

## Journée de branche

Les membres VPT rail ont discuté, entre autres, des services du personnel.

Page 4



## Le SEV sur des finances saines

Le comité SEV s'est penché la semaine dernière sur les comptes 2014 qui présentent un bénéfice.

Pages 2 et 3

## TL: la direction reporte les négociations

Les négociations portant sur la CCT TL qui devaient se poursuivre ce 19 mars ont été reportées au 2 avril par la direction qui souhaitait un break.

Page 5

## Manifestation du 7 mars à Berne

# 20 % d'inégalité, 100 % d'injustice!

**Plus de 12 000 personnes ont manifesté pour l'égalité salariale et contre l'augmentation de l'âge de la retraite.**

**«Liberté, égalité, solidarité» ont été les maîtres mots de la journée.**

Les femmes gagnent moins que les hommes pour des raisons qui ne sont pas explicables objectivement.

«Est-ce que c'est injuste? Oui! Est-ce que ça vous met en colère? Oui!»

Les participants à la manifestation du 7 mars étaient unanimes pour dire «maintenant, ça suffit» et pour demander qu'on ait enfin des contrôles et des sanctions en cas de violation de la loi sur l'égalité... puisqu'attendre que les employeurs suivent les directives d'eux-mêmes a bien montré ses limites!



Dossier pages 10 à 12

Ils étaient 12 000 à défilé dans les rues de Berne puis à se réunir sur la Place fédérale pour protester contre l'injustice.

## Victoire syndicale!

La lumière du jour a une influence déterminante sur le biorhythme (alternance du jour et de la nuit) et par conséquent sur la qualité du sommeil. Le Tribunal fédéral vient de donner raison à Unia qui avait saisi la justice genevoise. Ainsi, Manor Genève doit accorder 40 minutes de pauses supplémentaires payées au personnel concerné. Qu'en est-il aux CFF?

Focus en page 16

## Gothard: pas besoin de deuxième tube pour les voitures privées

# Le BLS peut offrir une alternative bon marché

■ «Un convoi BLS au Gothard est tout à fait possible», a expliqué **Urs Hochuli, directeur du transport voitures au BLS**, le 27 février lors d'un voyage de presse des journalistes ferroviaires.

Il y a souligné, ainsi que dans l'interview de ce numéro, que les sept trains-autos nécessaires pourraient être réutilisés au Lötschberg et au

Simplon, après les trois ans de fonctionnement au Gothard.

Ceci est un «coup de chance», puisque les trains-autos actuels du BLS doivent être remplacés d'ici 2030. Le BLS pourrait donc assumer une grosse partie de l'investissement, estimé à 70 millions de francs, ce qui épargnerait la Confédération.

Urs Hochuli explique aussi pourquoi

les CFF veulent abandonner le transport voitures sur le tronçon Briguelle à fin 2017 et comment le BLS travaille étroitement avec le tourisme valaisan, un partenaire important pour lui.

Interview pages 6 et 7

## EN VITESSE

Convention  
d'entreprise sous toit

■ Les employés RhB ont accepté la nouvelle convention d'entreprise lors d'une assemblée générale le 9 mars.

Parallèlement à quelques améliorations (hausse des indemnités du dimanche, de nuit, etc. – voir *contact.sev* 3/2015), le temps de travail annuel est augmenté de six heures. Ce dernier point a été longuement discuté et de vives critiques ont été formulées. Le SEV a clairement fait savoir que ce genre de mesures ne peut être accepté sur le long terme et devra être corrigé assez rapidement. Une résolution dans ce sens a été adoptée par l'assemblée, qui demande que le RhB passe à moins de 2100 heures annuelles de travail à moyen terme, et que l'entreprise soit transparente sur les effets du franc fort et qu'elle revienne en arrière dès que la situation le permettra.

Notion de «taux de  
salaire minimal»

■ La Cour européenne de justice a clarifié début mars, dans un arrêté, la notion de «taux de salaire minimal» des travailleurs détachés. La directive relative au détachement des travailleurs prévoit qu'en matière de taux de salaire minimal, les conditions de travail et d'emploi garanties aux travailleurs détachés sont fixées par la réglementation de l'Etat membre d'accueil.

Elektrobudowa Spółka Akcyjna («ESA»), une société polonaise, avait conclu, en Pologne et en application du droit polonais, des contrats de travail avec 186 travailleurs avant de détacher ces derniers auprès de sa succursale finlandaise en vue de l'exécution de travaux d'électrification sur le chantier de la centrale nucléaire d'Olkiluoto, dans la commune d'Eurajoki en Finlande.

Cette tentative de dumping a été dénoncée par la Cour européenne par un arrêté publié début mars.

## Le comité SEV approuve les comptes 2014

## Des finances saines pour

**Les comptes 2014 bouclent sur un bénéfice de 212 000 fr. Le recul des membres a pu être compensé par une baisse des charges.**

Le chef des finances Aroldo Cambi a expliqué au comité le développement de la situation financière: année après année, avec le recul du nombre de membres et la hausse des coûts du personnel et des biens, la facture se détériore de quelque 275 000 fr. De ce point de vue, 2014 a donc été plutôt bonne. Le recul des membres, avec un solde négatif de 555 personnes, a un impact d'environ 1% sur les contributions. Ce résultat 2014 est dû à des recettes meilleures dans les prestations de service, à des contributions d'applications CCT légèrement plus élevées et un rendement de la fortune

meilleur. Mais avant toute chose, c'est le maintien à un niveau plus bas des frais des biens et services qui a permis d'avoir un résultat final meilleur qu'en 2013. Les comptes affichent ainsi un excédent de 212 000 fr. dans lequel figurent déjà les 500 000 fr. versés à la Coopérative des maisons de vacances SEV afin de stabiliser le bilan de l'hôtel Brenscino en raison d'une mauvaise saison.

Une base financière solide  
pour l'avenir du SEV

Aroldo Cambi a constaté: «Nous avons un bilan sain et ainsi une bonne situation pour le futur, où il faudra avoir à l'œil certains risques reconnus.» Il a ainsi évoqué le taux d'intérêt, qui aura des conséquences de plusieurs centaines de milliers de francs sur les rendements, ainsi que l'hôtel Brenscino, où les incidences des mesu-

res introduites ne sont pas encore prévisibles. «Grâce aux mesures d'économies, en particulier sur le journal des membres, on pourra encore renoncer durant quelques années à une hausse des cotisations», a assuré Cambi. Le comité a suivi la direction syndicale et le service de révision des comptes et accepté le résultat 2014. Le bénéfice sera mis au crédit des comptes 2015.

## Nouveau service de révision

Le SEV attribue la révision des comptes pour une durée de quatre ans. Ces dernières années, c'était l'entreprise T&R SA qui en était chargée. Pour les quatre prochaines années, le comité a confié cette tâche à Core Partner SA; cette entreprise s'occupe déjà de la révision de la caisse de pension SEV; le SEV peut ainsi générer des économies.

La Commission de gestion  
porte un regard positif

Le comité s'est aussi penché sur le rapport de la Commission de gestion (Coges). Son président Kurt Wüger a tiré un bilan globalement positif. Les membres de la commission ont constaté une bonne ambiance après avoir discuté avec des membres du personnel SEV et lors de manifestations de notre syndicat. En particulier, il mentionne que le comité assume ses tâches de manière plus active qu'au début de la nouvelle organisation. En outre, il constate que le rajeunissement de l'effectif a conduit à une amélioration du climat de travail. La Coges a aussi tout particulièrement apprécié l'engagement de plusieurs femmes ainsi que le projet de coaching des sections qu'elle recommande de poursuivre.

Peter Moor/vbo

## Une seule carte à puce pour monter dans tous les transports publics

## Le «SwissPass» débarque

**Dès le 1<sup>er</sup> août, tous les clients recevront leur abonnement général ou demi-tarif sous cette forme. Les abonnements communautaires suivront en 2016, et d'autres titres de transport et services de partenaires s'y ajouteront ultérieurement. L'Association des consommateurs alémaniques menace de déposer une plainte.**

Le secteur des transports publics a donné son feu vert pour lancer la vente du «SwissPass» dès le 15 juin, ont annoncé tout récemment les CFF et



Jeannine Pilloud, responsable du trafic Voyageurs aux CFF lors de la présentation du SwissPass le 10 mars dernier.

l'Union des transports publics (UTP). Cette carte à puce rouge est un premier pas important «dans la direction d'une bil-

letterie électronique à l'échelle de l'ensemble des transports publics», a expliqué le directeur de l'Union des transports

publics Ueli Stückelberger devant les médias, le 10 mars. «Le «SwissPass» correspond à la Suisse: il constitue une évolution et non une révolution», a-t-il toutefois précisé.

Un pas d'autant plus important que le «SwissPass» «ne permet pas seulement d'acheter des titres de transport, mais également des offres de partenaires», a indiqué Jeannine Pilloud, cheffe de CFF Voyageurs. Et celles-ci seront continuellement développées et élargies.

La nouvelle ne fait toutefois pas que des heureux puisque l'Association des consommateurs alémaniques s'oppose au prolongement automatique des abonnements et menace de déposer plainte. *comm/vbo*

# affronter l'avenir

## LE COMITÉ EN BREF

■ Le comité a approfondi la thématique du **nombre de membres SEV**. Certes le recul de l'an dernier reste dans un certain cadre si on le compare aux chiffres des années précédentes. Néanmoins, on constate qu'il n'est pas aisé de recruter parmi ceux qui arrivent dans le monde des transports. Ceci conduit non seulement à une baisse du taux d'organisation, mais à l'augmentation de l'âge moyen de nos membres.

■ Autre point important: la place du **SEV dans le paysage syndical suisse**. Il n'y était pas question de décisions, mais de discussions de fond. Giorgio Tuti a esquissé trois options différentes: «gérer», ce qui conduirait à une diminution des prestations, «réorganiser»,

qui impliquerait des changements internes, et «investir», qui engendrerait un élargissement du champ d'action dans de nouveaux domaines et de nouvelles coopérations. Après les discussions en petits groupes, il n'a pas été possible de dessiner une image unique de l'évolution du SEV. Les avis ne sont pas encore forgés, pourtant une chose fait l'unanimité, le scénario «gérer» n'a pas d'avenir.

■ Après la création l'an dernier d'un groupe devant chercher des économies, un autre groupe examine de **nouvelles recettes**. Dans un premier rapport intermédiaire, le groupe a identifié plusieurs points qu'il va approfondir: de nouvelles formes d'affiliation, de

meilleures transitions entre l'apprentissage et la vie active, la vie active et la retraite, de même que la possibilité de recevoir des dons ou des legs.

■ L'ombre du Congrès a plané sur le comité qui a traité les requêtes des dernières années. Il a pu ainsi constater quelles sont les demandes pendantes et celles qui sont classées.

■ L'accompagnement **des membres occupant une fonction de cadre** est simplifié: au lieu d'un groupe de travail, c'est désormais la sous-fédération AS qui se charge des cadres de tous les groupes de métiers.

■ Enfin, le comité a approuvé la CCT que le SEV a négociée avec la Société de navigation du lac de Zurich (*contact* n° 3).

## ■ Action de recrutement SEV

### Merci Elena !



Première journée de recrutement 2015 le 5 mars: distribution de Biberli lors de la journée VPT rail.

## EDITO

### Deux plus deux égal quatre !

*Nous n'avons apparemment pas la même logique mathématique que la Confédération, en ce qui concerne le deuxième tube au Gothard. On veut en effet nous démontrer que deux plus deux ne font que deux. Ou, autrement dit, que nous ne roulerons que sur deux voies à travers le Gothard alors qu'il y en aura quatre. Que par exemple, nous resterons dans les bouchons la veille de Pâques en sachant très bien que le tunnel a la capacité nécessaire pour absorber le trafic. Nous devrions alors attendre stoïquement devant le tunnel, à côté d'une piste déserte, sans nous demander qui se paie totalement notre tête?*

*Pourquoi devrions-nous croire à une loi qui n'autoriserait qu'une voie dans chaque direction alors même que la loi déjà votée n'est pas respectée aujourd'hui et que le Conseil fédéral a même expliqué en avril 2014 vouloir proposer un objectif de transfert amoindri et édulcoré?*

*Le non-respect de la loi et de la Constitution est resté et reste encore sans conséquences, puisque la Suisse ne connaît pas la juridiction constitutionnelle.*

*Il est donc d'autant plus important de démontrer, avant la votation, qu'il existe des alternatives sensées et réalistes à la construction d'un «tunnel pour l'assainissement».*

*La déclaration du BLS, qui indique pouvoir proposer une solution de transfert, est, dans ce sens, une lueur d'espoir. Un rayon de soleil pour tous ceux à qui la protection des Alpes tient à cœur, et tous ceux qui, en 1992, ont cru la Confédération et ont voté pour les NLFA. On avait alors fait passer le coûteux projet (20 milliards) devant le peuple en promettant un transfert sur les rails du trafic marchandises à travers les Alpes.*

*Nous allons fêter l'inauguration du tunnel de base du Gothard l'année prochaine. Il faut espérer que le peuple aura refusé auparavant catégoriquement le projet routier qui lui fait concurrence. Car cela n'a pas de sens, tout comme deux et deux ne font pas deux, de dépenser deux fois le montant destiné à transporter des marchandises à travers le Gothard.*

*Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV*

Journée VPT rail du 5 mars à Olten

# Quelle place pour les ressources humaines dans l'entreprise ?

**René Tschantz, président de la branche rail, a accueilli les participants qui ont pu écouter notamment Markus Frei, chef des ressources humaines au SOB.**

La journée rail 2015 coïncidait avec la première journée d'action du recrutement du SEV. L'occasion pour les participants de goûter les biberli SEV, offerts par Elena Obreschkow, coach des sections.

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical en charge de la branche rail, a retracé un historique du syndicalisme en expliquant notamment qu'avant la paix du travail, la Suisse avait connu beaucoup de grèves et était même considérée comme la championne par rapport aux pays voisins. Il a aussi indiqué que la fin des années 70 avait marqué la rupture du partenariat social avec la politique de Margaret Thatcher, axée sur le néo-libéralisme, qui instaure la flexibilisation de la production, une grande importance donnée aux actionnaires, les suppressions de personnel, les rationalisations, le profit comme moteur principal. Les conséquences de ce mouvement sont encore d'actualité et il s'agit pour les syndicats de limiter les dégâts, de limiter sa propagation. On constate en effet un changement important au niveau des entreprises, avec des tentatives de tous côtés d'instaurer le salaire au mérite et de revoir les CCT à la baisse. « Il faut à tout prix éviter que ça aille encore plus loin ! » a expliqué Jérôme Hayoz, dont l'exposé a été suivi de nombreuses questions.

#### Avec qui et quand discuter ?

Un participant se demandait pourquoi on négocie en automne alors que les budgets sont bouclés en été déjà. Un



Discussion nourrie après l'exposé de Markus Frei, chef du personnel au SOB.

autre se demandait pourquoi ne pas inclure le Conseil d'administration dans les négociations, puisque ce sont finalement eux qui ont le dernier mot. Un suivant poussait l'idée encore plus loin puisqu'il prônait plutôt la discussion directement avec un représentant du Conseil d'Etat au lieu de « perdre son temps en allant négocier avec la direction ». Jérôme Hayoz n'est pas contre une action « guérilla » vers les cantons, qui agirait comme électrochoc pour les entreprises. Barbara Spalinger, sollicitée, a indiqué le faire déjà à Zurich, mais a également mis en garde les participants sur le fait « qu'on ne peut pas avoir de meilleurs salaires chaque année lors des négociations salariales, que la marge n'est pas toujours très grande et que cela dépend fortement des moyens des cantons ».

« Donner un coup de pied de temps en temps aux politiques, c'est bien mais il ne faut pas oublier qui est notre partenaire social », a-t-elle expliqué. Elle a cité l'exemple de la Jungfraubahn où les recettes sont très bonnes mais où la CCT est inexistante. Dans un tel cas, intervenir auprès du canton fait sens, pour faire bouger les choses. « C'est à nous de voir ce qui est le plus judicieux », a-t-elle complété. Il ne faut

peut-être pas toujours axer sur les augmentations salariales mais aussi viser parfois les conditions de travail. »

#### Euros et autres actualités

Quant aux demandes d'augmentations du temps de travail en conséquence du franc fort, il faut absolument refuser, selon Barbara Spalinger. « Toucher la CCT est exclu, puisque ce sont des conditions qui valent sur le long terme. Le taux de l'euro a déjà augmenté et ne justifie pas des changements à long terme. On peut faire des conventions pour modifier temporairement certaines choses mais pas toucher aux CCT », a-t-elle indiqué.

#### Chef du personnel: un médiateur ?

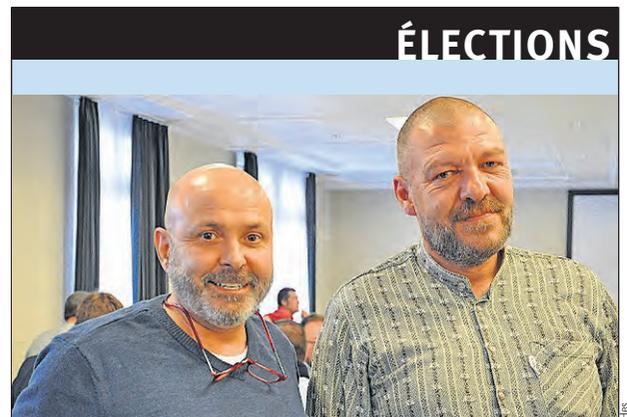
Durant l'après-midi, les participants ont écouté l'exposé de Markus Frei, chef des ressources humaines au SOB (Südostbahn), qui a suscité de nombreuses questions et remarques. Markus Frei estime que « pour être dans les ressources humaines, il faut aimer les personnes ». Il a un parcours professionnel riche et a débuté par un apprentissage de mécanicien avion, ce qui n'est pas le parcours type des chefs RH. Barbara Spalinger a déploré que le personnel soit toujours considéré, dans les comptes annuels, comme des coûts et

non pas une valeur et a relevé que les RH sont souvent tiraillés entre le personnel et la direction. Il faudrait des RH qui se mettent autour d'une table pour chercher des solutions, qui accompagnent les collaborateurs qui ont des problèmes de santé jusqu'à la retraite, etc. Certains RH osent dire ce qui ne va pas à la direction, heureusement, mais ce n'est pas le cas de tous. Pour Markus Frei, « emmener le syndicat

dans le bateau est indispensable pour arriver à quelque chose ». Malheureusement, les responsables RH ne savent pas toujours profiter des connaissances des employés et les ignorent purement et simplement, au lieu de les mettre à profit. « J'aurais bien voulu dire un peu plus dans les négociations l'année dernière, mais je dois parfois m'en tenir aux directives », a-t-il expliqué et déploré. Jérôme Hayoz a relevé que le rôle de médiateur entre employés et employeurs, cher à Markus Frei, n'était pas souvent effectif: « Les RH sont plutôt côté employeurs en réalité ». Quant aux évaluations du personnel, Markus Frei a expliqué vouloir des discussions non seulement axées sur les prestations mais aussi sur les besoins des collaborateurs, et vouloir se détacher des chiffres pour évaluer le personnel. Plein de belles intentions pour ce nouveau chef RH...

Henriette Schaffter

## ÉLECTIONS



Au chapitre des élections, deux nouvelles personnes renforcent le comité rail: **Heinz Disch, du MOB (à droite) et Andrea Sabetti, des FART de Locarno (à gauche)**. Ces deux membres complètent le comité qui n'était pas encore au complet. Il y a

maintenant six personnes qui le composent: René Tschantz, président, Michel Jaberg, membre, Christoph Locher, membre, Eleonora Wüthrich-Grab ainsi que les deux nouveaux. Rendez-vous est pris pour la prochaine journée VPT rail le **3 mars 2016**.

Transports publics de la région lausannois

# Négos CCT: la direction demande une pause

**La direction des TL a demandé le report de la séance de négociation prévue ce jeudi 19 mars. La prochaine rencontre aura lieu le 2 avril pour essayer de trouver une issue aux négociations actuelles.**

La situation est particulièrement tendue dans les négociations CCT TL-LEB. La direction a demandé le report des négociations de ce jeudi 19 mars. Le SEV a accepté l'idée d'une pause de réflexion pour tenter de trouver une issue à ce qui ressemble à une impasse.

Lors de la dernière séance de négociations du 5 mars, la délégation SEV a constaté que les positions étaient inconciliables sur la question du nouveau système

salariel. Afin de ne pas mettre en péril le résultat final des négociations et pour sortir de ce mauvais pas, elle a fait la proposition suivante:

- Revalorisation de salaire de 100 fr. par mois pour tous
- Maintien du système salarial actuel
- Aplanir les divergences sur les éléments restés en suspens à la fin de l'été (vacances; reconnaissance polyvalence M2, etc.)
- Fin des négociations à fin avril 2015
- Engagement du SEV à reprendre, dans trois ans, des discussions ne portant que sur un nouveau système salarial avant l'échéance de la nouvelle CCT.

Cette sortie de crise a été jugée peu attractive par la direction et ne répondant pas à ses attentes. La direction l'a balayée d'un simple revers de la main, tout en

souhaitant poursuivre les négociations. En outre, quelques jours plus tard, la direction a remis en cause un élément essentiel de la reprise du personnel LEB, l'intégration des indemnités de résidence et maladie. La direction s'attaque ainsi aux acquis sociaux et ceci est inacceptable. Pour les TL, le maintien du système salarial actuel engendre donc la disparition des avantages négociés, à l'instar de la reconnaissance de la polyvalence M1 ou de l'extension des FVP pour tous. Espérons que lors de la prochaine séance de négociations, la direction propose une solution permettant d'éviter des débats stériles.

**Vous, membres SEV, venez nombreux le mardi 24 mars à 19h30 à la Maison du Peuple pour vous prononcer sur le plan d'actions à adopter!**

vbo

## Où étaient les femmes du SEV?

J'étais à Berne, le 7 mars dernier, pour manifester mon opposition au plan Berset sur les retraites, à l'occasion de la Journée internationale des femmes. Une belle manifestation féministe colorée, avec plus de 10000 participantes et pas mal d'hommes solidaires ce jour-là. Côté romand, la délégation de notre syndicat était surtout constituée par une forte participation des retraités, avec leur casquette noire de chauffeurs de locomotives à vapeur. Côté alémanique, il y avait aussi une majorité d'hommes, d'un âge certain avec leur casquette noire, qui composait la délégation du SEV, dans le cortège de l'USS. Peu, trop peu de gilets violets parmi les rouges et les oranges portés avec fierté par les hommes du SEV! Où étaient-elles les cheminotes, les conductrices et les marinières du SEV? Bon, disons que certaines d'entre elles avaient l'excuse des tours de service. Les autres, le fait que la majorité alémanique de l'USS, mobilisait sur l'égalité salariale et que celle-ci est pratiquement acquise dans les

entreprises de transports publics. Mais, l'essentiel du plan Berset, c'est avant tout l'élévation de l'âge de la retraite des femmes et la flexibilisation de celui des hommes, avec comme récompense aux sacrifices consentis par la classe ouvrière, une diminution générale des rentes, obtenues par un abaissement du taux de conversion!

Dans d'autres pays, en Europe, ce projet d'austérité soutenu par un ministre «socialiste», aurait déclenché une série de grèves générales. Mais il ne faut pas rêver, nous sommes en Suisse, au pays de la Paix du travail! Avec Alain Berset, le patronat suisse a de fortes chances de faire aboutir son plan d'austérité pour les assurances sociales. Souvenez vous de l'époque quand Ruth Dreifuss, également ministre «socialiste», avait volé deux années de retraite à toutes les travailleuses de notre pays, l'un des plus riches de la planète!

Camarades, lorsque les chevilles et les genoux commenceront à faire souffrir nos collègues, quand il faut grimper cent fois par jour les rampes

d'escaliers des trains à deux étages pour le contrôle et que le dos de nos collègues conductrices de bus leur rappellera les milliers de kilomètres effectués derrière un volant, elles se souviendront, peut-être, de l'importance de manifester! Certaines luttes sociales peuvent paraître sans espoir, mais lorsque la mobilisation est portée dans la rue, celles-ci peuvent aussi se conclure par la victoire de la classe ouvrière. L'un des meilleurs exemples étant la détermination et le courage des nettoyeuses du ministère des finances de l'Etat grec, qui se solda par une victoire totale de leur combat. Alors, j'invite déjà toutes les collègues et tous les collègues, le 30 mai prochain, à Lausanne, pour la manifestation géante contre le plan d'austérité Berset.

Il faut prendre l'argent, pour le financement de nos assurances sociales, là où il a été planqué, dans les paradis fiscaux!

**Jean-Claude Cochard, représentant du SEV au comité de l'USV**

## CARNET DE BORD

### Dépassons le leurre de l'égalité salariale

On ne changera pas 19% de différence salariale entre hommes et femmes avec des ballons. Même s'il y avait du monde à Berne, sur la Place fédérale, pour demander que cesse cette discrimination, s'offusquer et se fâcher n'y changera rien. La discrimination directe – qui ferait que mon collègue homme gagne plus que moi alors que nous avons le même poste et la même formation – a finalement disparu. Elle était inique car à travail égal, le salaire doit être égal. Bien entendu, il doit bien subsister quelques Néanderthaliens, mais la loi est bien armée pour sanctionner ce type de discrimination. Pour cela, femmes – et hommes – se sont battus et nous comptons ne plus avoir à y revenir!



Aujourd'hui nous affrontons la discrimination marginale pour laquelle nous sommes moins bien armés. En effet, si le sexe joue comme un facteur aggravant lorsqu'il se couple avec l'origine sociale – qui permet l'accès aux professions les plus rémunératrices –, c'est surtout les interruptions de carrières qui pénalisent les femmes. Bien que ce soit souvent dans une décision conjointement assumée dans le couple, les femmes choisissent souvent de poursuivre leur vie professionnelle à temps partiel. Des décisions s'additionnent et pèsent dans les avoirs de deuxième pillier qui répercutent, à la retraite, ce qui s'apparente à un moins pour les femmes.

C'est pourquoi les manifs et les bonnes volontés, comme les politiques angélistes – sur le mode engagez des femmes aux postes dirigeants! – n'ont plus et n'auront plus d'effets à l'avenir, car ce qui pouvait être obtenu de cette manière l'a été. Nous devons assumer qu'aujourd'hui, ce n'est plus seulement le machisme ambiant ou l'inhibition des femmes qui empêche de réduire l'inégalité salariale, mais les lacunes d'une politique «de la famille».

Une telle politique nous concerne tous en tant que citoyennes et citoyens: il faut mettre en place des structures qui permettent – et obligent – femmes et hommes à s'occuper des enfants. Les pays du Nord l'ont fait et prouvent que mettre en place des congés parentaux a des effets bénéfiques sur la natalité, mais également sur la prospérité. Une politique volontariste oblige de faire une expérience dont certains croient, à tort, n'avoir pas besoin. Passer du temps avec les enfants, plus encore avec ses enfants, c'est une expérience précieuse et pédagogique. Car oui, changer les couches des bébés apprend l'humilité; gérer une bande d'enfants développe la capacité de mener à bien plusieurs tâches en même temps, sans parler de la gestion des priorités lorsqu'un enfant s'est ouvert le front sur le bac à sable et que ses frères et sœurs courent de l'autre côté du parc ou qu'il faut faire la lessive, la vaisselle et les courses avec une poussette dans un laps de temps de 60 minutes... Comme le disait un ami suédois: «Je crois que je suis devenu une meilleure personne d'avoir dû m'occuper de mes trois enfants, mais surtout cela m'a rendu plus humain professionnellement.»

Nous aurions dû revendiquer un congé parental pour tous à Berne! Et l'âge de la retraite à 62 ans pour tous!

**Valérie Solano**

Durant l'assainissement du tunnel du Gothard, un transport de voitures par rail serait possible et même avantageux



Urs Hochuli.

## « Nous pourrions proposer une solution »

*Si le peuple refuse un deuxième tube au Gothard, ce qu'espère le SEV, il faudra, durant l'assainissement du tunnel existant, un transport de voitures par rail entre Göschenen et Airolo. Urs Hochuli, directeur du transport voitures au BLS, confirme ici que le BLS peut mettre les moyens nécessaires à disposition. Et il explique comment il souhaite continuer à développer le transport voitures au Lötschberg et au Simplon.*

■ **contact.sev:** Urs Hochuli, vous avez dit le 27 février à des journalistes ferroviaires que le BLS pourrait, si nécessaire, transporter 5 millions de voitures par année via le Gothard. Ce n'était qu'une plaisanterie ou le BLS serait-il réellement intéressé par un tel mandat?

Urs Hochuli: Ce n'était pas du tout une plaisanterie. En 2010, l'Office des routes (OFROU) nous a demandé, en posant quelques conditions-cadres (voir encadré ci-dessous), si nous étions disposés à offrir un transport véhicules au Gothard. Nous avons répondu

que oui, en précisant que cela coûterait environ 36 millions de francs par année. C'était une estimation et non pas une offre ferme.

■ **Est-ce que ce montant est encore d'actualité?**

Le fait de pouvoir offrir ces capacités est toujours actuel. Le prix a été par contre calculé sur l'année 2009 et devrait être revu.

■ **Doit-on en conclure que vous seriez intéressés par un tel mandat?**

Nous avons répondu là à des journalistes qui nous ont posé la question. Nous ne voulons par contre pas nous immiscer dans la discussion politique sur le deuxième tube. La votation à ce propos aura lieu en 2016, et si le projet est refusé et qu'un transport voitures via le Gothard est nécessaire, nous pourrions proposer une solution.

■ **Vous avez aussi affirmé pouvoir réutiliser les sept nouveaux trains nécessaires par la suite: pourquoi? Vous devez remplacer vos trains?**

Nous devons effectivement remplacer une grande partie de nos huit trains actuels entre 2025 environ et 2030, car ils auront atteint leur limite d'âge. Nous ne devrions donc pas acquérir de trains supplémentaires uniquement pour ce mandat au Gothard. C'est

vraiment un coup de chance, quelque chose que nous n'avions pas planifié.

■ **Vous auriez besoin de combien de personnes au Gothard?**

Une estimation: 16 à 17 mécaniciens en plus. Le nombre de collaborateurs nécessaire pour charger les véhicules, régler le trafic, etc., n'a pas encore été étudié, puisque nous partons du principe que ce serait fait par l'infrastructure routière.

■ **En matière de transport-voitures, le besoin en personnel varie selon le trafic: comment résolvez-vous ce problème actuellement au Lötschberg et au Simplon?**

Il existe une planification an-

sonnée. Il n'y en

« Nous ne devrions pas acquérir de trains supplémentaires pour ce mandat au Gothard. C'est vraiment un coup de chance. »

nuelle, une planification à moyen terme et une à court terme. Les fluctuations saisonnières vont avec le job. Quand c'est ce qu'on appelle le «rush», il faut davantage de trains et si c'est le calme plat, il en faut moins. L'effectif du personnel est calculé selon la moyenne annuelle.

■ **Combien avez-vous à ce jour de collaborateurs dans ce secteur du transport voitures?**

Nos mécaniciens viennent du pool des mécanos du BLS, qui

a aucun qui ne fait que des allers-retours entre Kandersteg et Goppenstein. Dans le secteur du transport voitures, il y a 50 personnes engagées: la moitié travaille sur la rampe, dirige le trafic, aide à la manœuvre, gère l'exploitation, nettoie l'infrastructure, déblaie la neige, etc. L'autre moitié travaille à la caisse, quasi tous à temps partiel.

■ **Les CFF seraient-ils également intéressés par ce mandat au Gothard?**

### BIO

Urs Hochuli est né en 1971 en Afrique du Sud et a grandi dès l'âge de 2 ans et demi à Dottikon AG. De 1987 à 1990, il a appris le métier d'agent du mouvement aux CFF. Il a travaillé dans diverses gares ainsi que chez Cargo, comme spécialiste en logistique et manager produit à P, comme responsable de voyages de groupe chez RailAway, avant de devenir directeur du transport voitures au BLS en 2012. Il est membre SEV depuis 1989. Il habite avec sa compagne et sa fille (qui a 10 semaines) à Bellmund. Ses loisirs sont le sport et la guitare.

### Ce qu'un chargement de voitures au Gothard coûterait

En 2010, l'Office fédéral des routes (OFROU) a demandé au BLS à quelles conditions il pourrait charger 5 millions de voitures par année entre Göschenen et Airolo. L'OFROU fixait les directives suivantes: sept compositions de 76 places pour voitures, circulant à une fréquence de 7 minutes et demie et transportant ainsi 600 voitures par heure maximum, donc à peu près 60 % de la capacité du tunnel. Le BLS avait chiffré cela à 36 millions de francs par année. Le rapport du Conseil fédéral sur l'assainissement du

tunnel du Gothard datant du 27 décembre 2010 chiffrait ces coûts à 45 millions de francs, selon une estimation des CFF.

Sont compris dans ce prix les coûts d'investissements pour les sept compositions qui se montent à 70 millions de francs. Le BLS ne reporterait ces coûts qu'en partie sur la Confédération puisqu'il pourrait les réutiliser par la suite au Lötschberg et au Simplon. Le chargement au Gothard durerait selon la variante choisie 900 jours ou 980 jours, répartis sur trois hivers. Durant les deux étés, le

tunnel serait réouvert afin de laisser passer le trafic lié aux vacances.

En plus, il faut compter les coûts de réactivation des anciennes installations de chargement à Göschenen et à Airolo, qui sont par chance restées en partie intactes. Le rapport fixe le coût de réactivation entre 49 et 61 millions de francs. Le BLS n'a pas fait d'estimation quant à ces coûts-là. Selon le rapport, le chargement des voitures ne serait pas payant durant la fermeture du tunnel.



« Le système de billetterie en ligne est très prometteur selon moi, car il permet des coopérations avec des prestataires touristiques en Valais »: Urs Hochuli, dans son bureau.

Ça, je ne peux pas vous le dire.

#### ■ Une collaboration avec les CFF serait-elle imaginable?

Le BLS n'exclut certainement pas des solutions constructives. Mais il est beaucoup trop tôt pour penser à de tels modèles. Et ce ne sont pas les entreprises qui décident de telles coopérations mais bien le mandant, dans ce cas-ci la Confédération.

#### ■ En mars 2013, le BLS a annoncé qu'il allait reprendre le transport voitures entre Brigue et Iselle, exploité aujourd'hui par les CFF. Pourquoi?

Nous proposons déjà, en saison, des trains autos entre Kandersteg et Iselle, en plus du transport voitures au Lötschberg. Nous sommes de loin le plus grand transporteur voitures en Suisse et nous avons le plus grand savoir-faire dans ce domaine, ainsi que la plupart des ressources. Si le transport voitures nous est confié lorsque la concession des CFF s'arrêtera fin 2017, nous pourrions, grâce à des synergies – en utilisant encore plus efficacement notre matériel roulant – offrir une offre

deux fois meilleure qu'aujourd'hui, et nettement meilleur marché pour le canton du Valais qui est notre client. Aujourd'hui, le train-voitures roule toutes les deux heures entre Brigue et Iselle. Nous pourrions rouler toutes les heures, sans devoir acquérir du matériel roulant supplémentaire. Le projet du BLS au Simplon veut également améliorer le trafic voyageurs régional avec des trains modernes circulant toutes les heures entre Berne-Brigue et Domodossola. Aujourd'hui, entre Brigue et Domodossola, il n'y a que quatre trains régionaux par jour en semaine, encore moins le week-end.

#### ■ Même question qu'auparavant: une coopération avec les CFF est-elle une option possible?

Proposer une coopération n'est pas de notre compétence. Ce sont les mandants qui doivent le vouloir. Les villes de Brigue et Domodossola ne sont pas satisfaites de l'offre actuelle. C'est à leur initiative que les régions de l'UE ont demandé des moyens, dans le cadre des projets «Interreg», moyens qui leur ont été pro-

mis. En tant qu'entreprise ferroviaire, nous avons fait notre job, en présentant une offre ayant des effets positifs pour la région et la population.

#### ■ Comment votre secteur du transport voitures a-t-il évolué en 2014 et comment percevez-vous l'avenir?

En 2014, le tourisme valaisan

a stagné, mais il n'y a pas eu de recul. Comme 75 % de notre clientèle sont des touristes, notre nombre de transports a également stagné. Nous avons adapté les tarifs en décembre, en accord avec le surveillant des prix, afin de ne plus connaître de perte en 2015. Nous avons introduit une billetterie online, à laquelle je crois fer-

mement, car cela nous permet des coopérations avec des prestataires touristiques valaisans comme les hôtels, le «Seilpark Fiesch», Lauchernalp, la région d'Aletsch, etc. Nous nous faisons de la pub l'un pour l'autre, offrons des rabais, et organisons des campagnes de publicité communes. **Markus Fischer/Hes**

### Le transport de voitures dépend beaucoup du tourisme en Valais

En 2012, le BLS a transporté 1,253 millions de voitures avec 40342 trains, entre Kandersteg et Goppenstein ainsi qu'entre Kandersteg et Iselle (Italie). Cela représente 2,3 % de moins qu'en 2011. Ce recul s'explique, selon le BLS, par la diminution du tourisme en Valais et des fermetures de route en raison de danger d'avalanches. Le transport de voitures au BLS, secteur non subventionné, a connu une perte de 1,62 million de francs en 2012.

En 2013, le BLS a réduit ses trains-voitures à 36266. Les kilomètres par train ont diminué de 10 %, ce qui a permis des économies internes à la production ferroviaire, surtout en ce qui concerne l'entretien du matériel roulant et le per-

sonnel des locomotives. D'autre part, les coûts des sillons et des locations de locomotives ont augmenté. C'est pourquoi le total des dépenses n'a diminué que de 0,3 million de francs. Le nombre de véhicules transportés a certes pu être maintenu (1,26 million + 0,1 %), mais des promotions ont été proposées et «le recul de la demande du côté des touristes, qui paient les prix les plus élevés, a entraîné une baisse importante des recettes par véhicule transporté (-4,3 %)», écrit le BLS dans son rapport 2013. Le résultat du chargement-voitures au BLS est ainsi passé, en 2013, à -2,2 millions de francs. «Les mesures prises pour augmenter la productivité et réduire les coûts seront poursuivies

mais on arrive au maximum», explique l'entreprise dans son rapport d'activité 2013. «L'utilisation devrait être encore optimisée vu l'amélioration continue des offres. Il faut aussi prendre des mesures pour augmenter les recettes ces prochaines années.»

En 2014, le BLS s'est mis d'accord sur une augmentation de prix avec le surveillant des prix, augmentation en vigueur depuis le changement d'horaires. Le BLS offre désormais deux nouveaux trains «de nuit» (départ de Goppenstein à 0.20 et de Kandersteg à 0.50), ainsi que des billets meilleur marché vendus en ligne. Des rabais sont également possibles pour les hauts lieux du tourisme valaisans. **Fi/Hes**

## Affaires immobilières et ferroviaires

Serait-il moins difficile de gérer un réseau ferroviaire exceptionnellement dense qu'un portefeuille immobilier relativement important? La réponse est oui, sur le plan politique sinon financier, comme le montre clairement le cas des CFF.

Car ces trois initiales ne désignent pas seulement la plus grande entreprise de transport sur rail opérant en Suisse mais aussi l'une des principales sociétés immobilières du pays. CFF Immobilier possède, gère et développe 3500 bâtiments, dont 800 gares, et 4000 biens-fonds, dont une bonne partie pour le propre usage de l'entreprise et le reste pour celui de tiers. La valorisation des terrains, souvent réduits à l'état de friches, sis aux abords des gares et des voies est à l'ordre du jour dans les grandes et moins grandes villes. A l'heure actuelle, on recense une centaine de grands travaux de développement exécutés sous l'égide de CFF Immobilier. Dont une dizaine en Suisse romande, en particulier à Genève (Cornavin, sur le tracé du CEVA), La Chaux-de-Fonds (Le Corbusier), Morges (Sablon-Gare), Neuchâtel (TransEurope) et à Renens (Gare et Entrepôts), en attendant le méga chantier de la Gare de Lausanne.

Ces grands projets ont beau se vouloir conformes aux préceptes du développement durable, ils recueillent peu de félicitations. En revanche, ils suscitent beaucoup d'inquiétudes et pas mal d'attentes contradictoires.

Passons sur la résistance idéologique à l'égard des initiatives prises par une grande entreprise assimilée au secteur public, sys-

tématiquement soupçonnées de fausser la sacrosainte libre-concurrence – une forme mythique du marché existant dans les seuls manuels d'économie classique. En revanche, il faut rappeler la continue et bien réelle contradiction des milieux politiques proches de l'économie: d'un côté, ils reprochent aux collectivités et entreprises publiques de poursuivre des activités commerciales qu'ils aimeraient se réserver et, de l'autre côté, ils attendent de ces mêmes entités qu'elles maximisent le produit de leurs ventes et leurs recettes sur investissements.

Le Conseil fédéral lui-même voudrait que les affaires immobilières des CFF leur procurent des «rendements conformes aux usages de la branche». En clair, les logements offerts aux environs des gares doivent l'être aux prix du marché, contrairement à une revendication bien compréhensible des associations de locataires. Autres résistances à surmonter par CFF Immobilier: celles des voisins des constructions envisagées, en général dans les parages très habités des gares principales. Comme les autres grands projets urbanistiques, leur réalisation exige, outre le vote par les élus locaux des plans d'affectation voulus, une concertation attentive avec les habitants qui se sentent directement concernés. Quitte à gagner

leur consentement au prix d'améliorations forcément coûteuses, comme pour la gare souterraine de Cornavin. Restent les objections les plus difficiles à comprendre du point de vue du développement territorial, celles qui dénoncent la construction de logements et d'équipements – par CFF Immobilier en particulier ou par

des sociétés privées – dans des localités qui sont déjà ou seront très bientôt, à la faveur d'un changement d'horaire, mieux desservies. Ainsi, on reproche aux investisseurs d'accompagner l'amélioration des liaisons ferroviaires et de favoriser les transports collectifs. Le cas d'Estavayer-le-Lac est à cet égard exemplaire d'adaptation et de prévision, tant par les Transports publics fribourgeois et la commune (120 logements et commerces pour 100 millions de francs) que par un partenariat public-privé (640 logements à futur pour 263 millions). On connaît trop de cas de localités dont les habitants demeurent contraints à «penduler» en voiture pour ne pas saluer l'implantation d'équipements adéquats dans les localités où une meilleure desserte ferroviaire facilite une mobilité plus durable.

Cet objectif tendant à permettre de «bouger mieux» dans le présent comme en vue de l'avenir, CFF Immobilier le fait évidemment sien. Mais sans oublier d'en partager le profit au sein du groupe. En 2013, les produits locatifs ont atteint 395 millions de francs, tandis que les recettes liées à la vente de biens immobiliers s'élevaient à 81 millions. Le résultat net du secteur, soit 211 millions, a permis le versement d'indemnités compensatoires de 150 millions à CFF Infrastructure, réduisant d'autant la contribution des pouvoirs publics et de la clientèle au financement des équipements ferroviaires. Le solde a été consacré à l'assainissement de la Caisse de pension. C'est ainsi que CFF Immobilier, dont on connaît la rigueur et la ténacité en affaires, boucle un cercle somme toute vertueux.

Yvette Jaggi



### ENSEMBLE NOUS SOMMES TOUJOURS PLUS FORTS

Recrute des collègues, fais-les adhérer au SEV et tu recevras de nouvelles primes attractives!



Baisses de salaire et salaires en euros pour frontaliers et frontalières sont interdits

# Des mesures juridiquement hors-jeu

**A peine la BNS avait-elle aboli le taux plancher de 1,20 franc pour 1 euro que des « fusi- bles juridiques » saut- aient chez certains em- ployeurs. Ceux-ci ont en effet dans l'idée de baisser les salaires des frontaliers et fronta- lières ou de rémunérer ces derniers en euros.**

Le franc est surévalué et le cours trop bas de l'euro diminue les recettes de nombre d'entreprises. C'est pourquoi quelques-unes essaient aujourd'hui déjà de comprimer leurs coûts de production en baissant leurs salaires ou en les versant en euros pour ré-

percuter le risque de change sur leur personnel. Et ces prochains temps, d'autres entreprises encore vont se demander comment prendre elles aussi de telles mesures.

Or, toutes ces mesures sont souvent en contradiction avec les principes du droit du travail applicables en cette matière ainsi qu'avec la jurisprudence. C'est ce qui a été expliqué lors de la conférence de l'USS « Effets du franc fort du point de vue du droit du travail » du 3 mars dernier, à Berne.

## Pas de discrimination à l'encontre des frontaliers

Concernant les frontaliers, lorsque des patrons baissent leur salaire en francs ou versent ces salaires en euros, ou lorsqu'ils essaient d'indexer

leurs salaires en les liant au cours du change, ils se mettent juridiquement hors-jeu. Il s'agit d'une violation de l'interdiction indirecte de discrimination stipulée par l'Accord sur la libre circulation des personnes (ALCP) conclu entre la Suisse et l'Union européenne (EU).

## Le risque entrepreneurial ne doit pas être répercuté

Les intervenants à cette conférence ont aussi exposé que l'employeur dispose certes d'une marge de manœuvre pour fixer les salaires et aussi pour les baisser (à condition de respecter les règles du congé-modification), du moment qu'il respecte la bonne foi et les bonnes mœurs et que le montant du salaire reste, objectivement et suffisamment,

prévisible (donc aucune indexation fixe du salaire sur le cours du change n'est admise). Les congés-modifications sont abusifs si rien ne les justifie objectivement par des raisons relevant de l'entreprise ou du marché. L'employeur doit pouvoir présenter objectivement ces raisons de congés-modifications, en se basant sur les livres de comptes, l'évolution des carnets de commandes, etc.).

Répercuter le risque entrepreneurial sur le personnel est cependant de toute façon interdit et cette disposition impérative du Code des obligations (article 324 CO) ne peut être modifiée ni par un contrat de travail individuel ni par une CCT. Le cours du change fait partie du risque entrepreneurial. L'em-

ployeur doit l'assumer par anticipation. Car lui seul profitera aussi d'un cours du change devenu favorable, qui augmentera par conséquent les recettes de l'entreprise. En outre, la doctrine juridique interdit les baisses de salaire comme forme de participation à la mauvaise marche des affaires d'une entreprise. Il n'est pas non plus permis de s'appuyer sur un « article de crise » de CCT, car les CCT doivent respecter le droit impératif (art. 358 CO). La même chose s'applique à toute augmentation durable du temps de travail, avec salaire inchangé ou réduit. Si cette mesure est prise à cause du taux de change, elle revient à reporter sur le personnel le risque entrepreneurial et est donc interdite. **uss**



«Je suis aussi un chaîneur»

**Peter Käppler**  
Agent de train,  
Président central AS



Beim SEV spielt die Solidarität.  
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



---



«Je suis aussi un agent de train»

**Christian Eichenberger**  
Chaîneur





«Je suis aussi un agent de train»

**Christian Eichenberger**  
Chaîneur



Beim SEV spielt die Solidarität.  
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.  
Solidarietà: la carta vincente del SEV.



---



«Je suis aussi un chaîneur»

**Peter Käppler**  
Agent de train,  
Président central AS



Manifestation pour l'égalité salariale et contre l'augmentation de l'âge de la retraite

«*Nous sommes tellement nombreux aujourd'hui que plus personne ne pourra nous ignorer.*»

Françoise Gehring, secrétaire syndicale SEV, à la tribune lors de la manifestation



# L'égalité sur papier glacé, ça suffit !

**Le 7 mars, plus de 12 000 femmes et hommes, de tous les horizons, ont exigé sur la Place fédérale à Berne l'égalité salariale entre femmes et hommes. Une vaste alliance de femmes demande au Conseil fédéral que des mesures efficaces soient désormais prises, puisque l'égalité salariale n'est toujours pas devenue réalité 34 ans après son inscription dans la Constitution fédérale.**

En Suisse, les femmes continuent de gagner 18,9% de moins que les hommes. Une partie de cette inégalité peut s'expliquer par des critères comme le travail à temps partiel, l'expérience professionnelle et les responsabilités assumées. Mais environ 40% de la différence de salaire ne peut pas se justifier avec des critères objectifs. Ils sont donc, purement et simplement, de la discrimination. C'est pourquoi une alliance de 48 organisations emmenées par alliance F et l'USS a, à l'occasion de la Journée internationale de la femme et deux jours avant l'« Equal Pay Day », appelé à une grande manifestation.

## Soutien de toutes parts

Kathrin Bertschy, coprésidente d'alliance F, a souligné l'importance de l'égalité salariale pour les femmes et l'économie: « L'inégalité salariale agit tout au long de la vie: les jeunes femmes entrent dans la vie professionnelle avec 8% de salaire en moins. Mais l'inégalité salariale agit aussi sur toute l'économie, lorsque des talents prometteurs se retirent du marché du travail parce que leurs compétences ne sont pas rétribuées à leur juste valeur. » De nombreuses oratrices se

sont succédé à la tribune, aussi bien sur la Schützenmatte avant le départ de la manif proprement dite qu'ensuite sur la Place fédérale. Toutes ont rappelé l'injustice de ces différences salariales entre femmes et hommes et l'impatience qui domine maintenant chez les femmes: « Nous n'attendrons plus 30 ans! », « On est là pour obtenir une révision de la loi, on veut des sanctions, des contrôles, on veut l'égalité! » Symboliquement, les participants avaient emmené un escargot avec eux: « L'escargot avance, lentement, il se perd parfois dans les méandres de la politique mais il tient bon et garde son objectif en vue. » Une des oratrices a relevé que « certains sujets comme les sacs poubelle taxés suscitent très vite le tollé, mais que l'inégalité, elle, a souvent pour seule conséquence un silence étourdissant. »

Quant aux menaces qui pèsent actuellement en raison du franc fort, les femmes y répondent ainsi: « L'égalité des sexes est une question de justice, pas de conjoncture. Le franc fort n'est qu'une excuse bidon pour repousser encore à plus tard l'égalité salariale. »

*Texte: Hes (tiré en partie du comm. de l'uss), photos: Jörg Matter et Hes*



## Manifeste: l'égalité n'est pas une question de conjoncture

A peine a-t-il été lancé qu'il faisait déjà partie de l'histoire et, pour être plus précis, de l'histoire d'un succès! Plus de 5000 femmes et hommes ont signé le manifeste en l'espace d'une semaine et souligné ainsi que l'égalité salariale n'est pas une question de conjoncture, que l'article constitutionnel sur l'égalité ne doit pas être ravalé

au statut d'article conjoncturel, qu'un salaire égal pour un travail de valeur égale est un droit fondamental qui doit aussi s'appliquer pendant une année électorale et les crises monétaires.

Le 9 mars, des représentantes de la vaste alliance derrière le manifeste ont transmis ces revendications et le manifeste à

la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga qui, contrairement à ses habitudes, a reçu en personne le manifeste. Sa réaction positive et ses remerciements explicites pour l'engagement de la coalition pour l'égalité salariale ici et maintenant montrent que cette revendication est aussi importante pour elle.



## ■ Suisse romande

### Les habitué(e)s au rendez-vous



Brigitte Rohr habite à Renens (VD), est secrétaire de direction à la CGN et membre de la section VPT Lac Léman. Elle

préside le groupe des non-navigants. Membre du SEV depuis 1999, elle veut surtout se montrer solidaire avec les autres femmes, car «c'est un sujet qui me tient à cœur», explique-t-elle. «J'ai 58 ans. J'espère bien que l'AVS à 65 ans, ça ne va pas passer! Ça ne me concerne pas forcément, je pense que j'y échapperai de

toute manière, mais c'est pour les autres. J'ai une fille, je me bats pour les plus jeunes.» «J'admire tous les hommes qui participent, qui nous soutiennent aujourd'hui. Dans le train, qui était plein, c'était magnifique cette solidarité de la part des hommes. J'espère que cette manif va faire bouger les choses. Ce n'est pas ma première manif, je suis une habituée.»

Hes



## ■ Michael Moser

### Quel culot!



Michael Moser est âgé de 30 ans et est un des jeunes participants à la manif. Il est polygraphe et affilié à Syndicom où il s'engage à fond pour les revendications de la jeunesse. Interrogé sur la place fédérale

alors qu'il était accompagné de quelques collègues, il s'est montré un peu surpris quand je lui ai demandé quelle était sa motivation à participer à un tel événement. C'est d'une telle évidence pour lui! «Je trouve que c'est d'une insolence incroyable que, dans notre pays, certaines personnes gagnent moins pour le même travail juste du fait d'être une femme. Nous vivons dans une société qui devrait être sans préjugés et l'égalité devrait aller de soi.»

pan

## ■ Une participation tessinoise qui a su se faire entendre

### C'est une question de justice

**Elles sont octogénaires et fières de l'être. Fières également de contribuer à une cause qui stagne depuis trop longtemps.**

Ce sont deux sœurs qui participent depuis des années aux activités organisées par la PV Tessin. Cette fois-ci, le but du voyage est tout autre. «Ce n'est pas la première fois que nous participons à une manif à Berne. Nous sommes déjà venues demander l'assainis-



Flavia Tadé et Teresita Thiede: une énergie enviable.

sement de la caisse de pensions CFF», annoncent-elles

fièrement. «Nous le faisons également pour nos enfants et

nos petits-enfants. J'en ai sept, six garçons et une fille», explique Flavia, «il serait temps qu'ils puissent avoir les mêmes opportunités», ajoute Teresita. Flavia est restée à la maison et s'est occupée de sa famille (la rente AVS a donc apporté une contribution bien appréciée à l'âge de la retraite). Teresita a quant à elle travaillé comme vendeuse dans un magasin de fruits et légumes. Une passion qui perdure: «Je résiste rarement à l'envie d'aller voir dedans quand je passe de-

vant un magasin du genre. J'ai travaillé jusqu'à 65 ans et j'ai arrêté à contrecœur. C'était mon choix et cela m'a été permis grâce à la bonne santé dont je jouis. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas et il serait injuste de généraliser, surtout avant d'avoir résolu la question de l'égalité salariale et des prestations de prévoyance.» Deux témoignages qui en disent long sur les revendications de la journée.

Gi/Hes



Prochaines étapes en matière d'égalité salariale

## Et maintenant ?

**Deux questions à Regula Bühlmann, responsable de l'égalité des sexes à l'USS.**

■ **Quelles sont les prochaines étapes et quand auront-elles lieu ?**

La prochaine étape est celle du projet de loi du Conseil fédéral, en préparation. La consultation devrait avoir lieu cet été. Nous allons suivre cela de près et surtout veiller à ce que cette révision permette non seulement de constater une discri-

mination, mais aussi de la supprimer. En d'autres termes, qu'elle contienne la possibilité d'infliger des sanctions. Ensuite, il faudra empêcher que ce projet ne subisse la moulinette parlementaire.

■ **Mais le danger est grand. Que faire alors ?**

L'alliance ne disparaît pas et est conçue de manière à ce que, si nécessaire, nous puissions réagir rapidement. Donc, si le Parlement devait tirer sur le frein à main lors de

ses délibérations, nous ferions à nouveau parler de nous. Et aussi dans la rue ! Comme dans les médias. Nous ferions savoir haut et fort que l'égalité salariale doit s'appliquer par tout temps et que l'on ne peut pas la mettre simplement en veille en invoquant des difficultés conjoncturelles. Un salaire égal pour un travail de valeur égale, c'est une norme constitutionnelle, et la Constitution fédérale ne s'applique pas uniquement par beau temps. *uss*

## Sections

### Mardi 24 mars ■ VPT Lac Léman

16h30 Aide pour les impôts  
chantier naval

Chères et chers membres, la section VPT-Lac Léman vous convie à son assemblée générale ordinaire de printemps (bateau pas encore défini). En se réjouissant de vous y rencontrer nombreux, le comité vous adresse ses meilleures salutations.

*Le comité VPT-Lac Léman*

### Mardi 24 mars ■ VPT TL

19h30 Assemblée générale  
Maison et conférence CCT  
du Peuple, salle 4  
Lausanne

L'assemblée statutaire sera aussi l'occasion de se plonger dans les négociations CCT 2015-2018. Ordre du jour statutaire + conférence CCT.

### Mercredi 25 mars ■ ZPV Léman

15h Assemblée générale  
Grand Salon  
Buffet de la Gare  
Lausanne

Chaque collègue libre et retraité est invité à participer à cette assemblée. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire auprès du président Claude Gaille au tél. 079 479 1735 ou sur la liste affichée dans les locaux. Délai d'inscription: vendredi 20 mars. L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant «La Bella Vita» à Lausanne. Nous vous attendons nombreux.

*Le comité ZPV Léman*

### Samedi 28 mars ■ Travaux Arc jurassien

15h Assemblée générale  
Buffet de la gare  
de Chambrelieu

Cher membre, Nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale. La liste de présence sera affichée aux wagons et dans les locaux de ton service; délai de renvoi au secrétaire: le 23 mars. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons, cher membre, nos salutations les meilleures.

*Le comité*

### Vendredi 10 avril ■ ZPV Bienne

17h Assemblée générale  
Salle de la Geno  
1<sup>er</sup> étage  
Genossenschaft-  
strasse 18  
2560 Nidau

Elle sera suivie du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Pour les formateurs, vos apprenti(e)s, même si non-membres, sont les bienvenus(e)s. Plus d'informations sur: <http://zpvbielbienne.ch>

Les tractanda de l'assemblée seront affichés dans les locaux et envoyés par mail aux actifs ainsi qu'aux intéressés sur demande à: [denis.babey@gmail.com](mailto:denis.babey@gmail.com)  
Le PV de la dernière assemblée sera sur les tables et envoyé par mail aux actifs.

Préavis pour toutes les sections de la ZPV Ouest: réservez déjà la date de l'assemblée Ouest, elle aura lieu le 19 novembre 2015 à Brügg BE au restaurant de la Gare. Nos retraités ZPV sont également les bienvenus.

*Le comité*

### Samedi 11 avril ■ TS Mittelland

9h30 Assemblée générale  
Hôtel Bern  
Salle verte  
à Berne

L'AG est placée sous le thème «Démographie et professionnels: où conduisent les CFF?» Au centre de cette journée, les nouveaux modèles de retraite des CFF, les salaires et Toco. Pour en parler: le secrétaire syndical Jürg Hurni, un représentant de la commission Jeunesse SEV, ainsi qu'un membre SEV du Conseil de fondation de la caisse de pension des CFF. Le conseiller national Corrado Pardini, président de l'Union syndicale cantonale, sera aussi de la partie. Inscriptions jusqu'au 7 avril 2015 auprès de Beat Jurt (d, f, i) ou [beat.jurt@sbb.ch](mailto:beat.jurt@sbb.ch) ou [b.jurt@bluewin.ch](mailto:b.jurt@bluewin.ch), tél.031 921 84 09 ou 079 738 66 86.

*TS Mittelland*

### Mardi 21 avril ■ VPT Lac Léman

15h Groupement des retraités  
Salle de la CGN  
Nautique Ouchy

Vous êtes invités à participer à l'AG des retraités. Ordre du jour statutaire.

*Le comité*

## Sections

### Lundi 20 avril ■ ZPV Fribourg

15h15 Salle des cours  
CFF à Fribourg

Vous êtes cordialement invités, chers(ères) collègues et chers retraités, à notre assemblée générale suivie d'un petit apéro ainsi que d'un souper. Inscription jusqu'au 15 avril 2015 (il est possible de ne vous inscrire que pour le souper si vous ne pouvez pas vous libérer pour l'AG). Inscription soit sur la feuille au local ou auprès du président Daniel Mollard par mail: [danmollard@bluewin.ch](mailto:danmollard@bluewin.ch)/par sms: 079 433 95 30 ou auprès de la secrétaire Coralie Risse par mail: [coralie.risse@bluewin.ch](mailto:coralie.risse@bluewin.ch)/par sms: 079 568 27 84. Nous vous attendons nombreux!

*Le comité ZPV Fribourg*

## Femmes

### Jeudi 26 mars ■ Rencontres des femmes du SEV

18h, Buffet de la Gare, Lausanne

Toutes les membres du SEV ont la possibilité d'aborder des questions spécifiques aux femmes. Au Buffet de la Gare de Lausanne, la commission féminine vous accueille dès 18h les jeudis suivants: 26 mars, 21 mai, 24 septembre, 10 décembre. Une sortie surprise est prévue le samedi 25 juillet, les informations suivront. Pour plus de renseignements, Esther Geiser est à votre disposition au 079 484 27 31.

## Pensionnés

### Jeudi 19 mars ■ PV Biel/Bienne

14h15 Assemblée des membres  
Restaurant  
Bahnhof Brügg

Ordre du jour statutaire. Le conseiller aux Etats Hans Stöckli et le conseiller national Corrado Pardini participeront à l'assemblée comme orateurs. Vous entendrez de dernières mains les informations politiques actuelles et d'avenir. Nous nous réjouissons de vous rencontrer nombreux dans notre nouveau local de réunions au restaurant Bahnhof à Brügg. Bus no. 7 ou train régional jusqu'à la gare CFF.

*Jean-Claude Amiet*

### Mardi 24 mars ■ PV Fribourg

14h15 Assemblée de printemps  
NH Fribourg  
Hôtel  
Grand-Places 14  
Fribourg

Ordre du jour statutaire. Le Conseiller aux Etats fribourgeois Christian Levrat évoquera l'avenir de notre AVS. Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues.

*Le secrétaire*

### Mardi 24 mars ■ PV Genève

14h30 Assemblée générale  
Université  
ouvrière  
Pl. des Grottes 3

Vous êtes cordialement invités à participer à notre assemblée de printemps du mardi 24 mars 2015. Ordre du jour statutaire, verrée offerte par la section. Venez nombreux, c'est toujours un bon moment d'amitié et de camaraderie.

*Le comité*

## Loisirs

### Samedi 28 mars ■ Chorale des cheminots de Fribourg

11h30 Repas-Concert  
Auberge du Lion  
d'Or  
Farvagny

Sous l'expertise direction de M. Gay Lattion, nous interpréterons des chants populaires de nos plus brillants compositeurs. Menu qui suivra le concert: cassiolette des sous-bois du Gibloux parfumée à la crème de truffes; rôti de boeuf, sauce moutarde, légumes, pommes croquettes; mousse framboise et son coulis (35 fr.). Merci de vous inscrire jusqu'au 20 mars auprès de notre caissier Jean Grobet (026 470 15 52 ou 079 294 43 57) ou de notre président Camille Meyer (026 475 15 78).

Vous qui aimez la musique et le chant, venez soutenir ces chanteurs qui agrémentent les assemblées syndicales et apportent un peu de chaleur et de joie aux personnes dans des homes ou des hôpitaux. Merci de votre aide.

*Le secrétaire M.Kolly*

## TS: Séance de la commission centrale avec la commission de gestion

La Commission de gestion a examiné en détail le déroulement des affaires 2014 ainsi que la caisse de la sous-fédération TS. Sur la base des procès-verbaux, la CG considère que l'année 2014 a été très intense pour la commission centrale et le comité central. La complexité des affaires et des projets demande toujours plus de ressources et de savoir-faire. Pour cette raison, la CG loue le bon déroulement des affaires et fait mention des divers succès obtenus par la sous-fédération pour le bien de ses membres et du personnel. Après examen de la caisse, on peut dire que la sous-fédération a des bases bien saines, grâce à une administration des finances économe. Le budget à venir fait également bonne impression. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss pour son travail soigné et nous recommande de continuer avec le même élan aussi pendant cette année et de traiter les affaires avec la même persévérance.

Au début mai 2014, le levier de la nouvelle organisation OP 2016 a été activé. Lors de la séance de la commission spéciale qui a suivi, la direction de projet nous a informés des expériences faites avec la nouvelle organisation. Le lancement s'est déroulé sans anicroche. Avec OP 2016, des secteurs ont été réunis et des processus initiés. Une organisation qui permet à Operating d'être prête à assumer les futurs défis à vu le jour. Pour la grande majorité des collaborateurs, peu de choses vont changer avec OP 2016. Mais certains collègues seront dans une nouvelle situation. Ils ont de nouveaux supérieurs, peut-être d'autres collègues de travail et de nouvelles interfaces. Les changements dans l'organisation sont seulement une pièce du puzzle sur le chemin vers OP 2016 – pour l'exploitant ferroviaire le plus moderne d'Europe. Nous avons fait les premiers pas les plus importants. Il s'agit maintenant de faire vivre la nouvelle organisation. Pour cela nous

avons encore le temps jusqu'en 2016.

A la mi-novembre, chez Operating, on a distribué symboliquement des sucettes en forme de main pour réagir au projet «Culture et changement». Avec OP 2016, nous travaillerons à l'avenir de plus en plus en étant orientés vers des processus qui couvrent tous les domaines. Cela signifie pour tout le personnel d'operating: «Nous devons travailler main dans la main et prendre nos responsabilités pour l'ensemble du travail.» Et chacun de nous doit comprendre ce que ses propres tâches signifient:

Je suis une partie importante du tout.

J'aide chacune et chacun.

Je suis responsable.

Ainsi, toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs apportent leur contribution au succès des CFF et pour une clientèle satisfaite.

## Commission des jeunes

# La jeunesse SEV sur les pistes



Les 14 et 15 février, la commission jeunesse du SEV a mis sur pied une sortie en luge qui a emmené la vingtaine de participants dans les Grisons. Mais la fête a déjà débuté dans le train qui a mené l'équipe à Coire. Au menu ensuite, luge

de Preda à Bergün et fondue réconfortante. Ce fut aussi l'occasion de marcher non pas sur les eaux mais sur le lac gelé de Saint-Moritz. Grand organisateur de cette virée, Florian Stadler a été remercié comme il se doit. Si toi aussi tu veux

nouer des liens avec les moins de 30 ans du SEV, n'hésite pas à prendre contact avec Lucie Waser, secrétaire jeunesse SEV par tél. au 031 357 57 38 ou par mail à l'adresse jeunesse@sev-online.ch. vbo

## Amicales

**Mardi 31 mars** ■ Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande

12 h, restaurant  
Le Banneret à  
La Neuveville

Notre traditionnel dîner de printemps. Bienne dép. 11 h 52. Annoncez votre participation auprès de Marc Gilomen, tél. 032 751 1521 jusqu'au samedi 28 mars 2015. A bientôt!

**Votre dévoué serviteur, Jacques**

## Décès

**Aebischer Marie Thérèse**, veuve de René, Bulle; décédée dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Albrecht Gilbert**, Lausanne; décédé dans sa 81<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Alvarado Claudio**, chef de team, Grand-Lancy; décédé dans sa 47<sup>e</sup> année. BAU Arc lémanique.

**Burkhalter Margrit**, veuve d'Ernst, Nidau; décédée dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Chabloz André**, employé spécialisé, Amsoldingen; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Berne.

**Delacretaz Roland**, assistant technique, Lausanne; décédé dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Fauth Bernard**, Clarens; décédé dans sa 88<sup>e</sup> année. VPT MOB.

**Gebhardt Hedwig**, veuve d'Arthur, Bienne; décédée dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Giroud Gilbert**, secrétaire d'expl, Neuchâtel; décédé dans sa 81<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Huguenet Marcel**, conc pens,

Lausanne; décédé dans sa 93<sup>e</sup> année. VPT TL.

**Jan Marcel**, Montreux; décédé dans sa 88<sup>e</sup> année. VPT MOB.

**Laurent Charles**, conducteur tracteur sur rail, Chavornay; décédé dans sa 99<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Loretan Arthur**, chef de la manœuvre, Bienne; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Münger Jacqueline**, veuve de Christian, Renens VD; décédée dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Perrenoud Arthur**, ctm pens, Lausanne; décédé dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Potterat Michel**, maître artisan, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 83<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Schürmann Marguerite**, veuve d'Alfred, Neuchâtel; décédée dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Zraggen Thérèse**, veuve de Jean, Renens VD; décédée dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 707 ex. (total 43 612 ex.), certifié REMP au 14.11.2014

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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.–

Announces: 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 2 avril 2015.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 26 mars à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 24 mars à 10h.

## Angle droit

# Les pépins d'un mécano sur le chemin du boulot

Procédure évitée suite à un accident de la route

**Dans la législation sur les assurances, le chemin de travail est considéré comme faisant partie du domaine professionnel. Et en matière de protection juridique, c'est l'assistance judiciaire professionnelle qui est donc concernée.**

Le cas en question n'a au départ rien de particulier: un mécanicien de locomotive se rend à son travail en voiture. A un croisement où la circulation est réglée par un feu, il entre en collision avec une autre voiture et l'autre conducteur est légè-

rement blessé. Plusieurs témoins (et les données du système de contrôle des feux) certifient que le mécanicien de locomotive est passé au vert, il n'était donc pas fautif. Mais ceci n'a pu être prouvé légalement qu'après le début de la procédure, et le membre SEV a tout d'abord fait l'objet d'une enquête pour blessures par négligence.

### Ce n'est pas fini!

Le mécanicien de locomotive a tout de suite déposé une demande d'assistance judiciaire et le SEV a mandaté un avocat pour le défendre. Celui-ci n'a pas dû intervenir car le ministère public a suspendu la procédu-

re après avoir étudié les premiers éléments de l'enquête, et une plainte a été déposée contre l'autre automobiliste qui, lui, était fautif. L'affaire aurait dû se terminer là car aucun recours n'a été déposé durant le délai de dix jours impartis.

Mais... le conducteur accusé, un chauffeur de taxi sans emploi, a été mal assisté par son avocat commis d'office. Il n'a pas pu avoir de discussion avec lui avant la fin du délai. Il a donc fait une demande de prolongation du délai.

Ceci est un droit lorsqu'un délai est dépassé pour des raisons objectivement ou subjectivement involontaires. En demandant un nouveau délai, l'accusé a indiqué son intention de contes-

ter l'accusation et de demander la réouverture de la procédure contre notre mécanicien.

Les choses ne sont cependant pas allées si loin: aussi bien la cours suprême que le Tribunal fédéral, auquel il a fallu recourir, sont arrivés à la conclusion que le délai n'a pas été dépassé de manière involontaire. Il ne suffit effectivement pas de confier ses intérêts à un avocat, il faut que la personne concernée fasse recours elle-même en temps voulu. Les faibles connaissances de la langue allemande n'ont pas non plus été retenues en tant qu'argument valable. Le Tribunal a souligné que l'automobiliste a interprété correctement la plainte et qu'il n'a pas eu, à ce moment-là,

la volonté de faire recours. Le mécanicien a donc enfin pu souffler: son bon droit a été reconnu sans qu'une autre procédure n'ait été entamée.

### Un délai doit être respecté!

On apprend deux choses avec un tel exemple: même si l'on est sûr de ne pas être fautif, il faut toujours faire une demande d'assistance judiciaire car on ne sait jamais ce que la partie adverse peut nous réserver.

Et deuxièmement: un délai doit être tenu impérativement, même si l'avocat n'a pas le temps de discuter suffisamment tôt avec son client (ce qui n'arrive naturellement pas avec les avocats-conseil du SEV!).

*Team d'assistance judiciaire du SEV*

## Formation SEV: comment puis-je m'engager dans le syndicat?

**Jeudi et vendredi 16 et 17 avril 2015**

**Berne, secrétariat central SEV et hôtel Stern à Muri près de Berne**

Les membres des comités de section et ceux qui sont engagés dans le cadre d'un mandat sont quotidiennement présents auprès de la base et confrontés à toutes sortes de problèmes sur la place de travail. Ils sont responsables de l'organisation de la section, sont les interlocuteurs directs des personnes qui y sont organisées et se chargent du recrutement des membres. Les modules de formation remis au goût du jour apportent aux membres des comités des instruments et des méthodes supplémentaires. Les thèmes de la politique syndicale, le travail actif et effectif dans les sections et les méthodes d'influence démocratique dans les organes du SEV ne sont pas en reste. Le module 1 est également ouvert aux membres qui sont intéressés à s'engager activement au sein du SEV.

**Contenu**

- Regard dans les coulisses du secrétariat central
- Connaître le SEV: structures et processus
- Brève histoire des syndicats et du SEV
- Qu'est-ce qui me motive pour le travail syndical?
- Quelles sont mes tâches et quel est mon rôle au SEV?
- Quels sont les effets que j'aimerais produire avec mon engagement syndical?

**Utilité**

Les participants

- connaissent les structures et le mandat du SEV
- connaissent les objectifs et les origines du syndicat SEV
- connaissent leur rôle et les domaines où ils pourront agir au SEV

**Public-cible** Membres intéressés qui aimeraient devenir actifs au syndicat SEV, membres des comités de section, des commissions et d'autres organes

**Orateur** Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV et formateur d'adultes

**Coûts** Gratuit pour les membres; 850 fr. pour les non-membres

**Inscription** eveline.tanner@sev-online.ch ou 031 357 57 11

## Formation SEV

### Cours CCT bien suivi



Daniel Froidevaux encadre les participants.

Le premier cours portant sur la CCT CFF a été apprécié tant des participants que des organisateurs du SEV. «Les participants ont été très actifs. Ils ont pu ainsi prendre conscience de leur compétences bien réelles en résolvant par eux-mêmes en groupe les cas pratiques et les travaux que nous leur avons proposés», explique Daniel Froidevaux, responsable du cours. La gestion de leur temps de travail et les divers modèles du futur ont pu être découverts autrement que par le suivi de diapos. «La grande majorité des participants a salué de ne pas avoir à faire face à un en-

seignement frontal», poursuit le secrétaire syndical.

Daniel Froidevaux et les secrétaires syndicaux Jean-Pierre Etique et Vincent Brodard remettront ça, vraisemblablement après les vacances d'été. «Nous tenons déjà une liste d'attente et les inscriptions sont les bienvenues. Il n'est pas exclu que nous organisions un troisième cours si le besoin s'en fait sentir», conclut Daniel Froidevaux.

Pour s'inscrire, il suffit d'écrire un e-mail à [bildung@sev-online.ch](mailto:bildung@sev-online.ch) ou à [sev-lausanne@sev-online.ch](mailto:sev-lausanne@sev-online.ch)

Luminosité sur le lieu de travail

# Et la lumière fut...

**La lumière du jour est extrêmement importante pour la santé des employé-e-s. Elle a une influence déterminante sur le biorythme (alternance du jour et de la nuit) et par conséquent sur la qualité du sommeil. Le Tribunal fédéral vient de donner raison à Unia qui avait saisi la justice genevoise.**

Un manque d'éclairage naturel entraîne des états d'anxiété, d'irritabilité et de dépression. Le jugement de la Chambre administrative cantonale genevoise dans le cas de Manor, confirmé par le Tribunal fédéral, ne laisse aucun doute sur l'efficacité des pauses supplémentaires pour profiter de la lumière du jour. «Vingt minutes de pause par demi-journée travaillée doivent dorénavant être intégrées dans le planning du personnel de manière systématique. Elles s'ajouteront aux pauses ordinaires. Après plus de cinq ans de procédure, la victoire est importante pour



La luminosité sur le lieu de travail est fondamentale et l'employeur en est responsable.

le personnel de Manor», insiste Unia dans un communiqué de presse de fin février.

Cette victoire qui a mis du temps à se dessiner n'est pas isolée, puisqu'une décision similaire est tombée à Zurich en 2013. Elle est d'autant plus importante pour les membres SEV qu'elle concerne le monde des transports.

Le Tribunal administratif cantonal zurichois a en effet confirmé l'octroi de pauses supplé-

mentaires pour les employés de RailCity travaillant en sous-sol à Zurich. «Ce jugement se rapportait à un locataire, non pas aux CFF», nuance Frédéric Revaz, porte-parole de l'ex-régie fédérale. Les bases légales pour prévenir ces effets néfastes stipulent que les postes de travail permanents doivent jouir de lumière du jour et de vue sur l'extérieur. Si les locaux ne peuvent offrir ces conditions, des mesures compen-

satoires sont accordées aux employé-e-s.

Le Secrétariat d'Etat à l'économie a défini toutes sortes de mesures compensatoires, dont un éclairage artificiel similaire à la lumière du jour, la rotation des postes de travail, le dégagement de fenêtres obstruées ou encore des aménagements des locaux en couleurs claires. Cependant, la plus efficace reste celle qui consiste à prendre des pauses compensa-

toires pour bénéficier d'un éclairage naturel.

## Quid aux CFF?

La décision du TF pose inévitablement une série de questions pour nos membres. Les CFF octroient-ils des pauses supplémentaires rémunérées pour les employé-e-s ne bénéficiant pas de suffisamment de lumière naturelle? Combien d'employé-e-s des CFF sont concerné-e-s par une telle situation?

Pour l'heure, les CFF se refusent à tout commentaire portant sur l'impact de la décision du TF. «Le jugement récent du tribunal n'a pas encore été analysé dans le détail. Il n'est donc pas possible à l'heure actuelle de se prononcer sur ce sujet», indique sobrement Frédéric Revaz.

Le SEV invite ses membres à s'adresser aux commissions du personnel en cas de doute. La santé au travail est en effet d'abord de leur ressort.

*Vivian Bologna*

## Photomystère: «Quelle est la montagne à l'arrière-plan?»



### 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° 4:

La photo parue dans le dernier numéro illustre l'avant d'un train ETR 610.

Le sort a désigné **Gérard Theurillat, domicilié à La Chaux-de-Fonds, membre de la LPV Bienne.**

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](mailto:mystere@sev-online.ch)

#### Sur Internet

Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://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 25 mars 2015