Strubelbahn», circulera au départ de la gare de La Lenk en direction de la place de jeu AlpKultur Lenkerseeli.

Plus d'infos sur www.goldenpass.ch/news/detail.asp

Séance du comité SEV

Le Service public au cœur

Première séance du comité après la pause estivale. L'occasion pour le cénacle d'accueillir la nouvelle représentante de la commission féminine, Janine Truttmann. Il a aussi été question du document Service public de l'USS et des négociations CCT CFF et CFF Cargo.

Lors de sa première séance après la pause estivale, le comité a notamment débattu des propositions du SEV concernant le texte d'orientation «Service public», au menu du prochain Congrès de l'USS, les 23 et 24 octobre. Pour le comité du SEV, il est important que l'OFT augmente et intensifie les contrôles des prescriptions sur la durée du travail et du respect des standards de qualité. Hans-Ruedi Schürch, président de la LPV, faisant allusion à la collision récente à Mannheim (D) et la faute avé-



Janine Truttmann a siégé pour la première fois au comité.

rée du pilote de locomotive, a aussi demandé que soient intensifiés les contrôles d'identification des véhicules, respectivement des formations du personnel de conduite. «Cela semble évident, mais chez les mécaniciens ce n'est pas comme dans les bus où ça existe depuis longtemps», a-t-il argué. Le comité souhaite aussi que la maintenance fasse partie des devoirs centraux de toutes les entreprises intégrées. Enfin, le comité s'est positionné en faveur du maintien du système actuel pour le trafic voyageurs régional, qui «doit rester de haut niveau. Les projets de privatisation doivent être systématiquement combattus, la concurrence doit être maintenue à minimum définitif».

CCT CFF et CFF Cargo

Le plénum a également pris connaissance des résultats des négociations de la CCT CFF et CFF Cargo (voir contact.sev n° 13). L'âge flexible de la retraite – aussi jusqu'à 67 ans –

■ Chiasso

Huit personnes engagées

Après plusieurs années en eaux troubles, la gare de triage de Chiasso peut voir des améliorations se dessiner.

C'est le directeur de la gare de triage de Chiasso lui-même, Renzo Dolfini, qui confirme la nouvelle. Les demandes de prestations des 18 (!) entreprises faisant appel aux services de Chiasso SM sont en hausse. Celle-ci est la plus marquée dans le triage des wagons, qui oscille entre 12 000 et 13 000 unités par mois cette année, alors qu'on était autour des 10 000 en 2012, l'année la plus sombre, aussi en raison de la fermeture du Gothard suite à l'éboulement de Gurtellen.

L'avenir semble positif tant et si bien qu'après plusieurs années de baisses continues, le personnel verra ses rangs grossir. Huit personnes viendront en effet renforcer l'équipe de la manœuvre ces prochains mois. Elles débiteront prochainement leur formation. L'effectif devrait donc se stabiliser et compter quelque 100 employés, même s'il ne faut pas oublier qu'en 2008 ils étaient encore environ 160.

Pas de nouveauté cependant sur le front des «propriétaires» puisque Chiasso demeure au sein d'Infra contrairement à Lausanne triage et RBL qui passeront à Cargo.

Pietro Gianolli/vbo

■ Transports publics genevois

70 emplois biffés:

Le Conseil d'Etat genevois a annoncé la couleur pour compenser le manque à gagner dû à l'initiative de l'Avivo, demandant une baisse des tarifs: diminution des prestations et suppressions de postes. Réel danger pour l'emploi ou simple stratégie politique?

L'annonce du Conseil d'Etat de réduire l'offre des TPG pour la période 2015–2018 pour pallier le manque à gagner dû à l'acceptation de l'initiative pour la baisse des tarifs aurait pu faire l'effet d'une bombe dans les rangs du SEV. En effet, les TPG devraient licencier 40 personnes et renoncer

à en remplacer 30 autres dès 2016, selon le Département des transports. Et pourtant, le président de la section SEV-TPG, Vincent Leggiero, ne sombre pas dans le catastrophisme: «L'initiative de l'Avivo n'est qu'un prétexte. Le problème, c'est que l'Etat devra trouver 250 millions de francs par an pour compenser la défiscalisation des entreprises et s'en prend pour cela à l'ensemble de la fonction publique», analyse-t-il. Les TPG auraient besoin de 16 millions par an pour compenser le manque à gagner dû à l'initiative. «Qu'est-ce que ça représente sur le budget de l'Etat, franchement?», se demande Vincent Leggiero. Fidèle à sa position, la section entend faire pression sur la direction et pas sur le Conseil

des discussions

a suscité quelques interrogations. Le vice-président du SEV Manuel Avallone a tenu à rappeler que ce sont surtout les conditions fixées pour un départ à 67 ans qui sont importantes, pas l'âge en tant que tel. Rappelons que d'autres modèles ont été négociés avec les CFF, dont celui pour le personnel effectuant un travail pénible. Il permet de partir plus tôt à la retraite et sans perte financière.

Votations du 28 septembre

Le comité a également décidé de suivre les mots d'ordre de l'USS en ce qui concerne les objets soumis au peuple le 28 septembre prochain. Ainsi, le «non» est de mise en ce qui concerne l'initiative «Stop à la TVA discriminatoire pour la restauration». Pour l'initiative «Pour une caisse publique d'assurance-maladie» – voir aussi notre dossier dès la page 10 – la recommandation de l'USS n'était pas encore tombée lors de la séance du comité du 15 août. Entretemps,

l'USS a appelé à voter «oui». Pas étonnant puisqu'elle avait participé à la récolte de signatures comme l'a résumé Manuel Avallone.

Des économies, mais aussi des recettes

Au sein du groupe de travail chargé de réfléchir aux économies potentielles réalisables à long terme, certains de ses membres ont estimé qu'il était aussi nécessaire de se pencher sur des recettes

supplémentaires. Le comité a accepté cette idée à l'unanimité. Pour l'heure, il sera composé de Hans Heule (PV), Claude Meier (TS), Gilbert D'Alessandro (VPT), Stefan Bruderer (Jeunes), Janine Truttmann (Femmes). Andreas Menet (président du comité) ou Danilo Tonina (vice-président) se joindra à ces personnes.

Vivian Bologna

TISA AU MENU DU COMITÉ

En fin de séance, le comité a aussi pris note de la prochaine séance, agendée au 12 septembre. Gilbert D'Alessandro a demandé que soit discuté l'accord sur le commerce des services TiSA (Trade in Services Agreement), qui vise à ouvrir à la concurrence l'ensemble des services. L'ordre du jour n'est pas encore définitif. L'avenir de Brenscino pourrait aussi être de la partie.

Enfin, signalons que lors du séminaire du comité prévu le 16 et le 17 octobre, la stratégie 2030 de l'OFT et la question «Comment réussir à conserver...» sont d'ores et déjà à l'agenda. Des thèmes souhaités par Gilbert D'Alessandro. D'autres sujets viendront évidemment s'y ajouter.

pure stratégie politique?

d'Etat directement. «La direction devra refuser de signer le futur contrat de prestations si le Conseil d'Etat venait à exiger des licenciements.»

La balle est toutefois désormais dans le camp du Parlement. Et selon une analyse fort intéressante parue dans «Le Temps» du vendredi 22 août, l'annonce de la baisse de l'offre et des licenciements serait d'abord une stratégie politique visant à faire comprendre à l'électeur que des temps plus austères se préparent... Et aussi à favoriser le «non» lors des votations cantonales du 28 septembre où les Genevois se prononceront sur l'initiative UDC sur la traversée de la rade. Et là on ne parle pas de 16 millions par an, mais d'un ouvrage à un milliard.



Le Parlement genevois corrigera-t-il la position de l'exécutif?

Quoi qu'il en soit, le Conseil d'Etat semble avoir bien réfléchi à sa communication et sait que le Parlement aura tout loisir de modifier sa baisse de prestations et renoncer aux coupes prévues. N'en reste pas moins que le personnel vit dans l'incertitude de suppressions d'emplois venant

s'ajouter à des définitions de roulement dénoncées depuis des lustres. Et pour aborder ce point, une assemblée du personnel de l'exploitation est prévue le jeudi 4 septembre à 14h au dépôt Jonction sous le slogan: «Il faut passer aux actes.»

vbo

À LA SAUCE BOLÒ

Le temps, c'est bien plus que de l'argent!

Dans une société occidentale aux désirs consuméristes sans réelles limites, «le temps c'est de l'argent». Cette maxime bien ancrée dans nos cerveaux fait le bonheur de PDG aux dents longues. Les propos de l'un d'eux, Patrick Le Lay, qui a dirigé TF1 pendant 20 ans, illustrent à merveille ce que chaque individu est censé être: «Dans une perspective «business», soyons réaliste: à la base, le métier de TF1, c'est d'aider Coca-Cola, par exemple, à vendre son produit.[...] Or pour qu'un message publicitaire soit perçu, il faut que le cerveau du téléspectateur soit disponible.» Du temps de cerveau qui rapportera donc gros à TF1. Un consommateur potentiel dont la tâche – pardon la chance! – consiste à participer à l'illusoire croissance infinie.

Cette quête frénétique de bien-être matériel – à défaut de bonheur – a pourtant comme défaut principal de nous rendre «dépendants» au travail, ou du moins à son revenu. Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS) montrent que ces 20 dernières années on n'a enregistré qu'une petite réduction du temps de travail hebdomadaire en Suisse. En comparaison européenne, les horaires sont supérieurs à la moyenne dans notre pays. A cela s'ajoutent des temps de trajet plus longs que la moyenne européenne (40 minutes dans l'UE, 50 en Suisse). Quant aux heures supplémentaires, elles ne cessent de croître.

Parallèlement, le travail à temps partiel est en hausse depuis 20 ans, chez les hommes surtout, proportionnellement parlant: 14,2% des actifs ne travaillaient pas à plein temps en 2013, contre 7,7% en 1991, selon l'OFS. Les diminutions de pensum sont avant tout argumentées pour des raisons familiales. Seules 9,7% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête sur la population active (ESPA) affirment ne pas vouloir être employées à temps plein. Un chiffre guère surprenant. Annoncer vouloir vivre avec peu, sinon avec moins, dans un monde dominé par la surconsommation et la déification du travail salarié, c'est prendre le risque d'incarner la fainéantise...

Pour les hommes, la motivation professionnelle et la virilité se mesurent encore au taux de travail. Le désir de concilier au mieux vie professionnelle et vie (tout court) peuvent, hélas, susciter sourires hautains, voire remarques condescendantes, du genre «Un homme ça doit ramener l'oseille à la maison!». Alors, en guise de conclusion provocatrice, entonnons ensemble: «Travailler, c'est trop dur, et voler, c'est pas beau. D'mander la charité, c'est équiqu'chose j'peux pas faire. Chaque jour que moi j'vis, on m'demande de quoi j'vis. J'dis que j'vis sur l'amour, et j'espère de viv' vieux!»

Vivian Bologna



Le Conseil fédéral piégé

L'Allemagne a libéralisé le trafic interne des bus dès 2013. De nombreuses entreprises se sont lancées dans le créneau ainsi ouvert. Un créneau mal défini: entre marchés interville « longues distances » et « régional » (en Allemagne, 300 km peut être une distance régionale), les conditions de concurrence sont totalement différentes. Il en résulte un certain chaos, avec des offres qui changent très souvent. Les prix sont alléchants: quelques dizaines d'euros. Un premier bilan démontre que 9 millions de voyageurs ont emprunté ces bus, par rapport aux 130 millions (!) annuels transportés par rail. A noter deux caractéristiques de cette clientèle: elle est majoritairement jeune (18 à 35 ans), elle intègre les pertes de temps liées aux bouchons sur les autoroutes. Pour le moment, aucune des entreprises de bus ne dégage des bénéfices, mais la forte croissance de ce trafic est une réalité.

La Suisse, en trafic transfrontalier, subit les effets de ces développements du fait des directives européennes. Les liaisons Francfort–Zurich à 30 euros ont du succès. Sur la liaison Zurich–Munich, trois entreprises de bus sont en concurrence, dont les CFF eux-mêmes. Pour eux, il s'agit de sauvegarder ce marché durant les travaux d'amélioration des liaisons ferroviaires, améliorations qui donneront enfin un (léger) gain de temps au rail par rapport à la route. Zurich est en passe de devenir la plate-forme



naturelle de ce trafic. D'ailleurs la ville investit dans trois gares routières, dont celle du « Sihlquai » à côté de la gare principale ferroviaire. Au niveau national, selon la réglementation actuelle, une nouvelle ligne régulière de bus « ne doit pas concurrencer de manière importante une offre de transports financée par l'autorité publique ». Jusqu'à présent, l'Office fédéral des transports, sur le plan purement interne, n'a pas l'intention de changer de pratique. En revanche, au niveau international, il se montre ouvert pour deux raisons: « ce trafic attire de nouveaux segments de clientèle et il peut représenter un complément aux offres actuelles » (NZZ du 6 août).

Maintenant, l'axe du Gothard pose une colle: une entreprise allemande « Mein Fernbus » a ouvert ce mois une ligne Zurich–Milan, deux liaisons par jour sans arrêt (les bouchons sont programmés, y compris, le cas échéant, le détour via le San Bernardino). Il existe bien sûr déjà une dizaine de lignes de bus au départ de la Suisse, dont les destinations ne sont pas, pratiquement, en concurrence avec le rail. Mais Zurich–Milan ou Francfort–Milan, c'est tout autre chose. Selon l'article de la NZZ, les managers de l'entreprise allemande sont des jeunes formés auprès de la Deutsche Bahn... Le prix simple course Zu-

rich–Milan est de 23 francs, soit bien inférieur à celui du rail. Et jusqu'à l'ouverture des deux tunnels de base St-Gothard/Monte Ceneri, en 2020, la durée du parcours, en dehors de quelques week-ends par année, est plus longue d'une bonne demi-heure par le rail. Dans ces conditions, que va-t-il rester au rail dans cinq ans du marché voyageurs transalpin?

En 1995, le peuple suisse a accepté les nouvelles transversales ferroviaires alpines, comme contribution au réseau européen: la Suisse accepte tout le trafic marchandises et voyageurs qui lui revient du fait de sa position géographique, mais pour ne pas être « noyée » à terme par ces courants, elle les veut principalement sur le rail; logiquement, elle en assume seule toutes les charges financières. A l'évidence, ces nouvelles lignes de bus cassent le principe voulu par le peuple et elles « concurrencent de manière importante l'offre de transport financée par les autorités publiques ».

Les CFF sont inquiets. Du côté de l'OFT, rien ne bouge pour le moment. Mais un élément devrait enflammer la question à très court terme: le débat sur le nouveau tube routier à 2,8 milliards au St-Gothard proposé par le Conseil fédéral. Ce nouveau tube apporterait un avantage permanent définitif à la concurrence des bus. Heureusement le peuple tranchera. Lui se souviendra des investissements ferroviaires considérables déjà consentis pour protéger les Alpes. L'absurdité de la position actuelle du Conseil fédéral est éclatante. Va-t-il s'y accrocher?

Michel Béguelin

BLS doit maintenant augmenter les salaires

Le BLS a présenté de bien meilleurs chiffres pour le premier semestre 2014. Il est clair pour le SEV qu'il y a maintenant de quoi proposer une augmentation générale des salaires.

Le SEV, dans son communiqué de presse, s'est réjoui des bons résultats du BLS. « C'est grâce à l'engagement infatigable du personnel BLS, toujours fiable et fidèle », ont déclaré les secrétaires syndicaux Jérôme Hayoz et Michael Buletti.

Il est maintenant temps de témoigner un peu de reconnaissance (et pas que des paroles) au personnel du BLS, qui a beaucoup donné – travail

supplémentaire, heures supplémentaires et flexibilité accrue – dans le cadre du programme d'économies « Gipfelsturm ». « On demandera une augmentation générale des salaires, en pour-cent, lors des négociations salariales de cette année. » Ainsi, les efforts importants demandés au personnel, même avant le début de « Gipfelsturm », seront reconnus et récompensés. BLS obtient un bénéfice net de 20,2 millions de francs pour le premier semestre 2014, à savoir pas moins de 63 % plus élevé que l'exercice précédent. Toutes les divisions ont augmenté leurs recettes sauf Cargo et les mesures d'économie ont porté leurs

fruits, selon l'entreprise. Le trafic voyageurs régional du BLS a vu le nombre de voyageurs-kilomètres croître de 1,8 %, grâce surtout à la ligne Berne–Bienne, la ligne Berne–Burgdorf et à Lucerne Ouest. Dans le ferroutage, secteur non subventionné, les fréquences ont pu être maintenues. Les navires BLS ont transporté 350 000 voyageurs, ce qui correspond à 16 % de plus. A noter que la haute saison fait partie du deuxième semestre. Après la perte des trajets réalisés pour DB Schenker au Gothard, BLS Cargo a subi une baisse de 29 % de tonnes-kilomètres nettes. Le passage à une offre transfrontalière plus importante sur

le corridor nord–sud a permis une meilleure utilisation des ressources et une rentabilité accrue; BLS Cargo conserve ainsi un résultat positif en 2014. Le programme « Gipfelsturm » visant à réduire les coûts a débuté en 2012. Selon le BLS, il a déjà permis, à ce jour, 33 millions de francs d'économies durables. Le BLS maintient le cap et l'objectif de réduire durablement les coûts de 50 millions de francs par année d'ici fin 2015. Le directeur, Bernard Guillemon, déclare dans le communiqué de presse du BLS que le BLS « pourrait fournir un montant substantiel pour accroître la réserve pour fluctuations de valeurs nécessaire de la caisse de

pensions du BLS, ceci à fin 2014 ». Dans le même temps, le BLS se permet d'annoncer une suppression de 25 postes plein temps d'ici fin 2014. Et même si l'entreprise affirme que la grande partie de ces suppressions se feront par la fluctuation naturelle, cela signifie néanmoins, dans les secteurs concernés, une grande incertitude et la peur de perdre sa place de travail. Le SEV estime, sans équivoque, que des licenciements pour raisons économiques par une entreprise comme le BLS, dont l'argent provient en grande partie des deniers publics, ne sont pas acceptables.

pmo/Hes

Assemblée MBC

Les participants prêts à se mobiliser



Stéphane Chevalier et Christian Fankhauser se sont réjouis de la participation à l'assemblée du 20 août.

Les négociations CCT sont en cours au MBC. Cependant, après 4 rondes de négociations, les positions restent très éloignées sur des points essentiels. Une assemblée générale s'est déroulée à Apples le 20 août afin de définir une stratégie.

Participation très importante à Apples la semaine dernière. Une quarantaine de membres de la section MBC se sont retrouvés pour discuter de leurs futures conditions de travail. Il faut dire que les menaces sont tenaces du côté de la direction: «Nous ne voyons pas d'amélioration, plutôt une destruction» a expliqué Stéphane Chevalier, président de section. «Ils sabrent dans tout ce qui avait été négocié dans la dernière CCT. Ils veulent revenir en arrière sur beaucoup de

points» a-t-il expliqué en introduction d'assemblée. C'est Christian Fankhauser, secrétaire syndical, qui a continué à exposer la situation: «Après 4 rondes de négociations, il n'y a aucune ouverture de la part de l'entreprise. Il y a des remises en cause qui sont carrément incompréhensibles, comme par exemple le 64^e jour de repos.»

Pas les seuls à négocier ainsi

Les indemnités de nuit passeraient à 6 fr., certes (même si la section avait demandé 8 fr.), mais à moins de 31 minutes, le collaborateur ne reçoit que la moitié de l'indemnité, à savoir 3fr! Les indemnités de repas n'existeraient quant à elles plus que sur le papier... les conditions pour les obtenir étant quasi impossibles à réunir! Ensuite, les années de service dans d'autres entreprises de transports publics suisses ne compteraient plus pour l'obtention



La CCT MBC n'est pas vraiment sur les rails: il y a encore de nombreux obstacles sur le chemin.

du cadeau de fidélité. Des petites choses peut-être aux yeux de certains, mais qui montrent clairement le manque de respect et de considération envers les employés. Christian Fankhauser a bien expliqué que les dirigeants du MBC n'étaient pas les seuls à négocier pareillement: «Les négociations il y a 10 ans ou aujourd'hui sont deux mondes différents.»

Défense des acquis et amélioration de la CCT

D'autres points sont mis en danger, comme par exemple le paiement des indemnités maladie à 100 % durant deux ans. La direction aimerait passer à 80 %, ce qui est totalement inacceptable pour les travailleurs. Parallèlement à toutes ces attaques de la part de la direction contre lesquelles il faut maintenant lutter, le personnel était entré en négociation avec deux revendications claires: une nouvelle organisation du temps de travail, à savoir la semaine de 5 jours au secteur bus, ainsi que des revalorisations des salaires. Ces deux points sont essentiels aux yeux des membres, qui sont prêts à lutter pour obtenir une bonne CCT. Christian Fankhauser s'est dit ravi de la participation extrêmement importante à l'assemblée, qui est de bien bonne augure pour la suite! «Avec une assemblée comme ça, je suis hyper motivé. On va se ba-

garrer, on va y aller avec les tripes! On ne gagnera pas facilement, mais on gagnera si on est déterminés.»

Tous ensemble

Stéphane Chevalier a expliqué qu'on avait fait comprendre à la délégation SEV qu'elle ne représentait pas l'ensemble du personnel. D'où son appel à recruter, à mobiliser encore davantage de travailleurs du MBC.

Première action prévue: des autocollants à apposer sur des sacs ou autres objets personnels pour bien montrer la détermination des membres! D'autres actions suivront s'il le faut...

L'assemblée a donc décidé en fin de compte de poursuivre les négociations avec une prochaine séance fixée au 3 septembre (la séance du 21 août prévue ayant été annulée).

Henriette Schaffter

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen;

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 11 septembre 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 4 septembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 2 septembre à 10h.

Caroline Beglinger s'exprime sur la politique suisse des transports et sur le tournant qu'a opéré l'ATE



« Le deuxième tube: une tromperie »

Le SEV et l'ATE luttent souvent ensemble en matière de politique des transports. Après FAIF, un référendum devra certainement être lancé en automne à propos du deuxième tube routier au Gothard. La codirectrice de l'ATE, Caroline Beglinger, répond ici à nos questions.

■ **contact.sev:** En automne, le Conseil national votera sur le deuxième tube au Gothard. Une récolte de signatures sera vraisemblablement nécessaire pour lancer le référendum. Pourquoi l'ATE s'engage-t-elle autant dans ce dossier, alors que l'Initiative des Alpes en est au départ responsable?

Caroline Beglinger: Une organisation ne peut pas faire face seule à un tel dossier. Nous l'avons bien remarqué dans le cas de FAIF, où l'ATE a mené la campagne mais avec l'aide essentielle d'autres partenaires, comme le SEV. C'est le même principe au Gothard: l'Initiative des Alpes a le lead mais sans aide, elle n'y arriverait pas.

■ **Cela relève de l'organisation. Qu'en est-il au niveau politique?**

Nous avons déjà lutté il y a dix ans avec Anti Avanti contre un deuxième tube routier au Gothard. La situation n'a pas changé: ça reste un non-sens.

■ **La Confédération estime qu'une deuxième galerie n'est pas synonyme de développement dans ce cas-ci, puisqu'il n'y aura jamais plus de deux voies exploitées en même temps. Pourquoi donc s'opposer malgré cette promesse?**

C'est vraiment trompeur pour le peuple. Nous pouvons même parier que dès le pre-

mier week-end de Pâques, deux voies seront ouvertes dans chaque direction. De plus, le non-sens est désormais encore renforcé, puisque le tunnel ferroviaire sera ouvert en 2016, avec deux tubes super bien équipés, sur lesquels des voitures et des camions pourront être chargés. L'argument invoqué concernant la sécurité n'est pas correct: si l'on veut investir 4 mil-

« La mobilité doit être accessible à tous, même les enfants et les adultes sans permis de conduire. »

liards de francs dans la sécurité, il ne faut pas le faire au Gothard, où le tunnel est déjà très sûr actuellement grâce au système du compte-gouttes, mais dans les endroits réellement dangereux, où il y a toujours plus de trafic.

■ **Supposons que le tunnel ferroviaire de base soit utilisé à son maximum et qu'il y ait encore des bouchons devant le tunnel routier...**

Il y a des bouchons durant les vacances et à Pâques, ce qui les rend très «visibles». En moyenne cependant, le volume de trafic au Gothard équivaut au trafic au centre d'une agglomération suisse normale, comme Köniz par exemple, avec environ 17 000 véhicules par jour. Nous craignons que l'argent soit utilisé dans une infrastructure dont nous n'avons pas besoin.

■ **Vous avez dit qu'il vaudrait mieux engager cet argent dans des lieux où il y aurait davantage d'effets. Vous ne vous opposez donc pas à toute construction routière?**

A l'ATE, les sections locales sont très actives. La section vaudoise, par exemple, trouve qu'on pourrait trouver des solutions intelligentes à Morges, autres que la route actuelle, qui divise la ville en deux. Si l'on

fait de nouvelles routes, ce doit être ponctuel et on doit prévoir des mesures d'accompagnement qui en méritent le nom. Donc supprimer de l'espace consacré aux routes en ville, en enlevant réellement du bitume. En tant que spécialiste, je sais qu'on ne résout pas les problèmes de bouchons et de trafic en construisant des routes supplémentaires. Depuis plus de 60 ans, on construit sans cesse des routes, et cela n'a pas abouti à une disparition des bouchons, au contraire. Si aujourd'hui nous construisons des infrastructures de transport, ce doit être des infrastructures ferroviaires et des plateformes de chargement pour les marchandises.

■ **En matière de transport de marchandises, la situation semble encore plus préoccupante...**

Nous sommes très inquiets au sujet de la nouvelle loi sur le transport marchandises, tout comme le SEV. Cette loi contient certes de bons mécanismes, une meilleure planification des plateformes de chargement et une nouvelle réglementation des sillons entre trafic voyageurs et trafic marchandises. Mais il faudrait également fixer un objectif clair dans cette loi, comme quoi les transports doivent être durables, écologiquement et socialement. L'Etat doit également garantir une desserte de base en matière de trafic marchandises.

■ **L'ATE est une des voix les plus importantes en matière de politique des transports côté transports publics. Qui se trouve de l'autre côté?**

C'est le lobby routier, mené notamment par routesuisse, ainsi que le lobby de la construction. routesuisse agit encore au nom de la liberté des citoyens. Mais le libre choix

s'arrêtera de toute façon au plus tard dans un bouchon. Les transports sont subventionnés en Suisse, également le trafic routier. C'est pourquoi la mobilité doit être accessible à tous, également les enfants et les adultes sans permis de conduire.

■ **Qu'en concluez-vous?**

Le plus grand obstacle, outre les organisations politiques, est la croyance erronée comme quoi la mobilité est un bien qu'on peut consommer à l'infini. Nous devons tous nous poser la question suivante: «Si je parcours 2 000 kilomètres de plus par année par rapport à la moyenne suisse de 20 500 kilomètres, suis-je vraiment plus heureux ou satisfait?» Les inconvénients liés au temps passé dans les transports, à l'argent dépensé, au bruit et à la pollution de l'air supportés deviennent à un moment donné forcément plus importants que les avantages qu'on en retire. Nous devons

Offre pour les membres SEV

En raison de la bonne collaboration en matière de politique des transports, l'ATE propose une offre spéciale d'adhésion aux membres SEV. Un cadeau de bienvenue est remis aux membres SEV lors d'une nouvelle adhésion: soit une année de

carnet d'entraide Europe (pour des vacances sans soucis) pour personne non motorisée (valeur 55 fr.), soit une année de dépannage gratuit en Suisse et au Liechtenstein (valeur 45 fr.). Information et inscription sur www.ate.ch/sev.



tous ensemble arriver à une utilisation rationnelle des transports.

■ **Parlons de l'ATE: l'association a réussi à faire voter sur FAIF et maintenant souhaite réitérer avec le Gothard. Les moyens sont donc illimités?**

Non! Je suis également responsable des finances et je peux affirmer qu'elles sont limitées. C'est pourquoi d'ailleurs l'ATE ne peut pas tout faire seule. Nous savons par contre que nous avons des membres fidèles et des partenaires importants qui sont prêts à soutenir notre travail. Grâce à eux et avec eux, nous pouvons lutter contre des projets insensés.

■ **Durant longtemps, l'ATE était connue surtout pour son engagement contre de grands projets, comme des centres commerciaux ou des stades. Elle devient de plus en plus active sur la scène politique: un changement stratégique?**

En partie. Nous continuons à nous opposer si des projets de centres commerciaux ou d'autres projets ne sont pas conformes à la législation. Nous procédons aujourd'hui souvent autrement: nous avons obtenu un gros succès par exemple avec Nespresso, en les responsabilisant sur leurs valeurs écologiques et en convenant d'un

«*Nous sommes fortement engagés pour l'environnement et pour les plus faibles.*»

contrat avec eux. Celui-ci prévoit qu'une part importante des marchandises transportées le soient par le rail et qu'un plan de mobilité soit établi pour l'ensemble du personnel. Mais le droit de recours de l'association est central. J'ose affirmer que sans cette possibilité de recours, Nespresso ne nous aurait sans doute pas pris au sérieux comme partenaire de négociation.

■ **Mais il me semble que l'ATE a changé, aussi du fait du déménagement de Herzogenbuchsee à Berne: on est passé des chaussettes en laine aux costumes-cravates?**

Il y a bien eu un changement. Mais l'ATE a très tôt marqué l'histoire des transports: la RPLP est une trouvaille de l'ATE (du temps des Birkenstocks...) ou par exemple les zones de rencontre. Les temps ont changé. Entre-temps, une large frange de la population est désormais consciente qu'on doit agir de manière rationnelle et attentionnée envers l'environnement. Nous ne sommes plus la seule voix dans le désert comme c'était le cas dans les années 80. Nous devons donc aussi traiter le thème de façon différente: dur sur le fond, modéré dans le ton.

■ **Qu'est-ce qui différencie l'ATE du TCS?**

Le fait de croire qu'il faut une mobilité intelligente basée sur une utilisation combinée des différents moyens de transport. Le fait de penser que la voiture n'est pas la solution à tout, mais qu'elle apporte ponctuellement sa contribution. Nous sommes fortement engagés pour l'environnement et pour les couches sociales les plus faibles. En matière de prestations, nous offrons la même qualité que le TCS, par exemple avec le carnet d'entraide, l'éco-assurance véhicule ou le service de dépannage, etc. Celui qui veut être mobile devrait être membre ATE et soutenir ainsi des campagnes importantes pour une mobilité durable.

■ **Les offres pour une mobilité consciente et intelligente prennent de l'ampleur en Suisse; quel est le rôle de l'ATE dans ce développement?**

Nous nous sommes engagés très tôt dans l'auto-partage. Puis les différentes organisations se sont regroupées pour former Mobility, qui est aujourd'hui une entreprise à succès générant du bénéfice. C'est bien ainsi. En tant qu'association, nous ne devons pas inter-

venir si le marché – tant vanté – permet à des privés d'en vivre. Nous nous voyons comme une organisation qui apporte son soutien afin que certaines idées voient le jour et perdurent.

■ **Et comment trouver l'équilibre entre les prestations aux membres et l'engagement au niveau de la politique des transports?**

L'engagement au niveau de la politique des transports est au premier plan. Mais nous sommes conscients que les gens qui nous soutiennent

dans cette démarche ont également le droit de recevoir quelque chose de la part de l'association. C'est là qu'entrent en jeu les prestations de service. Et fournir des prestations d'excellente qualité est central pour nous. Lorsqu'on devient membre ATE, ce doit être davantage qu'un sponsoring: c'est donnant-donnant. Nous nous réjouissons de chaque nouveau membre, comme client, comme partenaire et comme compagnon de lutte pour une mobilité tournée vers l'avenir.

Interview: Peter Moor/Hes

BIO

Age: 50 ans

Famille: mariée à Alexander Fedorow. Trois enfants et six petits-enfants.

Parcours: elle a grandi à Bâle, son père était député au Grand Conseil pour le PS. Elle a fait des études de géographie à Lausanne puis d'urbanisme et de développement durable. Elle a travaillé dans l'aménagement du territoire et la planification des transports puis finalement en tant que cheffe du marketing des entreprises de transports biennoises, notamment durant l'Expo.02. Elle travaille à l'ATE depuis 2009, d'abord comme

responsable de la politique des transports puis, depuis décembre 2012, comme codirectrice de l'ATE.

Politique: n'est pas membre d'un parti, mais s'est portée candidate quelquefois au Grand Conseil pour les Verts. En revanche, elle s'est énormément engagée durant dix ans pour une galerie offrant une aide aux jeunes artistes locaux, pour se lancer.

Loisirs: l'aviron sur le lac de Bienne et la course à pied, pour la santé. Sinon, lire et écrire, mais surtout passer du temps en famille, en particulier avec ses petits-enfants.

■ Congrès de l'ITF à Sofia

La grande famille des travailleurs des transports

Le Congrès de l'ITF a lieu tous les quatre ans. Le SEV a participé au Congrès 2014 qui s'est déroulé à Sofia, en Bulgarie.

ITF signifie «International Transport Worker's Federation», à savoir Fédération internationale des travailleurs des transports, dont fait partie le SEV, en plus de l'ETF, version européenne de l'ITF.

Ce 43^e Congrès a réuni 1719 participants de 372 syndicats, issus de 114 pays. Ces participants représentaient ainsi 3 986 844 membres. Les orateurs étaient traduits en treize langues simultanément.

Quatre délégués du SEV y ont pris part: Giorgio Tuti, président, Barbara Spalinger, vice-présidente, Peter Käßler, président AS et Christian Suter, président BAU. Cela a permis au SEV de se montrer et d'éto-

fer son réseau. Il a par exemple été possible de discuter de Crossrail avec les représentants belges et de développer une résolution entre différents présidents de syndicats européens.

Thèmes globaux

Le Congrès a été l'occasion de discuter de la libéralisation et de la privatisation, jugées dangereuses par les syndicats, des femmes et de la violence



«De la crise globale à la justice globale.»

envers les femmes, des attaques contre les syndicats qui doivent parfois agir en souterrain ainsi que des conflits actuels dans le monde.

A quoi servent ce genre de réunions? Giorgio Tuti, qui

n'aime pas cette question, y répond de la manière suivante: «La solidarité est quelque chose qui se donne, on ne demande pas à en retirer un quelconque avantage.» *pan/Hes*

RÉSOLUTION

Les syndicats des transports exigent un meilleur contrôle des pilotes de locomotive

En marge du congrès de l'International Transport Worker's Federation (ITF), qui s'est déroulé à Sofia, les délégués des syndicats d'expression allemande se sont retrouvés pour exprimer à haute voix leur inquiétude croissante concernant la sécurité dans le trafic de fret ferroviaire. C'est un accident survenu à Mannheim qui est à l'origine de leurs préoccupations: un convoi de marchandises est en effet entré en collision avec un Eurocity. Il est aujourd'hui admis que l'accident est dû à une erreur humaine: la responsabilité du pilote de la locomotive (un intérimaire) est en effet engagée. Les quatre syndicats sont unanimes: dans le transport de marchandises par voie ferroviaire, le personnel de locomotives est insuffisamment contrôlé, qu'il s'agisse de la formation, des autorisations de conduire et des temps de conduite. C'est un problème qui prend de l'ampleur dans tout le secteur ferroviaire européen. «Nous demandons la création d'une ordonnance uniforme sur les examens, qui impose par écrit des exigences minimales en matière de formation, d'examen et de qualification des examinateurs», a déclaré Guy Greivelding, président de la Fédération luxembourgeoise et président de la

section ferroviaire de ETF. Les carences sont également manifestes dans le contrôle du fret. Avec la libéralisation du transport de marchandises par voie ferroviaire, les trains transportant des marchandises dangereuses traversent parfois plusieurs pays et des régions à forte densité de population, avant qu'un premier contrôle ne soit effectué pour vérifier que le chargement soit correct et que les bordereaux de transport concordent bien avec la disposition réelle du convoi. L'autocontrôle effectué par les entreprises semble ne pas fonctionner, ou fonctionner insuffisamment.

«Il est devenu nécessaire d'imposer dans toute l'Europe au minimum des contrôles coordonnés; et dans tous les transports transfrontaliers de biens, il doit y avoir des tachygraphes numériques contrôlables enregistrant les temps de travail et les temps de conduite», estime Dietmar Weiss, secrétaire au Ministère autrichien du Rail, qui juge également la situation préoccupante.

Dans un premier temps, le quatrième paquet ferroviaire européen prévoyait bel et bien quelques mécanismes de contrôle. Mais au fil du processus politique, toutes les exigences incluant un renforcement des contrôles

ont été supprimées. «La volonté politique de réguler quelque peu ce type de transport semble complètement absente, ce que nous ne pouvons que condamner avec fermeté. Tout chauffeur de camion est soumis à une réglementation des heures de conduite, je ne vois pas pourquoi un conducteur de locomotive ne serait pas soumis aux mêmes règles», s'étonne Giorgio Tuti, président du SEV, le Syndicat suisse du personnel des transports, rejoint par Alexander Kirchner, son collègue allemand du EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft): «Dans cette Europe dérégulée, il n'existe pas d'organe compétent digne de ce nom susceptible de procéder à des contrôles étatiques; c'est une lacune dont beaucoup profitent.»

Les quatre syndicats exigent donc une réunion à l'échelle européenne des principaux responsables des réseaux ferroviaires, afin de placer enfin les entreprises devant leurs responsabilités et leur demander d'assumer le rôle majeur qu'elles jouent dans le développement du rail en Europe. Les employés ne sont pas les seuls à avoir un intérêt vital à ce que le transport de fret par voie ferroviaire soit sûr.

ETF

UTP

Maillon fort

Les bus sont un maillon essentiel des transports publics suisses. Afin de maintenir leur attrait, l'Union des transports publics (UTP) a formulé plusieurs mesures et exigences dans un papier stratégique qu'il a présenté la semaine passée.

Quatre objectifs stratégiques et champs d'action pour l'horizon 2025 figurent au centre de son papier. Selon l'UTP, les systèmes de bus suisses doivent pouvoir absorber la mobilité croissante de la clientèle; le nombre d'utilisateurs va augmenter d'au moins 50%. «L'attrait des systèmes de bus suisses doit continuer d'augmenter. L'horaire doit être densifié de façon adéquate; cela nécessite notamment davantage de voies réservées aux bus, des chemins de correspondance plus courts et un système d'information des usagers complet. Les bus sont aujourd'hui déjà un mode de transport écologique et économique; leur efficacité énergé-

tique doit être améliorée avec des moyens techniques adaptés.»

Pour l'UTP, les systèmes de bus devront être financés de façon contraignante, à long terme et avec des ressources suffisantes. Les aménagements devront être essentiellement cofinancés par la Confédération et les cantons. La sécurité de planification, le caractère contraignant et la collaboration entre les différents partenaires (entreprises de chemin de fer et de bus, cantons, communes et organisations) doivent être améliorés. Des harmonisations permettront d'augmenter la rentabilité dans de nombreux domaines. «Les systèmes de bus ont également besoin d'une marge de manœuvre entrepreneuriale suffisante afin de pouvoir encore mieux répondre aux besoins de la clientèle et d'augmenter leur efficacité et leur économicité avec de nouvelles idées.» «Les prescriptions, lois et ordonnances doivent donc être assouplies de façon à permettre plus de flexibilité et une production à bon marché.» *comm/vbo*

Prolongation des heures d'ouverture des magasins: ça sent le référendum!

Le Conseil fédéral a annoncé il y a une semaine comment il entendait appliquer la motion Lombardi qui demande une extension de l'heure d'ouverture des magasins sur le plan fédéral. Le projet de loi qu'il avait mis en consultation prévoit que les entreprises du commerce de détail aient la possibilité de laisser leurs magasins ouverts entre 6 heures et 20 heures du lundi au vendredi, et entre 6 heures et 19 heures le samedi. Le dimanche n'est pas concerné, ni les jours fériés cantonaux. Pour l'Union syndicale suisse (USS), le Conseil fédéral fait la sourde oreille aux dures critiques émises contre la prolongation des heures d'ouverture des magasins lors

de la consultation sur le projet de loi. Non seulement il ignore les critiques des syndicats selon qui cette prolongation dégraderait clairement les conditions de travail des salarié(e)s concernés, mais, en décidant de soumettre un projet de loi au Parlement d'ici la fin de l'année, il foule avant tout aux pieds le fédéralisme et se moque des décisions déjà prises en la matière par les citoyen(ne)s de nombreux cantons. Si l'on imposait des heures d'ouverture des magasins unifiées dans toute la Suisse, de 6 à 20 heures en semaine et de 6 à 19 heures le samedi, deux tiers des cantons devraient prolonger leurs

heures d'ouverture. « Les premières victimes seraient les salarié(e)s concernés, car les jours de travail toujours plus longs nuisent à la vie familiale, accroissent le stress et rendent malade », commente Luca Cirigliano, le secrétaire central responsable de ce dossier à l'Union syndicale suisse (USS). Le danger est d'autant plus grand que, dans le commerce de détail, la majorité des employeurs refusent de conclure des conventions collectives de travail. Les critiques faites par les cantons lors de la consultation sur la loi sont particulièrement dures. Seul le Tessin soutient le projet. La raison en est que tous les cantons

de la Suisse centrale et orientale ainsi que tous les cantons romands appliquent aujourd'hui des horaires d'ouverture plus courts. Ces dernières années, les citoyen(ne)s de nombreux cantons ont refusé de les prolonger. Le dernier exemple en date est celui du canton de Lucerne où le peuple a non seulement balayé une libéralisation totale des heures d'ouverture des commerces, mais aussi refusé, et clairement, leur extension de 16 à 17 heures le samedi. Il est incompréhensible et inquiétant d'un point de vue démocratique que le Conseil fédéral fasse tout simplement fi des réserves importantes

émises par les cantons et les syndicats et accélère le processus législatif comme si aucune consultation n'avait eu lieu. « C'est inacceptable! », s'exclame Luca Cirigliano. Il appartient au Parlement, qui a chargé le Conseil fédéral, via la motion Lombardi, de rédiger un projet de loi, d'entendre raison et de renoncer à ce projet. Si les Chambres adoptent cet assouplissement, il est plus que probable qu'un référendum soit lancé. Et lors de votes sur l'extension des horaires, les syndicats ont remporté 13 des 15 scrutins dans lesquels ils se sont engagés.

USS/vbo



Le VMCV SA (Vevey, Montreux, Chillon, Villeneuve), principal acteur de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise, souhaite engager de suite ou à convenir, plusieurs

Aspirant(e)s chauffeurs

Nous vous offrons :

- Une formation interne complète
- Une durée hebdomadaire de 40 heures
- Une activité indépendante et responsable
- Les avantages sociaux d'une entreprise moderne

Nous vous demandons :

- Etre titulaire d'un permis cat. B (voiture) depuis 2 ans au moins.
- La possession d'un permis de conduire **catégorie D (autocar)**, ou permis de conduire 110 trolleybus est un avantage.
- Aucune mesure administrative depuis 2 ans minimum et casier judiciaire vierge
- Etre âgé(e) de 21 à 58 ans
- Sens des responsabilités et esprit clientèle
- Nationalité suisse ou permis d'établissement B / C
- Accepter un horaire de travail irrégulier fondé sur des rotations
- Bonne maîtrise du français

Pour des renseignements complémentaires ou questions spécifiques, vous pouvez joindre M. D. Menzi, responsable des chauffeurs, au 021 / 989 18 27.

Si vous êtes intéressé(e) par cette opportunité et que vous répondez aux exigences du poste, vous êtes invité(e) à adresser votre lettre de motivation ainsi que votre dossier de candidature complet (CV, copies de vos certificats, permis de conduire, extrait du casier judiciaire, photo récente) à :

VMCV SA Transports Publics, ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens.

Merci de remplir le dossier de candidature disponible sur notre site : www.vmcv.ch (sous Emplois, Offres en ligne).
www.vmcv.ch



Le VMCV SA (Vevey, Montreux, Chillon, Villeneuve), principal acteur de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise, souhaite engager de suite ou à convenir

Un contrôleur / une contrôlease

Vos tâches :

- Contrôle de la validité des titres de transport
- Etablissement de constats d'infraction
- Assistance, conseil et information à la clientèle
- Parfaite maîtrise des différents titres de transports, des tarifs et des systèmes de billetterie VMCV

Exigences du poste :

- Travail en extérieur dans les véhicules et aux arrêts de bus
- Horaires irréguliers (également le soir, les week-ends et jours fériés)
- Bonne constitution physique, travail en permanence en position debout
- Respect des règles et des devoirs dans les relations avec les clients et le public et sens du service public
- Bonnes connaissances (parlé) de l'anglais ou d'une autre langue étrangère serait un atout

Nous offrons :

- Une formation complète
- Une durée hebdomadaire de 40 heures
- Une activité indépendante et responsable
- Les avantages sociaux d'une entreprise moderne

Votre profil :

- Tact, courtoisie, entregent, diplomatie et grande aisance dans les contacts avec autrui
- Esprit d'initiative, dynamisme, créativité et flexibilité
- Bonne présentation
- Excellente aptitude à gérer les conflits
- Aptitude à travailler en équipe

Les personnes intéressées adressent leur dossier de candidature complet (lettre de motivation manuscrite, CV, extrait du casier judiciaire, certificats et photo récente) à l'adresse suivante :

VMCV SA Transports Publics, Ressources Humaines, Case postale 531, 1815 Clarens, jusqu'au **12 septembre 2014**.

Merci de remplir le dossier de candidature disponible sur notre site : www.vmcv.ch (sous Emplois).
www.vmcv.ch

Le 28 septembre nous votons sur le projet de caisse-maladie publique

«*Nous sommes un des pays où la prévention est la moins développée.*»

Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat vaudois en charge de la Santé et du social



Portons un coup mortel à la chasse aux « bons risques »

Lors du vote du 28 septembre, il n'est ni question d'une meilleure santé publique, ni de prestations médicales et hospitalières moins chères. Il s'agit seulement de déterminer qui doit profiter de notre système d'assurance-maladie et de nos primes.

La Suisse possède un bon système de santé. Deux chiffres viennent le confirmer: en 1900, l'espérance de vie d'un nouveau-né était de moins de 50 ans, alors qu'elle dépasse les 80 ans aujourd'hui. Quant à la mortalité néonatale, elle était en 1800 de 186 sur 1000 chez les garçons et de 156 sur 1000 chez les filles. Aujourd'hui, elle est de respectivement 3,7 et 3,5. Ces réjouissantes évolutions

sont dues à plusieurs facteurs. Très vraisemblablement, les caisses-maladie ne jouent qu'un tout petit rôle là-dedans. Dès lors, elles sont certes une partie non négligeable du système de santé mais seulement lorsqu'il s'agit de la répartition des coûts. Si le peuple accepte la caisse publique – qui ne concerne que l'assurance de base – le système de santé n'en serait pas modifié. Seule l'organisation des caisses-maladie en serait chamboulée.

te un système complexe de compensation des risques. Dès lors, la concurrence qui devrait prévaloir entre les caisses-maladie se limite aux primes. Et dans l'assurance de base, par le biais de la compensation des risques, ces primes ne devraient pas être si éloignées les unes des autres.

300 000 primes différentes
Mais il y a les assurances com-

plémentaires. Dans ce domaine, les assurances ou les caisses-maladie sont libres de proposer ce qu'elles veulent (et de refuser des personnes qui ne leur conviennent pas). Il en résulte un fouillis total. En tenant compte des divers lieux de résidence, des différentes prestations, quotes-parts et autres rabais, il y a quelque 300 000 primes différentes en Suisse! Plus personne n'a une

vue d'ensemble – même les services de comparaison sur le web – qui en font pourtant leur beurre. Bien trop souvent, ils comparent les pommes et les poires. Et chaque année, ce petit jeu recommence: l'assurance qui était la moins chère augmente massivement ses primes et les assurés s'empressent de chercher celle qui offre les prix les plus bas.

Un système injuste

Le système actuel, c'est une évidence, comporte d'importantes lacunes. Il est injuste car il y a d'importantes différences de primes en fonction du canton et de la caisse, en raison entre autres d'une compensation des risques qui n'est pas totale. Et les assurés n'ont aucune prise dessus. Certes la LAMal interdit la sélection des risques. Mais cette interdiction n'est pas respectée par nombre de caisses-maladie. Ceux qu'on désigne comme étant les « mauvais risques » sont discriminés et les stratagèmes pour les rebuter sont légion. On les informe que leur proposition d'assurance doit leur être remise personnellement et le bureau de la caisse-maladie se trouve comme par hasard au 4^e étage d'un immeuble sans ascenseur... Ou la demande demeure longtemps sous la pile...

INFO

La KPT/CPT renonce à prendre position

Les caisses-maladie privées se positionnent contre l'initiative de la caisse publique. Rien de surprenant puisqu'elles perdraient les recettes de l'assurance de base.

Le SEV et ses membres sont liés depuis très longtemps et pour des raisons historiques à l'assurance CPT. Celle-ci fut en effet créée en 1890 par les cheminots en tant que caisse-maladie professionnelle. Nous avons voulu donner la possibilité à la CPT de présenter ses arguments contre l'initiative, mais elle y a renoncé.

Il y a trop de caisses-maladie

Actuellement, il y a en Suisse plus de 60 caisses-maladie privées. Certes ce nombre a baissé drastiquement, puisqu'il y en avait encore presque 100 en 2001. Ce chiffre demeure encore étonnamment élevé et il est difficile pour tout un chacun d'y voir clair. Ces assurances doivent toutes fournir les mêmes prestations pour l'assurance de base. Etant donné que tous les habitants du pays doivent être assurés, les caisses-maladie ont l'obligation d'assurer les personnes qui en font la demande. Pas question de refuser les fumeurs par exemple. Néanmoins, comme au sein de certaines caisses-maladie il y a beaucoup plus de personnes âgées – dont les coûts de santé sont plus élevés – il exis-



Parmi les initiants, on trouve des organisations de patients, des professionnels de la santé, des syndicats et des partis: PS, PCS, PEV, Verts, PST-POP et les Jeunes socialistes. (Dessin: Mix & Remix)



Par le biais d'une caisse publique, l'administration sera considérablement simplifiée.

Un énorme gaspillage

Le système actuel est non seulement injuste, il est également très cher. Chaque année, les caisses-maladie privées dilapident environ 225 millions de francs en publicité, afin d'attirer les jeunes assurés en bonne santé.

A cela s'ajoutent 100 millions

de francs annuels dus aux changements de caisse. L'argent de nos primes finance également des campagnes de votations et sert au lobbying politique. Dans le même temps, les dirigeants des caisses et leurs conseils d'administration s'en mettent plein les poches avec des salaires

exorbitants. Ce marketing ne profite en rien aux personnes assurées et continue à faire exploser les primes.

Une organisation simple

Comment serait organisée la caisse publique? Aura-t-on un monstre dont la main droite ne sait pas ce que fait la gau-

che? Bien sûr que non. Il y aurait des agences cantonales ou intercantionales. Elles seraient chargées notamment de la fixation des primes, de leur encaissement et du paiement des prestations. Les primes seraient fixées par canton et calculées sur la base des coûts de l'assurance-maladie

sociale. Le système serait donc plus transparent qu'aujourd'hui.

pan/vbo

Pierre-Yves Maillard est à l'interview en page 12



Plus de 60 caisses sont actives dans l'assurance de base. (Graphique du PS)

Le texte de l'initiative

La Constitution est modifiée comme suit: Art. 117 al. 3 et 4 (nouveaux)

3 L'assurance-maladie sociale est mise en oeuvre par une institution nationale unique de droit public. Les organes de l'institution sont composés notamment de représentants de la Confédération, des cantons, des assurés et des fournisseurs de prestations.

4 L'institution nationale crée des agences cantonales ou intercantionales. Elles sont chargées notamment de la fixation des primes, de leur encaissement et du paiement des prestations. Les primes sont fixées par canton et calculées sur la base des coûts de l'assurance-maladie sociale.

Les dispositions transitoires

Art. 197, ch. 8 (nouveau):

1 Dès l'adoption de l'art. 117, al. 3 et 4, par le peuple et les cantons, l'Assemblée fédérale édicte les bases légales nécessaires au transfert des réserves, des provisions et de la fortune de l'assurance-maladie sociale à l'institution visée à l'art. 117, al. 3 et 4.

2 Si l'Assemblée fédérale n'édicte pas la législation correspondante dans les trois ans suivant l'acceptation de l'art. 117, al. 3 et 4, les cantons peuvent créer sur leur territoire une institution publique unique d'assurance-maladie sociale.

Interview de Pierre-Yves Maillard, directeur vaudois de la Santé et de l'action sociale

« 60 caisses sont coûteuses et inutiles »

Interview avec Pierre-Yves Maillard, conseiller d'Etat socialiste vaudois, chef du Département de la santé et de l'action sociale et défenseur engagé de la caisse publique.

■ **Que veut l'initiative?**

Pierre-Yves Maillard: Une chose simple: en finir avec la fausse concurrence sur les primes qui ne repose que sur la chasse aux assurés en bonne santé. Les différences de primes s'expliquent seulement par cela. Cette sélection des risques pourrit le système. Pour en finir, il est proposé une seule agence par canton plutôt que 60 caisses qui chassent sur 26 cantons. Il est coûteux et inutile d'avoir 60 caisses qui offrent les mêmes prestations. Cela occasionne de la publicité inutile, des réserves inutiles et des processus de fixation de primes incompréhensibles.

■ **Quel est le point fort de cette initiative 2014?**

L'élément central est un élément qui paraît simple, une ambition qui paraît modeste mais qui serait déjà beaucoup pour le système: garantir que les primes augmentent strictement comme les coûts. On constate depuis 10 ans que, en moyenne annuelle, en Suisse, les coûts augmentent de l'ordre de 3% par an (2% dans le canton de Vaud). Or, pratiquement personne ne peut dire qu'il a connu des hausses de primes limitées à 3%. On a pu avoir des hausses de 6-7 voire 10% ou même 15% uniquement dues au système de concurrence entre les caisses! Si on avait une caisse qui mutualisait tous les risques par canton, alors, quand les coûts augmenteraient de 3%, les primes augmenteraient de 3%.

■ **Un des arguments forts des opposants, notamment en Suisse allemande, c'est cette idée de l'étatisation de l'assurance-maladie...**

Le modèle c'est une institution autonome de droit public mais indépendante de l'Etat qui ne serait qu'un des partenaires du système. Les associations de patients, les prestataires de soin et les cantons seraient aussi partenaires.

■ **Les trois dernières initiatives sur la caisse unique ont été refusées à plus de 70%. En quoi le projet de 2014 permettra-t-il de gagner?**

Le système continue de se dégrader au niveau de la lisibilité, la transparence et la

logique dans la fixation des primes. Ce projet-là est plus simple. Il se concentre sur l'organisation du système et non pas sur le type de financement. Il y a eu une mise en évidence d'incohérences fortes dans le financement « canton par canton » qui, à mon avis, ont contribué à rendre visibles les défauts majeurs du système actuel avec les primes payées en trop par certains cantons et pas assez par d'autres.

■ **Sans l'initiative, on pourrait donc revoir le scénario de ces dernières années?**

Sans l'initiative, c'est même programmé que cela se reproduise. Les 61 caisses vont à nouveau se retrouver dans des situations où leurs collectifs d'assurés seront trop petits dans certains cantons pour couvrir les coûts qui peuvent fluctuer massivement d'une année à l'autre. Ils auront forcément besoin d'aller prendre dans les primes payées par d'autres assurés d'autres cantons pour payer les frais qui peuvent survenir dans un canton. L'étalement entre primes et coûts n'est ainsi pas du tout assurée canton par canton. Une seule agence par canton garantit par contre des collectifs d'assurés de taille suffisante.

■ **Si vous aviez été élu conseiller fédéral en 2011, auriez-vous proposé autre chose qu'Alain Berset?**

Je ne fais pas de politique fiction. Je note simplement qu'Alain Berset a proposé un contre-projet et qu'il a convaincu le Conseil fédéral de le faire, ce qui veut quand même dire qu'il y a eu un constat clair du Conseil fédéral et de sa part que le système a des défauts de construction majeurs, comme notamment sa proposition d'un pool qui mutualise les hauts risques. Il y a donc eu à un moment le constat que les propositions des initiants étaient les bonnes.

■ **Comment se fera la transition?**

Nous pensons qu'il y a des moyens très modérés et pragmatiques de mise en œuvre possible. A titre personnel, je plaide pour que, au moins pendant la transition, on fasse surtout ce qui est prioritaire: un modèle de type caisse de compensation. Une agence par canton collecte l'ensemble des primes et assure le financement de l'ensemble des coûts. L'assurance chômage est organisée ainsi. C'est décisif et cela résout le problème de l'opacité et de la fluctuation massive des primes.

■ **Quelles économies permettrait une caisse publique?**

Le passage à une caisse conduira à des



Pierre-Yves Maillard est né en 1968. Il siège au National entre 1999 et 2004 avant de devenir conseiller d'Etat. Il fut aussi secrétaire régional de la FTMH Vaud Fribourg de 2000 à 2004.

économies de fonctionnement et d'efficacité représentant des centaines de millions. Il n'y aura plus les frais de marketing, de publicité, de démarchage. Quelques directeurs devront chercher un autre job. Le travail lié à la mutation de 500 000 à un million de personnes par an disparaîtra.

■ **Si l'initiative est acceptée, que se passera-t-il avec les réserves des assurances?**

Les six milliards de francs de réserve seront immédiatement versés à la caisse nationale et ensuite attribués à chaque agence. Cette somme n'appartient pas aux assureurs mais bien aux assurés. Comme 1 à 2 milliards suffisent pour les réserves, il y a 4 milliards au moins à disposition du système pour gérer par exemple une partie de la transition. On peut en placer une partie et utiliser les rendements pour alléger le poids des primes et pour faire des campagnes de prévention.

■ **La caisse publique permettrait donc de mettre l'accent sur la prévention?**

L'OCDE, qui a analysé le système suisse de santé, a estimé que l'essentiel des gains d'efficacité pouvait être obtenu par une meilleure prévention. Nous sommes un des pays où la prévention est la moins développée. Dans le système suisse d'assurance-maladie, aucun assureur n'a intérêt à financer la prévention avec des con-

trats de 12 mois avec les assurés. Sur le diabète, la maladie d'Alzheimer, le cancer, les assureurs devraient se battre pour organiser des systèmes de financement qui incitent les médecins à se mettre en réseau, à s'échanger les informations. On n'a jamais vu une pub des assureurs pour attirer ce genre de cas lourds chez eux. Sur les pubs, on voit toujours des gens en bonne santé.

■ **La campagne 2007 a été marquée par une bataille de chiffres. Qu'en sera-t-il cette fois ?**

Le conseiller fédéral Couchepin avait dit en janvier 2007, alors qu'en principe on n'annonce les primes qu'en automne, que les primes 2008 n'augmenteraient que de 2%. Or, que s'est-il passé? Des primes artificiellement basses ont été fixées pour 2008. Les comptes ont été bouclés au printemps 2009, avec un gros déficit. Ce qui a conduit à une hausse de plus de 10% en 2010.

■ **La même opération se répète-t-elle cette année?**

Tout l'indique en effet. Il est à craindre que les assureurs soient tentés, avant la votation, de fixer des primes 2015 artificiellement basses pour couvrir les coûts réels de la santé. La modération des primes 2015 se fera à nouveau au détriment des primes 2017. Si l'initiative devait échouer, on revivra de nouveau les difficultés de ce système. Il faut espérer que l'arnaque ne marchera pas deux fois.

■ **Quelle devait être la hausse 2015?**

De nombreux assureurs devraient avoir une hausse de prime pour 2015 à deux chiffres. C'est pour cela qu'il y a eu un lobbying intense pour que l'on vote en septembre et pas en novembre. Pour éviter cette hausse à deux chiffres, les assureurs sont en train de demander à l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) d'accepter qu'ils dissolvent des réserves pour financer les déficits, ce qui permet de déposer des primes artificiellement basses. Santéuisse, la faïtière des assureurs, a du reste annoncé début juillet une hausse probable des primes maladie de 4,5%, ce qui n'est pas rien puisque c'est deux fois plus élevé que les trois années précédentes, mais bien plus bas que la hausse réelle et impopulaire à deux chiffres que certains assureurs devraient annoncer.

Interview: Yves Sancey/syndicom - Le Journal

Pensionnés

Mardi ■ **PV Fribourg**
2 septembre

Pique-nique au chalet des Gros Prarays aux Monts de Marsens

Accès par le bus pour Marsens, départ de Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Par voiture privée: rendez-vous devant la boucherie de Marsens à 11h55 pour y prendre les passagers du bus. Retour de Marsens à 16h26 ou à 17h19, arrivée à Fribourg à 17h20 ou à 18h00. La soupe du chalet et les cafés sont offerts. Pour le reste, chacun apporte son en-cas. Les desserts sont les bienvenus. Boissons à disposition sur place à des prix raisonnables. Le pique-nique a lieu par n'importe quel temps. Inscription jusqu'au samedi 30 août au plus tard, en indiquant votre mode de transport, auprès du vice-président, Franz Rohner, tél. 026 493 20 15, e-mail: franzrohner@bluewin.ch ou auprès du secrétaire, Jacques Zulauff, tél. 026 668 21 37, e-mail: jzulauff@hotmail.com

Mardi ■ **PV Neuchâtel**
9 septembre
Hôtel des Communes
Geneveys-sur-Coffrane

Assemblée générale

Programme: dès 11h15: apéritif facultatif, 12h: dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade mêlée, émincé de veau, sauce champignons, purée de pommes de terre, légumes, dessert maison. Prix: 25 francs, sans les boissons. Café offert par la section. 14h30: assemblée, salle du 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire. Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus. Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70, jusqu'au vendredi 5 septembre 2014, dernier délai.

Mercredi ■ **PV Vaud**
17 septembre

Balade magnifique dans l'Emmental. Inscriptions jusqu'au 5 septembre 2014 par carte postale adressée à René Guignet, route d'Aubonne 9a, 1304 Cossonay, ou par courriel: rene.guignet@hotmail.ch en mentionnant: nom, prénom, adresse et nombre de personnes. Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de Sumiswald-Grünen.

Balade entre Wasen I.E et Langnau. Nous vous proposons le programme suivant: départ de Lausanne à 8h20, voie 1 avec l'IC 717, direction Berne où nous changerons de train, pour embarquer à la voie 13A, à 9h50 direction Sumiswald-Grünen. De ce lieu, un bus nous emmènera jusqu'à Lüderenalp d'où, grâce je l'espère à un soleil resplendissant, nous jouirons d'une vue extraordinaire sur les Alpes avec le trio magique de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau d'un côté et du Jura de l'autre. A partir de 11h45, l'apéritif et le repas vous seront servis au restaurant du même nom avec au menu: un potage, l'assiette emmentaloise «jambon du marché, lard, saucisse, pommes de terre, haricots et carottes» suivi d'un dessert onctueux. Après le repas, vous aurez encore largement le temps de faire une balade pour apprécier, sous plusieurs angles, ce panorama à 360°, avant de reprendre le bus du retour à 15h40 pour regagner Sumiswald-Grünen. A 16h19, nous monterons dans le train direction Berne d'où nous repartirons de la voie 5 à 17h35 pour arriver à Lausanne à 18h40. Pour la prise en charge des frais du repas et des boissons (blanc, rouge, eaux minérales et café), une participation de 60 fr. vous est demandée. Cette dernière sera encaissée durant le voyage d'aller et nous vous remercions d'avance de prévoir la monnaie en conséquence. Une belle journée en perspective pour laquelle nous nous réjouissons d'avance de votre nombreuse participation. Recevez nos amicales salutations. **Votre comité**

Décès

Balmer André, mécanicien, Conches; décédé dans sa 78^e année. PV Genève.

Bieri Hedwig, vve d'Armin, Aegerten; décédée dans sa 95^e année. PV Biel-Bienne.

Cappellin Daniel, pilote de locomotive, Evionnaz; décédé dans sa 39^e année. VPT TMR.

Clerc Jérôme, chef de section, Pully; décédé dans sa 81^e année. PV Vaud.

Grubenmann Alfred, mécanicien, Neu-

châtel; décédé dans sa 81^e année. PV Neuchâtel.

Jeanmonod Cécile, vve de Roger, Etoy; décédée dans sa 93^e année. PV Vaud.

Riedo Bernard, ct pens, Neuchâtel; décédé dans sa 94^e année. PV Neuchâtel.

Ruppen Marie, vve de Moritz, Céligny; décédée dans sa 82^e année. PV Genève.

Scascighini Gabriel, employé de manœuvre, Lausanne; décédé dans sa 63^e année. PV Vaud.

Pensionnés

Mardi ■ **PV Fribourg**
23 septembre

Départ de Châtel-St-Denis à 10h.

Balade de deux heures environ de Châtel-St-Denis à Attalens en passant par le mont Vuarat, parcours vallonné mais sans grande difficulté.
Aller: de Fribourg en train, dép. 08h31, Romont arr. 08h48/08h49 Bulle arr. 09h08 changement de train, dép. 09h33, Châtel-St-Denis arr. 09h56.
Retour: Attalens dép. bus 15h33. Palézieux arr. 15h43, dép. train 15h50 Romont arr. 16h06/16h11, Fribourg arr. 16h28.
Palézieux train 15h46 Châtel-St-Denis 15h57/16h, Bulle arr. 16h27.
Chacun se munit de son titre de transport.

La commission d'animation de la PV Fribourg vous convie en Veveyse pour sa marche annuelle. Ainsi, tous les districts du canton auront été découverts.

Repas de midi en commun, vers 12h30 à l'Auberge de l'Ange à Attalens pour le prix de 25 fr. Menu: salade mêlée œufs/lardons, rôti de porc, gratin dauphinois, légumes, glace. Les personnes ne voulant pas rester pour dîner nous quittent à l'arrivée de la marche. A mentionner lors de l'inscription. Les non-marcheurs peuvent nous rejoindre pour le repas de midi, mais doivent également s'inscrire. Le verre de l'amitié sur le parcours ainsi que le café au repas de midi sont offerts par la section.

Inscription obligatoire pour la marche et le repas de midi jusqu'au mercredi 17 septembre auprès de Charly Humbert, 026 401 16 01 ou Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26. Cette sortie a lieu par n'importe quel temps.

Cordiales salutations et à bientôt.

Jacques Zulauff

■ **Sous-fédération RPV**

Une place libre à la «Coges»

La commission centrale s'est réunie le 12 août à Buchs pour une séance ordinaire. Hanspeter Eggenberger, président central, a donné quelques informations sur les dossiers CFF en cours. La radio «Lisa» est sujet à discussion dans les régions, mais on ne sait malheureusement pas encore quand elle sera mise en exploitation. On ne sait pas non plus quand aura lieu la livraison des smartphones et minitables du projet MIT, ni qui aura quel appareil. L'objectif de fin 2015 pour que chaque collaborateur soit connecté est par contre toujours valable.

Le président central a indiqué que personne ne s'était annoncé dans les délais pour le poste vacant à la commission de gestion. Le délai est dès lors prolongé et toute personne intéressée doit s'annoncer soit à son président de section soit au président central. La dernière assemblée des délégués s'est bien déroulée. A l'agenda, la conférence des présidents des 13 et 14 octobre prochain. L'ordre du jour provisoire a été établi.

RPV

Sacré Capote!!! – Hommage à Daniel Cappellin

En ce dimanche ensoleillé du 17 août, tu nous as quittés en pratiquant une de tes passions, laissant derrière toi des personnes profondément touchées par ce départ si soudain, si brutal. A présent, il nous reste les souvenirs...

Ces passions, tu les vivais pleinement. Le vélo, les balades en montagne, la moto, la peau de phoque, la découverte d'autres cultures par les voyages...

Tu aimais la vie, tout comme tu aimais les gens. Tu avais toujours une sympathique attention à leur égard, agrémentée d'un joli sourire.

Tu t'intéressais à la vie d'autrui, parfois un peu trop, on te le faisait souvent remarquer. «Pis alors», c'était toi, ta manière d'entrer en contact, au final on s'en amusait...

A chaque événement dans l'une de nos vies, c'est toi qui prenais l'initiative de préparer une petite carte. Aujourd'hui les mots nous manquent, c'est nous qui ressentons ce besoin d'exprimer ce que nous avons sur le coeur, sur ton authenticité, sur tout ce que tu as pu donner dans ta trop courte vie...

Sacré Daniel, tu n'arriveras plus à la prise de service avec ton sac «Buenos Aires» dans lequel il y avait ton pique-nique, si

gentiment préparé par ta chère maman. Ce dernier contenait parfois tout le nécessaire pour le café, afin de rendre agréables et conviviaux nos moments de pause dans nos locaux de Vernayaz et de Châtelard-Frontière...

Tous ces instants partagés en ta compagnie, au travail ou en privé, les discussions, ton opinion très personnelle sur les sujets, resteront à jamais gravés dans notre coeur et ils vont nous manquer...

En montant la crémaillère, on a une vue magnifique sur l'Aiguille de Mex. Tu la surnommait «Mon Aiguille», un nombre incalculable de fois tu as atteint son sommet. Tu nous disais souvent «je suis si bien là-haut». Maintenant, quand on la regardera depuis en bas, nos pensées s'envoleront vers toi. Et comme tu le disais si bien, «pis alors, si tu veux» on se doit de te dire «Adieu»...
Bon vent Daniel...

Tes collègues TMR auxquels se joignent les collègues SNCF



Angle droit

Réduction du temps de travail imposée à une jeune maman

L'arrivée d'un enfant change énormément la vie de ses parents. Ce passage ne devrait cependant pas conduire à des changements unilatéraux dans les conditions de travail de la maman.

La loi offre actuellement une certaine protection aux (futurs) mères. Il existe néanmoins des supérieurs hiérarchiques qui ne veulent pas en entendre parler.

Marina attend son premier bébé et se réjouit énormément. Elle a bien sûr quelques doutes mais c'est normal. Il est clair pour elle qu'elle reprendra le travail après le congé-maternité. Lorsqu'elle informe son supérieur de sa grossesse, elle lui fait part de ses dou-

tes et lui dit qu'elle doit encore voir comment elle va s'organiser avec un 80%, puisqu'elle va élever son enfant seule. Un délai est fixé oralement: elle devra communiquer à son chef à cette date-là comment elle compte reprendre le travail.

L'employeur réduit le pourcentage sans la consulter
Marina s'étonne alors lorsqu'elle reçoit, avant la date fixée, un courrier de son employeur. Il y est confirmé que, comme convenu, elle partira en congé-maternité à la date X. Concernant son

retour, il est indiqué: «... elle reviendra à un taux de 50% à la date X.»

Etonnement compréhensible

Elle appelle alors son supérieur et lui fait part de son étonnement, aussi bien concernant sa date de reprise non discutée auparavant, mais aussi surtout concernant le changement de pourcentage de travail. Son supérieur lui explique que vu des surcapacités dans le secteur dans lequel elle travaille, l'employeur a décidé de modifier son temps de travail. Au plus tard dans

une année, elle pourra peut-être augmenter à nouveau. Il présente cela comme une situation win-win.

Les changements à négocier

Marina n'est pas d'accord. Certes, elle avait posé la question sur la possibilité de reprendre à un pourcentage plus bas après le congé-maternité et réaugmenter par la suite. Comme son supérieur avait l'air de penser que cela serait difficile, elle s'est demandé s'il ne valait pas mieux prendre les vacances qu'il lui reste à la fin du congé-maternité (ce qui le rallongerait de presque un mois) puis recommencer à 80%.

Aide de la protection juridique

Elle s'est ensuite renseignée auprès de l'équipe de protection juridique afin de savoir si le chef pouvait ainsi fixer la date de retour et s'il pouvait modifier son pourcentage de façon unilatérale, puisque ça arrange l'entreprise. Le SEV avait alors écrit un courrier à ce supérieur pour lui indiquer qu'aussi bien une modification du pourcentage de travail que la date de reprise devaient être négociées avec l'employé. Une réduction du temps de travail doit être signifiée comme telle mais serait de toute façon

non valable dans ces circonstances, puisque Marina est alors protégée par la grossesse. Le supérieur, qui pensait faire d'une pierre deux coups, n'était pas très content de recevoir un tel courrier et s'est de suite rendu sur la place de travail de Marina pour lui faire des remontrances. Même s'il lui souhaitait le meilleur, il n'aurait pas voulu qu'elle fasse intervenir le syndicat. Pour lui, elle pouvait désormais quitter totalement son emploi après le congé-maternité, puisque la confiance était rompue. Et il fallait qu'elle donne elle-même sa démission puisque lui ne pouvait pas le faire.

Le SEV est donc à nouveau intervenu, lors d'un entretien durant lequel on a indiqué clairement au supérieur les droits de Marina sur sa place de travail. Il a alors bien saisi qu'il ne pouvait modifier ainsi son contrat juste parce que c'était utile à la boîte à ce moment-là.

Retrouver la confiance

Entre-temps, Marina a eu son bébé et a repris le travail à 80%, après avoir pris deux semaines de vacances à la suite du congé-maternité. On ne parle désormais plus de confiance rompue.

La protection juridique SEV

Workshops pour les cadres des CFF

« Favoriser l'équilibre entre travail et famille »

Le Syndicat du personnel des transport (SEV) invite les cadres des CFF à participer à un des workshops suivants:

Mardi 11 novembre 2014

(en allemand)

16.30-18.00

Hôtel Ador, Berne

Laupenstrasse 14

Mardi 18 novembre 2014

(en français)

16.30-18.00

Hôtel Alpha Palmier, Lausanne

Rue du Petit-Chêne 34

Direction

Frau Elisabeth Häni (Berne) – Elodie Baerlocher (Lausanne)

Bureau UND

Apéritif (après le Workshop)

Inscription jusqu'au 4 novembre 2014

par mail à l'adresse: kader@sev-online.ch

Nous nous réjouissons de votre nombreuse participation.



SEV
Kader
Cadres
Quadri

A vendre: sacoche VPT sur
www.vpt-online.ch au prix de 30 francs



Aide sociale

Pétition de soutien aux démunis

A Genève, la mobilisation est de mise contre la baisse de l'aide sociale. L'ALCIP et d'autres associations récoltent des signatures pour une pétition. Voici la lettre qui sera envoyée au Conseil d'Etat et au Grand Conseil.

Mesdames, Messieurs,
Le 11 juin 2014, le Conseil d'Etat annonçait dans son point de presse un changement du règlement d'application de la Loi sur l'insertion et l'aide sociale (LIASI), impliquant une baisse du supplément d'intégration lié au Contrat d'aide sociale individuelle (CASI). Celui-ci passera de 300 fr. à 150 fr. par mois dès le 1^{er} septembre 2014. Le Conseil d'Etat invoque une économie de près de 9 millions dont une partie devrait être affectée à l'acquisition d'une

formation de base pour les personnes à l'aide sociale. Cette mesure intolérable s'attaque aux plus démunis dans une ville réputée pour être une des plus chères du monde. Elle est indigne d'un Etat social. Elle rompt la solidarité envers les plus précarisés. Elle compromet la cohésion sociale de notre canton.

■ Cette baisse de 150 fr. représente près de 12% sur le cumul de l'entretien de base et du CASI pour une personne et une perte de 300 fr., soit plus de 14% pour un couple.

■ De nombreuses personnes à l'aide sociale doivent compenser avec ce forfait la part de loyer dépassant la limite du barème, en plus d'autres factures (téléphone, TPG, vêtements, SIG, etc.). Elles n'auront ainsi plus les moyens pour vivre décemment une fois ces frais payés. Comble de l'absurde: certaines paient des arriérés de loyers contractés avant leur de-

mande d'aide pour garder leur logement. Cette réduction le rendra impossible et risquera de provoquer des centaines d'expulsions générant des coûts humains et financiers encore plus élevés pour la société (logement en foyer ou hôtel).

■ Cette mesure met en péril l'intégration sociale, elle isole socialement plus encore les adultes ainsi que leurs enfants. Nombre de relations sociales et professionnelles se tissent dans des lieux qui impliquent un minimum de dépenses (accès internet pour recherches d'emploi, sorties en famille, etc.).

■ Après la première suppression des forfaits vêtements et TPG en 2006, une deuxième diminution a été introduite par le contrat d'aide sociale individuel (CASI), qui supprimait 300 fr. au forfait de base pour l'accorder sous condition de mérite. Un barème plus bas pour les jeunes adultes était aussi instauré.

■ Le CASI a été présenté par les autorités, et ce malgré les critiques des professionnels de l'action sociale, comme le levier principal de l'intégration sociale, un instrument d'incitation à l'effort.

■ En février 2012 est entrée en vigueur la nouvelle loi sur l'insertion et l'aide sociale individuelle (LIASI). Celle-ci, outre la suppression du RMCAS, a reporté la charge de l'insertion professionnelle sur la LIASI. De plus, certaines dispositions de la loi n'ont pas été respectées, telles que l'ajustement des maxima de loyer et l'augmentation de la franchise sur le revenu.

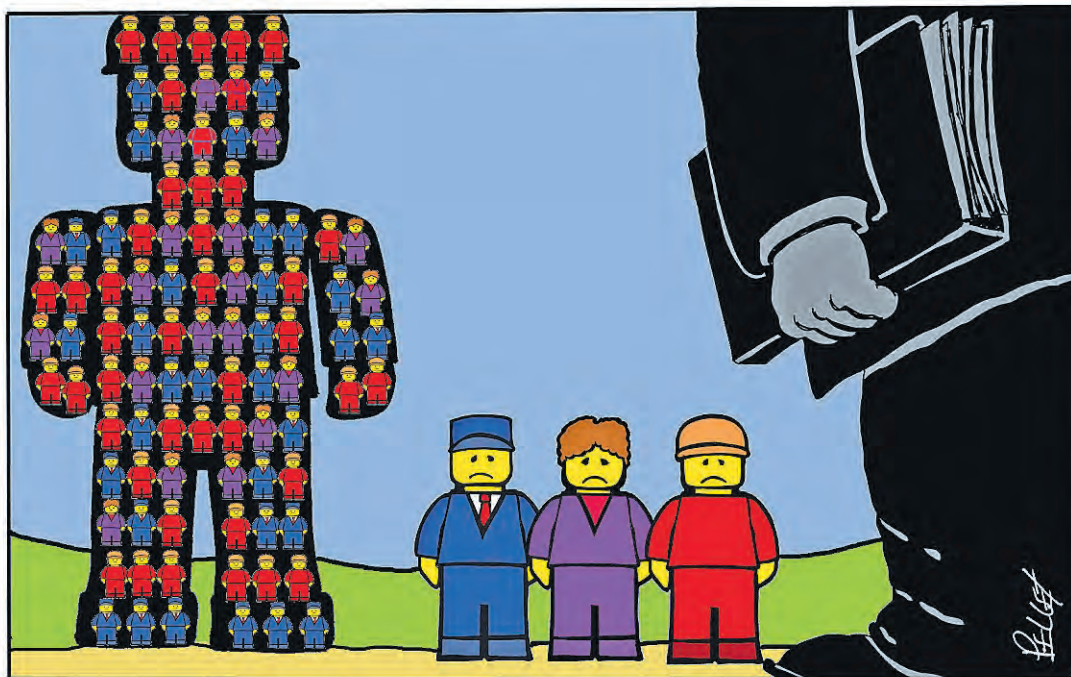
Comment justifier l'attribution des économies ainsi réalisées à plus de mesures d'insertion alors qu'en 2013, l'Hospice général n'a utilisé qu'un tiers de l'argent à disposition pour ces tâches! Le message donné par la diminution de moitié du montant de ce supplément d'intégra-

tion est catastrophique. Alors que la précarité touche de plus en plus d'habitants à Genève, cette décision est une mesure qui stigmatise et appauvrit les plus pauvres. Elle exige inconsidérément qu'ils contribuent à la réduction du déficit de l'Etat. Les signataires de cette pétition refusent l'injustice de ce processus. La réponse à la question de l'augmentation des dépenses liées à l'aide sociale est à chercher ailleurs que chez une population déjà particulièrement précarisée.

En conséquence, les pétitionnaires demandent au Conseil d'Etat et au Grand Conseil d'annuler cette baisse de prestation financière et sociale et d'appliquer la loi telle que votée le 11 février 2011 par le Grand Conseil, soit d'aligner les montants des maxima de loyer pris en compte et de franchises sur le revenu tels que définis par la loi sur le RMCAS.

vbo

PELLET PIOCHE: Seul, on ne fait pas le poids



EN VITESSE

Convention franco-suisse

A l'approche de la réouverture du tronçon ferroviaire Delle-Belfort, la Suisse et la France ont signé une convention sur la ligne ferroviaire entre Delle et Belfort. Le texte définit les tâches des acteurs franco-suisse dans la construction, la gestion et le financement en vue de la réouverture de ce tronçon sur la ligne Bienne-Delémont-Belfort. Les coûts des travaux sur sol français sont estimés à 110 millions d'euros. La Confédération et le canton du Jura y contribuent à hauteur de respectivement 24,7 et 3,2 millions d'euros, participation qui s'explique par les avantages que représente ce projet pour la Suisse, a expliqué l'OFT. La réouverture de cette ligne longue de 22 km permettra d'établir une connexion avec le TGV Rhin-Rhône avec un arrêt en gare de Belfort-Montbéliard.

Nouveau minibar, anciens problèmes et fausses affirmations

Les stewards abandonnés à leur sort

Ça continue à bouillonner du côté d'elvetino. Des affirmations erronées et crasses énervent le personnel des minibars.

C'est avec fierté que les CFF ont présenté les nouveaux minibars il y a quelques mois, depuis lors en exploitation sur les IC entre Berne et Zurich. Une pile à combustible fournit l'énergie pour la machine à café, désormais capable de faire des cappuccino et des latte macchiato.

La cheffe sur le terrain, brièvement

Pour promouvoir ces minibars flambant neufs, la cheffe de la Division Voyageurs s'était même transformée en stewardess début avril. «blick.ch» n'avait d'ailleurs pas manqué de se moquer quelque peu de la démarche... qui a duré aussi longtemps que les caméras tournaient. Il n'y aurait d'ailleurs pas eu autant de fausses déclarations sans cela, explique Regula Bieri, secrétaire syndicale SEV encadrant le personnel d'elvetino.

Dire que le nouveau minibar est plus léger, par exemple, c'est

juste «n'importe quoi». L'ancien minibar pesait 130 kg et le nouveau 205 kg. Les nouveaux sont hauts de 160 cm, à savoir 20 cm de plus que les anciens, ce qui rend la vision moins bonne pour le personnel. Au niveau de la taille, les nouveaux minibars sont 21 cm plus longs et 4 cm plus larges. C'est déterminant vu les conditions dans lesquelles il faut déplacer ces engins. Comme il faut désormais pousser les minibars au lieu de les tirer, changement plutôt positif à la base, on ne peut guère éviter de foncer parfois dans les bagages ou les jambes des voyageurs; et les faisceaux laser futuristes devant les minibars n'aident pas beaucoup.

Perturbations de courant

La «nouveau planétaire» en matière énergétique montre encore des faiblesses. Car la nouvelle machine à café est non seulement plus lourde, mais elle consomme également davantage d'énergie. C'est pourquoi la pile à combustible, qui produit l'énergie nécessaire, s'arrête régulièrement plus tôt que prévu, souvent avant même d'avoir sorti les 120 expressos ou 60 cappuccino promis. La pile ne peut être chan-



Les minibars elvetino ont coûté 20 000 francs pièce, mais ne font pas que des heureux.

gée qu'à Zurich. Et lorsque la machine à café ne fonctionne plus, les stewards ne sont plus autorisés à la vente d'aucun autre article, allez comprendre pourquoi. Ils sont donc réduits à l'inactivité. Et ce, même si la pression à la vente est toujours très élevée dans l'entreprise. Lorsque le steward est interdit de vente, il lui manque ensuite les pourboires dont il dépend fortement vu les bas salaires pratiqués dans le secteur. Et les voyageurs comprendraient très bien si le steward s'excusait de ne pas pouvoir faire de café et proposait des boissons fraîches.

«Aujourd'hui, on ne sait jamais si le minibar va passer ou non, nous devons rapidement nous améliorer car la restauration ferroviaire est un service cen-

tral pour nos clients.» C'est ainsi que s'exprimait Jeannine Pilloud en avril dernier. Avec les nouveaux minibars, il ne reste plus grand-chose de cette promesse...

Le miracle de la technologie

A propos des boissons fraîches, ici aussi on n'a pas fait de progrès, au contraire: sur les «anciens minibars» (dans les trains depuis 2007), les boissons pouvaient être gardées au frais dans des tiroirs avec de la glace carbonique, dans les nouveaux, il n'y a pas de possibilité de tenir les boissons au frais. Elles doivent donc être entreposées dans les frigos du wagon-restaurant puis chargées sur le minibar, ce qui engendre un travail supplémentaire conséquent pour les stewards. Le risque de vol est également plus élevé qu'auparavant. Et les vols peuvent avoir comme conséquence des mesures disciplinaires, puisque l'inventaire n'est alors plus correct.

Assumer la responsabilité

«Les stewards sont pour ainsi abandonnés à leur sort», déplore Regula Bieri. On leur demande beaucoup mais personne n'est là quand il leur faut

du soutien, ni les supérieurs, ni l'entreprise. Les employés, soutenus par le SEV, demandent dès lors que la vérité soit faite et communiquée officiellement quant à ces minibars qui étaient censés amener des améliorations. elvetino doit assumer ses responsabilités et défendre les stewards, il en va du devoir de diligence de l'entreprise. En ce qui concerne les anciens problèmes liés à la pression sur le chiffre d'affaires, les CFF et elvetino doivent faire preuve d'objectivité. Coaching et gestion du personnel sont les clés, en lieu et place des mesures disciplinaires. On ne décèle pour l'instant aucune évolution positive de ce côté-là, malheureusement. Au chapitre des problèmes non résolus, il y a aussi les lieux de pause. Des locaux de pause tels que prescrits par la loi ne sont à disposition des employés elvetino que dans 4 gares sur 13. Ils ne peuvent en effet pas toujours utiliser les locaux prévus pour le personnel CFF en raison des différences dans les systèmes de fermeture. Là non plus les promesses faites depuis longtemps, y compris des CFF, n'ont pas été tenues. pan/Hes

Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»

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° 15:

La gare de Reggio Emilia (Italie).

Le sort a désigné **Josef Rohrer, domicilié à Konolfingen,**

membre de la section PV Berne.

Il 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 3 septembre 2014.

