

Mobility-Pricing: le SEV est critique

Le SEV estime qu'il y a encore d'importants obstacles pour que le Mobility-Pricing devienne le modèle du futur.

Page 2

Attaqué au laser, il gagne au tribunal

Roland Morard a été attaqué par un adolescent au laser alors qu'il conduisait son bus: il gagne au pénal et reçoit des prétentions civiles!

Page 5



Visite du SEV

Les apprentis Login ont interviewé le président Giorgio Tuti.

Page 16

Swisspass

Il faut plus d'agents de train

Les contrôles des titres de transports durent trois fois plus longtemps avec Swisspass qu'avec les anciens abonnements. Les CFF n'ont pourtant pas l'intention d'engager plus de personnel. Ainsi, moins de voyageurs sont contrôlés: une invitation à resquiller.

«Nous craignons que les usagers remarquent que les agents de train peuvent contrôler moins de monde et que ceci entraîne davantage de resquille et ainsi plus de discussions et d'agressions», avertit Pascal Fiscalini, vice-président de la sous-fédération du personnel des trains. Il critique aussi la tendance des CFF à renoncer toujours davantage à l'accompagnement des trains, au prix de la sécurité. A l'instar de la vieille ligne du Gothard au moment où le tunnel de base ouvrira fin 2016.



Interview en pages 6 et 7

La réalité est parfois bien différente: nombre d'usagers goûtent peu la durée de contrôle prolongé avec Swisspass.

Protéger les temporaires

Au lieu d'obtenir un contrat fixe, des temporaires des CFF reçoivent leur congé. Ce faisant, les CFF ne respectent pas la convention signée avec les partenaires sociaux. Elle prévoit en effet que les temporaires puissent avoir un contrat fixe après quatre ans de service s'ils ont les papiers requis. Le chef du personnel Markus Jordi a assuré au SEV que les CFF allaient faire la lumière sur la situation et respecter l'accord.

Pages 3 et 4

Distribution de smartphones et tablettes au personnel

Méfiance envers un cadeau qui n'en est peut-être pas un...

■ Pourquoi les CFF et d'autres entreprises ont-ils «offert» un smartphone ou une tablette à chaque collaborateur? Qu'en attendent-ils? A quoi les collaborateurs doivent-ils faire attention?



Pages 10 à 12

Le comité SEV a discuté des propositions du Conseil fédéral en matière de tarification de la mobilité

Mobility Pricing: petit oui

Le SEV ne veut pas couper court à la discussion sur le Mobility Pricing mais édicte tout de même de nombreuses lignes directrices pour la suite. Les mesures doivent notamment être socialement acceptables.

Un peu partout, on parle de Mobility Pricing, mais personne n'a encore mis en place quoi que ce soit, au contraire du road pricing. Le Conseil fédéral avait déjà annoncé il y a quelques années sa volonté de vouloir mener la discussion sur le Mobility Pricing et il vient de rendre son rapport.

Sous ce terme, on parle du «prélèvement d'une redevance liée à l'utilisation de l'infrastructure et des services dans les transports individuels et dans les transports publics afin d'influer sur la demande». Plus simplement: celui qui utilise la route ou le rail doit payer.

Le Conseil fédéral a posé comme condition la volonté d'éviter de nouvelles taxes. Celles actuelles seraient donc réduites ou supprimées pour compenser les nouvelles, pour lesquelles le gouvernement présente différentes possibilités entre le transport individuel et les transports en commun. C'est le premier aspect que le SEV critique: si l'on parle

de Mobility Pricing, on devrait concevoir un système unique d'imposition d'allègements fiscaux, indépendamment du moyen de déplacement.

Le rapport présente d'autres lacunes majeures: il n'y a pas d'évocation du service public; il suppose que chacun décide quand il voyage et le trafic marchandises est absent.

Continuer la discussion

Vu toutes ces lacunes, on pourrait évidemment demander l'arrêt des réflexions. Mais Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports du SEV, a expliqué au comité pourquoi elle était pour un «Oui, mais»: «Sur le principe, nous estimons que la discussion sur une tarification future uniforme de la mobilité doit avoir lieu. Si nous demandons maintenant de cesser la réflexion, nous ne pourrions plus participer de manière crédible aux futures discussions.»

Des conditions claires

Le comité a suivi ce point de vue et soutenu les revendications principales du SEV face au Conseil fédéral, qui demandent:

- d'adopter une manière de considérer le problème qui englobe tous les modes de transport;
- de poser comme condition de base que les transports font partie intégrante du service public;



Tous les modes de transport sont en pleine croissance...

- d'intégrer complètement le trafic marchandises;
- de viser une application socialement supportable;
- d'inclure tous les acteurs économiques concernés.

Objectif supplémentaire

Finalement, le SEV demande que l'objectif du Mobility Pricing ne soit pas uniquement une utilisation plus homogène des infrastructures mais aussi

un report à l'avantage des transports publics face aux transports individuels.

Peter Moor/Hes

LE COMITÉ EN BREF

La procédure sur **les salaires usuels des mécanos** et les conditions d'engagement de Crossrail à Brigue est arrivée devant le tribunal administratif fédéral. Actuellement, on est aux échanges de courrier habituels.

La direction syndicale a informé le comité du soutien octroyé aux membres SEV se portant **candidat au Conseil national** cet automne: ils ont droit à un envoi aux membres SEV de leur canton. Les quatre secrétaires syndi-

caux candidats (Philipp Hadorn et Edith Graf-Litscher, sortants, ainsi que Urs Huber et Roman Gugger) reçoivent en plus un montant de 5000 fr. pour leur campagne.

Le comité a accepté **la planification thématique** de la direction pour le deuxième semestre 2015. Les contenus ont été complétés et le comité a souhaité ajouter le thème «Personnel en sous-effectif». Ceci concerne les mécanos mais aussi d'autres groupes professionnels et une grande partie des entreprises.

Le règlement de gestion de la VPT a été adapté et accepté par le comité. Les modifications concernent une simplification de points concernant les journées régionales.

Roland Schwager, vice-président AS et ancien président central VPV, membre du comité, a informé qu'il prenait sa retraite l'année prochaine et qu'il quitterait ses fonctions au SEV lors de l'assemblée des délégués 2016.

Information au comité

Un réseau pour 600 000 personnes

17 associations sont réunies au sein du réseau «PK-Netz».

Urs Eicher, président, et Urban Hodel, nouveau secrétaire, ont présenté le réseau au comité. Ce réseau réunit 17 organisations et 600 000 travailleurs. Il a

pour but de mettre en contact les différents représentants du personnel dans les Conseils de Fondation des caisses de pension afin de favoriser l'échange d'informations. Eicher a souligné que le SEV était exemplaire puisqu'il participe activement aux élections des Conseils

de Fondation.

Sur 6000 représentants du personnel dans les conseils de Fondation, seuls 1000 sont soutenus par des syndicats. Il y a donc du travail. Le réseau «PK-Netz» organise des formations et des journées à thème. Il faut profiter de la possibilité donnée dans la prévoyance professionnelle de participer aux décisions.

pno/Hes

Fiscalité des FVP: le SEV demande une expertise

Les nouvelles règles de la Conférence suisse des impôts sur les FVP font des vagues. De nombreuses questions surgissent, notamment de savoir si cela est légal. Le SEV a donc demandé une expertise juridique car il y a des doutes notamment chez les pensionnés: ils n'ont plus de contrat avec leur ancien employeur et ces facilités de voyage ne peuvent donc pas être

considérées comme partie du salaire, comme chez les actifs. D'ailleurs chez ces derniers, on peut se demander si ce n'est pas tout simplement trop facile de chiffrer ce que valent ces facilités chez les employés des transports publics et que les autorités fiscales en profitent. Les avantages, par exemple chez les employés de banque, sont beaucoup plus difficiles à chiffrer. Une

discussion est prévue avec l'Union des transports publics, même si celle-ci ne se considère pas comme responsable. Les présidents centraux estiment qu'il faut bien montrer que le SEV n'a pas été intégré à ces décisions et n'est pas responsable des résultats. Il faut garder à l'œil les règlements pour les trajets de service aussi bien aux CFF que dans les ETC.

Les temporaires aux CFF: remise d'une pétition

Pas d'engagement en vue

L'accord sur les employés temporaires aux CFF, ou plutôt son non-respect, reste d'une actualité brûlante. Le SEV vient de remettre une pétition signée par 1100

personnes, alors que la vague de licenciements continue.

Ils sont nombreux à s'annoncer au SEV, issus de toute la Suisse, après avoir espéré une place de travail qui n'arrive pas et au lieu de laquelle ils reçoivent une lettre de licenciement (voir dossier dans *contact.sev* 13/15). Un des nouveaux cas connus est un logisticien de Zurich, congédié alors que de nouveaux temporaires ont été engagés parallèlement.

1100 signatures de Suisse orientale

Les licenciements intervenus dans le nettoyage des wagons en Suisse orientale sont particulièrement choquants. Une pétition a été lancée suite à ces événements, qui demande le réengagement de ces temporaires. Collectées sur papier et uniquement dans l'entreprise, ce sont vite 1100 signatures qui ont été

récoltées en peu de temps, signatures qui ont été remises par une délégation du SEV, accompagnée des nettoyeurs concernés, au siège central des CFF à Berne.

Vague de licenciements depuis l'automne

Le vice-président du SEV, Manuel Avallone, a profité de l'occasion pour interpeller Markus Jordi, le chef du personnel aux CFF: «Depuis l'automne dernier, on sait qu'un engagement devrait survenir après quatre ans. Au lieu de cela, on fait face à une vague de licenciements», a expliqué Avallone.

C'est Adam Abdi Dirie qui a expliqué en premier son parcours: après des années de compliments il a tout à coup dû faire face à des critiques, qui ont très rapidement conduit au licenciement. Il avait d'ailleurs reçu un deuxième avertissement après s'être défendu contre une insulte raciste. Les quatre histoires se ressemblent: Darlington Chikwado Etumni, Ramazan Camci et Cirillo Pompeo ont vécu la même chose que Dirie: tout à coup on a commencé à leur reprocher de petites erreurs, qui ont vite mené à leur départ. Pour Pompeo, qui a 59

ans, les perspectives de trouver un nouvel emploi sont bien sombres; et même s'il retravaille deux ans aux CFF, son âge et son activité de longue durée aux CFF sont autant d'arguments pour remettre le processus en question. Pour Camci et Etumni, le cas est clair comme de l'eau de roche: le premier travaillait depuis huit ans, l'autre depuis tout juste quatre ans comme temporaires aux CFF. Il s'agit donc, pour les CFF, d'éviter des engagements fixes.

Nouveaux contrats, nouveaux lieux de travail

Les raisons des licenciements sont peu étoffées, comme le montre l'histoire de Darlington Etumni: il a continué à se porter candidat pour d'autres postes de temporaire aux CFF, mais on lui a vite fait comprendre que, comme il arrivait aux quatre ans, il ne serait pas engagé. Par contre, à RailClean, cela a été possible. Il nettoie maintenant les gares au lieu des trains. Mais il ne recevra pas de contrat fixe: RailClean est expressément exclu de l'accord...

Peter Moor/Hes

Explications de Markus Jordi: page 4

ÉDITO

A côté des 30 000 employés des CFF, les quelques centaines de temporaires ne sont guère plus que des notes de bas de page – d'autant plus qu'ils et elles ne figurent même pas dans le système du personnel de l'entreprise. Lorsque le SEV a rallié le siège principal des CFF à la Hilfikerstrasse à Berne avec Ramazan Camci, Adam Abdi Dirie, Darlington Chikwado Etumni et Cirillo Pompeo pour rencontrer le chef du personnel et la responsable de la politique du personnel, il s'agissait tout d'abord de donner un visage à leurs

«La responsabilité sociale des CFF envers les temporaires ne commence pas le 1^{er} janvier 2017.»

Peter Moor, rédacteur en chef *contact.sev*

histoires, les rendre vivantes avec leur présence. Il faut admettre que la convention signée par les CFF et leurs partenaires sociaux concernant les temporaires est un réel progrès eu égard aux paramètres helvétiques. Avoir travaillé quatre ans pour obtenir un emploi constitue néanmoins un délai généreux. Car pour pallier le manque de personnel lors de pics de travail ou de vacances, on devrait parler d'engagement en mois et non en années. En d'autres termes: celui ou celle qui a exercé le même emploi pendant quatre ans est depuis belle lurette un membre à part entière de l'entreprise. La question de la place de travail n'a donc pas lieu d'être posée puisque du boulot il y en a et de l'argent aussi.

Les CFF ne peuvent pas non plus mettre de côté le signal du Conseil fédéral. Il vient en effet de gommer la malheureuse séparation dans l'administration entre les frais matériels (ligne de budget à laquelle appartiennent les temporaires) et les frais dévolus au personnel (les employés fixes).

Les CFF se doivent aussi d'être à l'écoute des récits d'Adam Abdi Dirie et de ses trois collègues: les histoires de vie de personnes qui ne souhaitent rien d'autre que travailler pour les CFF même dans les échelons les plus bas, là où nombre d'employés s'y refuseraient. Des hommes et des femmes qui ont exercé ces métiers durant des années et qui sont pourtant jetés à la rue avec de futilles arguments. Si les dirigeants des CFF veulent se gausser de leur réglementation progressiste concernant les temporaires, ils ne peuvent jouer aux autruches durant les deux années de transition prévues pour la mise en œuvre de la convention. La responsabilité sociale qu'ils ont envers les temporaires ne commence pas le 1^{er} janvier 2017. Elle aurait toujours dû aller de soi, mais depuis l'automne 2014, elle existe bel et bien sur papier. Les temporaires ont cru en ce qui avait été annoncé; certains de leurs supérieurs ont décidé de faire le ménage (ce qu'ils se gardent bien de faire au quotidien), et de manière révoltante. Et cela ne peut être toléré, pas même au sommet de la Hilfikerstrasse.

NOUVELLES RÈGLES À LA CONFÉDÉRATION

Le Conseil fédéral a redéfini le cadre nécessaire à la conclusion de contrats de location de services dans l'administration fédérale.

Ces directives sont valables pour les engagements au sein même de l'administration fédérale mais peuvent aussi servir d'indicateurs pour les entreprises liées à la Confédération. Le Conseil fédéral a défini des critères qui doivent absolument être respectés. Ainsi, un contrat de location de services ne peut

être conclu que si les ressources humaines ne sont pas disponibles à l'interne ou ne peuvent être recrutées à temps, ou si les compétences techniques ne sont disponibles qu'à l'externe. En outre, la durée des contrats de location de services est en général limitée à deux ans. Les coûts liés à des contrats de location de services figureront dans les charges de personnel à compter du budget 2017, afin d'accroître la transparence en la matière.

Le Conseil fédéral donne ainsi suite à une recommandation de la Commission de gestion du Conseil des Etats. Du point de vue du SEV, le délai ainsi que le fait que les coûts soient imputés au personnel sont centraux. Les CFF se sont en effet toujours cachés derrière l'argument «il manque des postes», qui ne serait plus valable dès lors que les temporaires sont intégrés au budget du personnel. **pmo/Hes**

La faute des salariés, vraiment ?

Avant et après le 15 janvier 2015.

Avant, la Banque nationale (BNS) avait décidé de maintenir quoi qu'il arrive le rapport franc-euro au niveau de 1 fr..20. Décision prise en toute indépendance et conformément au mandat constitutionnel « de préserver l'intérêt global du pays ». Résultat: malgré les pressions extérieures, incontestablement, le pays s'en est bien porté, dans tous les cas, mieux que ses voisins européens.

Le 15 janvier, la même BNS, avec la même indépendance et le même mandat constitutionnel, ouvre les vannes brutalement: le franc flotte au vent de la spéculation généralisée, ce que la droite appelle le marché. Depuis lors, la situation du pays se dégrade, elle se rapproche progressivement du niveau moyen européen, l'épouvantail que cette même droite ne cessait de dénoncer; l'industrie d'exportation souffre, les délocalisations vers l'étranger commencent à se multiplier (le patron de Bobst évoque « une Suisse vidée par les délocalisations »), le tourisme et tout ce qui en fait partie, dont bien sûr les transports publics, est étranglé; et surtout la pression sur les salaires, tous les salaires, ceux des régions frontalières (pratiquement 70 % du pays), y compris ceux des fonctionnaires (la droite veut qu'ils montrent l'exemple) sont à la baisse. Sept mois après le 15 janvier, le bilan prend une tournure catastrophique.

Sans prendre de grands risques, avec la chute ainsi programmée de la demande intérieure s'ajoutant aux effets ci-dessus, on peut prédire une année

2016 calamiteuse.

La preuve est éclatante. La BNS a tourné le dos à son mandat constitutionnel, elle s'est condamnée au laisser-aller. Elle n'a plus de marge de manœuvre. Elle croule sous plus de 500 milliards de devises, euros et dollars surtout, dont elle ne sait que faire. Les cantons, ses actionnaires, ne touchent plus rien, ce qui les incite à réaliser des économies, évidemment en priorité dans le social. Le petit bricolage des taux d'intérêts négatifs (« anarchie, hors de contrôle », « Le Temps » du 27 juillet) aggrave le mal. Cette manipulation étend la crise aux retraités actuels et surtout futurs: dans un pays de plus en plus vieillissant, c'est de la dernière stupidité! En fait, avec ce bricolage, la BNS étend durablement la crise à tous ceux qui n'ont pas les moyens de placer des capitaux à l'étranger ou d'aller y vivre de leurs rentes. Cela fait beaucoup de monde. Une très large majorité de la population.

Quels remèdes? Tout d'abord la BNS. Son indépendance est une fiction au service exclusif de la pire idéologie libérale.

Bien sûr les partisans de cette idéologie, UDC, PLR et assimilés, Avenir Suisse, persistent à célébrer cette indépendance comme un dogme intangible. Ainsi,

ils se découvrent: ils admettent implicitement que le sort du pays, qu'ils célèbrent comme un exemple de démocratie dite directe, d'une

qualité supérieure incomparable, dépend en fait d'un tout petit club de technocrates (avez-vous un autre terme?) sans aucune légitimité démocratique. Exactement comme ceux de Bruxelles, systématiquement décriés et honnis par l'UDC et les autres.

L'aspect « cumul des milliards qui ne servent à rien » commence à titiller les économistes. Si certains, prisonniers de leur dogmatisme, persistent à s'interdire de penser (leurs certitudes pourraient vaciller), d'autres, de plus en plus nombreux, osent réfléchir au-delà des horizons partisans. Que pourrait-on faire avec ces milliards pour le bien du peuple? Le débat tourne autour des variantes d'un « fonds souverain » qui pourrait offrir au pays, à terme, un certain retour indirect sur les sacrifices qu'il subit aujourd'hui. Mais qui va diriger ces débats? Les concrétiser? Dans quels délais?

Et surtout quelle autorité va les imposer à la BNS? Une certitude: ce ne sera pas le conseiller fédéral Schneider-Ammann, ministre de l'Économie, certes, mais radical, c'est-à-dire observateur passif garanti. Un fait à relever. Hors des 530 milliards de l'indépendante BNS, la Confédération « nage dans l'argent » selon un titre de la NZZ du 5 août. En effet, la Confédération renonce à émettre les emprunts habituels au second semestre (au grand dam des caisses de pensions): elle dispose de liquidités en masse... Et simultanément, elle lance un nouveau programme d'économies drastiques, touchant évidemment, en priorité absolue, le salaire des fonctionnaires, avant-garde classique de l'ensemble des salariés. La droite a trouvé son bouc émissaire: le franc fort? C'est la faute des salariés.

Michel Béguelin



Temporaires: Jordi promet de faire quelque chose

Lors de sa rencontre avec les nettoyeurs de St-Gall, Markus Jordi, chef du personnel aux CFF, a écouté attentivement leurs

doléances. Lors de sa prise de position, il a affirmé que les CFF étaient un employeur fiable et social et qu'ils entendaient le

rester. Il a mis en avant le fait que l'accord sur les temporaires est unique en Suisse et progressiste, et que son application est dès lors exigeante. Jordi a expliqué que les CFF prennent la critique du SEV au sérieux. Ils essaient d'avoir une vue d'ensemble sur les employés temporaires, que le système ne permet pas à la base. « Nous voulons obtenir une vue d'ensemble, même rétroactive, la plus parfaite possible. Où des erreurs ont eu lieu, comme l'a décrit le SEV, nous sommes prêts à les corriger. » Il souligne que

« les CFF ne toléreraient pas qu'il y ait des comportements indécents ou des infractions en matière de personnel ». Il met en garde, en même temps, contre de trop grandes attentes: « Des licenciements en raison de prestations insuffisantes auront toujours lieu et nous ne reviendrons pas en arrière. » Il rappelle que pour obtenir une place fixe, il faut remplir les exigences en matière de prestations, certificat de capacité et attestation de santé compris. Finalement, la délégation des CFF a également souligné

qu'il faut des postes libres pour proposer un poste fixe aux temporaires (bien que cela ne soit pas dans l'accord). Le SEV exige que ces postes soient créés puisque, au niveau du travail, il n'y a aucune différence entre un temporaire engagé toute l'année et un employé fixe. « Nous voulons utiliser les deux ans de délai de mise en place pour obtenir la transparence nécessaire et garantir une application légale de l'accord dès 2017. Vous pouvez nous prendre au mot », a conclu Jordi.

pmo/Hes



Remise de la pétition du SEV aux représentants des CFF.

Attaque au laser

Victoire pénale et civile

Roland Morard, les agressions au laser, il connaît. Ces six dernières années, il en a vécu trois dont la dernière le 25 janvier 2015 en début de soirée. Son agresseur vient d'être condamné pénalement, mais aussi à verser des prétentions civiles!

«Je venais de repartir du terminus avec un bus articulé. Je n'avais pas fait 100 mètres que j'ai été atteint par les rayons d'un puissant laser projetés dans le plafonnier. Il y avait quatre adolescents au fond du bus. Je me suis arrêté sur le côté de la route et les ai regardés. Ils ont fait mine de rien. J'ai repris la route et ils ont recommencé. Alors, discrètement, j'ai contacté la police et un kilomètre plus loin elle les a interpellés et interrogés au commissariat», se souvient le conducteur des Transports publics fribourgeois, 15 ans d'entreprise et de SEV au compteur.

Comme la police n'a pas découvert de laser sur eux, elle a recontacté Roland une heure plus tard. Au terminus, il fouille l'arrière du bus et découvre le laser et un sachet de marijuana dans la poubelle. Les images vidéo permettront d'identifier le coupable, un jeune de 17 ans. Le Tribunal des mineurs vient de le condamner pour lésions corporelles simples et entrave à la circulation routière. Comme c'est un mineur, la peine exacte n'est pas connue car le procès a eu lieu à huis clos. On a pu néanmoins apprendre que l'agression contre Roland était un élément parmi d'autres. La plainte de Roland portait sur l'entrave à la circulation et celle des TPF concernait les lésions corporelles. Il vaut la peine de clarifier l'objet de la plainte lors de la déposition à la police.

Il n'en reste pas moins que l'agresseur devra aussi verser 250 fr. à Roland qui avait demandé cette somme comme prétentions civiles pour le temps pris sur ses congés pour aller effectuer des contrôles médicaux et des dépositions à la police cantonale. Il s'agit là d'un élément important dans la défense des employés des transports. «Pour Roland Morard, ces 250 fr. sont une reconnaissance des désagréments engendrés. «Les frais médicaux ont par contre été pris en charge par ma propre assurance-accidents. Ce n'est pas très logique mais au moins le scanner que j'ai subi a été payé. Ce scanner était douloureux et éprouvant car on reçoit des flashes dans l'œil.»

S'il témoigne aujourd'hui, c'est qu'il estime nécessaire de parler de ces agressions au laser. «Elles mettent notre intégrité physique en danger mais aussi la sécurité des passagers et des autres usagers de la route si nous ne pouvons pas conduire notre véhicule comme il se doit. Ce problème vient s'ajouter à d'autres dangers tels que des cyclistes insouciantes ou des piétons qui regardent davantage leur natel que la route. Le métier est devenu plus pénible», considère-t-il. A 52 ans, il parle beaucoup autour de lui de ces agressions au laser. «Je constate que d'autres vivent la même chose. Certains ne



Roland Morard mime les jeunes pointant le laser sur lui.

portent pas plainte. Pour ma part j'ai décidé de ne plus laisser passer. C'est aussi un acte de solidarité car un jugement peut envoyer un signal à la société.»

Et ce ras-le-bol, il est manifeste chez Roland qui en est à sa troisième agression du genre. Lors de la première c'était un jeune adulte, condamné lui aussi. Toutes ne se terminent pas de la même façon puisque la deuxième agression s'est soldée par un retrait de plainte. «C'était aussi un jeune. J'ai retiré ma plainte car il m'a téléphoné pour s'excuser et j'ai pu avoir une bonne discussion avec lui. Je lui ai expliqué que si mes yeux étaient abîmés je ne pourrais plus exercer ma profession. Il s'est aussi excusé par écrit. Pour moi l'acte éducatif est primordial et il a été suffisant. Il n'y avait pas besoin de jugement.»

Vivian Bologna

LA LOI

Article 59 LTV

■ La Loi sur le transport des voyageurs prévoit la poursuite d'office (article 59) des infractions prévues au Code pénal dont sont victimes les employé-e-s des transports. Mais les choses ne sont pas aussi simples car la notion d'intentionnalité intervient. Elle est nécessaire à la poursuite d'office. Ainsi, les menaces, les injures et les agressions physiques sont poursuivies d'office.

Pour le SEV, l'usage d'un laser devrait aussi être poursuivi d'office. Dans la situation de Roland Morard, l'ordonnance pénale ne fait pas mention de cette automaticité. Il reste encore du travail pour que le personnel soit mieux protégé.

CHRONIQUE

La rentrée

On a rechargé les batteries, pour la plupart d'entre nous, en partant quelques jours, voire quelques semaines, à la mer, à la montagne ou en ville. On a passé de bons moments, détendus, avec la famille et les amis. Voici venue la rentrée et ses bonnes résolutions. Manger plus sainement, faire du sport, lire tous les livres accumulés dans la bibliothèque, ne plus crier sur les enfants. Etre tout le temps souriant, ne pas faire d'achat compulsif, savoir rester zen en toutes circonstances. Tout un programme!

Voici venu également le temps des élections. Dans mon canton, c'est un cru exceptionnel: élections cantonales et fédérales le même automne. On réélit le parlement cantonal, le Gouvernement et nos représentants à Berne. Que de décisions à prendre! Que de choix à faire! Mais...

... «On vote en vain» titrait le quotidien Le Matin vers mi-août. «La politique suisse semble s'être figée. (...) Il est très rare qu'un sortant soit dépassé sur la liste par un nouveau venu». Les cartes semblent déjà avoir été distribuées.

Quelques jours plus tard, c'est le quotidien Le Temps qui titre: «Les femmes, déjà perdantes des élections fédérales».

Toutes ces affirmations ne sont guère motivantes. Ma cousine, qui vient de fêter ses 18 ans, pourra voter pour la première fois en octobre. J'espère qu'elle n'aura pas lu ces articles. Qu'elle croit encore en sa capacité à faire bouger les choses, qu'elle croit encore que son vote peut changer quelque chose. Qu'elle va se renseigner, écouter les débats, peser le pour et le contre et finalement voter. Choisir.

Tout comme les nouveaux naturalisés, qui sont fiers de pouvoir enfin se rendre aux urnes pour donner leur avis, pour élire leurs autorités. Leur faire croire que tout est joué d'avance, c'est un peu triste non? Et surtout, vont-ils vraiment faire la démarche de remplir leur bulletin si on leur présente les élections de cette façon?

Je veux continuer à croire que chaque voix compte (ce qui est le cas!) et qu'il faudra, ces prochaines semaines, bien écouter les candidats, leurs aspirations, leurs opinions et leurs promesses. Comparer, débattre, échanger puis décider. Et motiver les citoyens qui ne se votent jamais à le faire cette fois-ci.

Pour envoyer à Berne (ou à Delémont au niveau cantonal) ceux qui défendent ce en quoi nous croyons. Ceux qui sauront prendre les bonnes décisions.

Henriette Schaffter

Pascal Fiscalini prend sa cheffe au mot: « Le visage des CFF » ne peut pas disparaître d'encore plus de trains



Gothard: l'ancienne ligne doit rester accompagnée !

contact.sev a rencontré Pascal Fiscalini, vice-président de la sous-fédération du personnel des trains (ZPV). Il a abordé le nouveau SwissPass, l'ouverture des NLFA et du tunnel de base du Gothard, la problématique de la violence et d'autres sujets qui préoccupent actuellement sa sous-fédération.

■ **contact.sev:** Celui qui renouvelle ou achète un demi-tarif ou un abonnement général reçoit, depuis le 1^{er} août, le SwissPass de couleur rouge. Le contrôle nécessite davantage de temps: faudrait-il dès lors plus de personnel dans les trains?

Pascal Fiscalini: Les CFF estiment que le contrôle prend trois fois plus de temps. Il serait dès lors logique que l'on emploie trois fois plus de personnel, si on veut maintenir la qualité et offrir le même service. La réalité est qu'aucune personne supplémentaire n'a été engagée. Les CFF veulent privilégier la qualité à la quantité: nous pouvons contrôler moins de monde et la qualité du contrôle va augmenter. L'inconvénient est que nous serons moins présents.

■ **Cet inconvénient peut-il être compensé par les passages de service dans les trains, comme expliqué dans le magazine des collaborateurs CFF 5/2015?**

En matière de service, ce n'est pas non plus très satisfaisant: si je suis par exemple dans le train entre Berne et Zurich et que je fais du contrôle jusqu'à Lenzbourg, puis que je parcours le train, sans contrôler, il y aura forcément plein de questions et je n'aurai jamais le temps de passer vers tous les passagers. Et si je passe rapidement de manière à ce qu'aucune personne ne puisse me poser de questions, ce n'est pas du service non plus. On aurait le sentiment, à l'arrivée à notre destination, de ne pas avoir fait notre travail correctement: on n'a pas contrôlé tout le monde et on n'est

pas passé partout.

■ **Quelles expériences as-tu faites avec le SwissPass?**

Jusqu'au 1^{er} août, c'était très rare d'en voir, entre-temps (jusqu'au 13 août), il y en a entre 5 et 10 par train moyennement occupé. Certains pendulaires se sont irrités du fait qu'ils ne puissent plus laisser leur abonnement visible dans leur porte-monnaie et nous le montrer mais qu'ils doivent nous le donner pour qu'on puisse le scanner avec notre appareil de contrôle. Et cela les dérange que le contrôle prenne ainsi plus de temps, surtout s'ils sont assis dans les derniers rangs.

■ **Que dit la sous-fédération du personnel des trains ZPV à ce propos?**

Nous craignons que les voyageurs remarquent à un moment donné que le per-

les trains circuler non accompagnés sur l'ancien tronçon?

Oui, le trafic longues distances des CFF veut remplacer les Interregio actuels par des compositions de trains régionaux. Entre Bellinzone et Airolo il n'y a actuellement que des bus, idem entre Erstfeld et Göschenen. L'Office fédéral des transports décidera vraisemblablement en septembre s'il permet des trains non accompagnés dans un tunnel de 15 kilomètres de long. Le SEV et la ZPV souhaitent être auditionnés auparavant par l'OFT afin d'expliquer l'importance d'un double accompagnement, par exemple pour pouvoir évacuer un train de façon sûre dans le tunnel en cas d'incident.

■ **Le SEV lutte contre l'expansion du trafic non accompagné également car l'absence de personnel mène à un climat d'anonymat et d'anar-**

lignes définies. Mais 2017 sera synonyme de nouvel appel d'offres dans le trafic longues distances. Nous ne savons donc pas du tout ce qui va nous arriver, même si nous entendons toujours dire de la part de la direction du Groupe que nous sommes les «ambassadeurs» ou le «visage» des CFF, comme l'a indiqué Jeanine Pilloud en juillet dans une interview de la «Sonntags-Zeitung» (voir encadré).

J'aimerais bien demander à Mme Pilloud ce qu'elle entendait par là puisque ses dires sont contradictoires: on enlève toujours plus d'agents de train, comme cela est prévu maintenant au Gothard. La Fédération des travailleurs des transports ETF appelle à une distribution de flyers commune dans toute l'Europe le 29 octobre prochain, pour pointer du doigt cette problématique des trains non accompagnés. La ZPV participera très certainement au Tessin.

■ **La violence de certains clients est un problème récurrent: la situation s'est-elle vraiment aggravée depuis tes débuts en 1989?**

Oui, c'est surtout les fêtards qui sont devenus plus agressifs depuis les années 2000. Le personnel de trains ne peut plus travailler comme il le faisait auparavant, et serait même bien avisé de ne pas se confronter aux voyageurs et

«*Nous craignons l'augmentation du nombre de resquilleurs, ainsi que des protestations et agressions.*»

sonnel arrive à contrôler moins de gens, qu'il y ait une augmentation du nombre de resquilleurs et, en conséquence, du nombre de protestations et d'agressions.

■ **Le 11 décembre 2016, l'exploitation du tunnel de base du Gothard commencera: les CFF vont-ils vraiment laisser**

chie où les agressions et les actes de vandalisme augmentent. Les CFF ont-ils l'intention de faire passer d'autres lignes Interregio en lignes Regioexpress non accompagnées, comme cela a été le cas en 2013 avec la ligne de la vallée du Rhin?

Jusqu'en 2017, ça ne devrait pas être le cas, en dehors des

Jeannine Pilloud: « Les agents de train représentent de plus en plus le visage des CFF »

La cheffe du trafic Voyageurs CFF a souligné, lors d'une interview publiée dans le «Sonntags-Zeitung» du 12 juillet, l'importance du personnel des trains: «*Quand je suis arrivée aux CFF, beaucoup d'agents de train avaient peur que je supprime leurs postes. Mais c'est l'inverse. Les agents de train sont de plus en plus le visage des CFF. Pas uniquement grâce au SwissPass.*»

Le nombre de passagers dans les trains augmente constamment. Il s'y passe dès lors toujours plus de choses, il y a par exemple davantage de perturbations ou d'urgences médicales. Et les voyageurs posent clairement plus de questions, puisque l'agent de train est souvent l'unique employé des CFF qu'ils rencontrent. La plupart des passagers n'achètent plus leur billet au guichet.»



Pascal Fiscalini durant une pause à la gare de Lucerne.

de se retirer quand la situation se corse. J'ai remarqué que les collègues qui essaient de continuer à faire leur travail correctement et à veiller à un certain ordre, ont automatiquement plus de problèmes avec les clients agressifs. Comme remerciement, leurs supérieurs leur reprochent ensuite de provoquer les agressions, avec des questions du genre «Pourquoi as-tu autant d'agressions? Tu es peut-être trop direct? Tu devrais peut-être travailler autrement.» Des collègues ont dû signer des conventions avec leurs supérieurs pour cette raison. Certains n'annoncent dès lors plus les agressions, ou uniquement au SEV. Beaucoup sont résignés.

■ **Si quelqu'un est agressé physiquement, il reçoit tout de même de l'aide?**

Le supérieur direct prend contact avec lui et il y a un certain encadrement médical et psychologique. Cela s'est amélioré ces dernières années.

■ **Quels trains sont les plus concernés par ces problèmes de violence?**

Les régions de Genève, Lausanne et Zurich, en particulier durant le week-end et lors d'événements comme le Paléo ou Montreux Jazz Festival.

■ **Les CFF font-ils suffisamment pour empêcher les agressions envers le personnel et les passagers?**

La situation ne s'est pas du

tout améliorée du fait que le trafic régional soit maintenant non accompagné et du fait qu'il y ait toujours plus de trains rapides aussi non accompagnés. En plus, l'effectif de la police des transports ne suffit de loin pas à couvrir tous les trains problématiques.

■ **La Confédération et les cantons ne devraient-ils pas mettre davantage d'argent à disposition pour l'accompagnement de trains, en tant que commanditaires des transports?**

Comme la violence dans les transports publics est un problème de société, la Confédération et les cantons devraient être contraints de prendre des mesures. Nous, au SEV, avons

BIO

Pascal Fiscalini est né il y a tout juste 47 ans d'une mère valaisanne et d'un père tessinois. Ses parents parlaient le français entre eux, il est donc quasiment trilingue et a grandi à Ascona. A 16 ans, il a effectué un apprentissage de trois ans de cuisinier à Zermatt puis, peu après, a commencé la formation de quinze mois d'agent de train aux CFF, à Brigue (1989-1990). Aux chemins de fer, il a de suite gagné 800 francs de plus que les 2000 francs qu'il avait en tant que cuisinier qualifié accomplissant 13 à 15 heures de travail par jour. Comme il était jeune papa, il a apprécié les horaires de travail plus courts et mieux réglementés. Il est rapidement entré au SEV: «Mon expérience en tant que cuisinier m'a bien montré à quel point le travail des syndicats est important.» Après sa formation, il a travaillé durant trois ans à Bienne, puis à Brigue et finalement à Bellinzona en 2011. Il y est actuellement chef de train dans le trafic longue distance. Il habite à Cresciano avec sa seconde épouse, également agente de train aux CFF et originaire de Domodossola. Ses deux fils, issus d'un premier mariage, ont 27 et 22 ans et habitent en Valais. Soigner les relations familiales est très important pour Pascal Fiscalini. Son hobby principal? Le syndicat! Il a été vice-président de la ZPV Brigue et coordinateur Ouest de la ZPV entre 2007 et 2009. Il est devenu vice-président de la sous-fédération en 2009, est membre du comité SEV et membre de la Conférence CCT CFF. Il aime aussi voyager et faire de la randonnée.

déjà essayé plusieurs fois de prendre contact avec des politiciens, mais avec un succès modéré. J'ai le sentiment que les sphères politiques abandonnent leur responsabilité en matière de sécurité dans les transports publics aux entreprises de transport.

■ **Revenons aux NLFA: les deux tunnels de base à travers le Gothard et le Ceneri (le deuxième entrera en fonction apparemment en décembre 2020) écourtent d'une heure le trajet entre Zurich et Lugano (pour arriver à moins de deux heures). Faudra-t-il donc moins de personnel dans les trains à l'avenir?**

Dès décembre 2016, le trafic longues distances va supprimer 60 postes sur le territoire suisse. Dès 2020, quand l'ouverture du tunnel du Ceneri engendrera à nouveau des trains supplémentaires, des postes supplémentaires sont prévus. Ces chiffres sont calculés sans l'accompagnement de l'ancienne ligne du Gothard.

■ **Quels seront à part ça les effets des NLFA sur le personnel des trains? Quels dépôts sont concernés?**

Sont concernés tous les dépôts du trafic longues distances sur l'axe nord-sud, donc Chiasso, Bellinzona, Lucerne, Zurich, Olten et Bâle. Au Tessin, 20 %

des postes seront supprimés, si l'ancienne ligne n'est plus accompagnée. On ne sait pas encore clairement où les personnes concernées pourraient travailler jusqu'en 2020, mais peut-être aux contrôles ponctuels sur l'ancienne ligne du Gothard. D'autre part, les temps de parcours raccourcis ouvrent de nouvelles possibilités en matière de destination au personnel des trains tessinois.

■ **Quels sont les autres sujets d'actualité à la ZPV?**

Un sujet très actuel: l'idée des CFF de nous décharger de la tâche qui consiste à manœuvrer sur les tronçons en cas de perturbations, puisque nous le faisons très rarement. Et nous ne devrions dès lors plus passer tous les cinq ans l'examen prescrit par l'OFT pour la conduite de véhicules moteurs. Notre profil professionnel serait dévalorisé. Un autre débat: le projet «Accompagnement des trains 2016» qui prévoit de revoir la fonction d'agent de train à la baisse. Notre nouvel uniforme fait également beaucoup parler, entre nous mais aussi dans les médias, de manière pas toujours agréable. Cela montre bien à quel point le personnel des trains joue un rôle important auprès de la population.

Markus Fischer/Hes

Angle droit

Un malheur n'arrive jamais seul

Le service de protection juridique du SEV n'a pu éviter le licenciement de Grégoire (prénom d'emprunt), mais a pu corriger certaines erreurs des administrations.

Grégoire a eu de la poise et plutôt quatre fois qu'une.

Grégoire (prénom fictif), mécanicien de locomotives aux CFF division Voyageurs, a rencontré des problèmes de santé. Les deux ans de droit au salaire ont débuté un peu avant son 47^e anniversaire. Heureusement, il a pu recouvrer sa capacité de travail à 100%. Toutefois, MedicalService l'a déclaré inapte à exercer la profession de mécanicien de locomotives. Comme dans beaucoup d'autres cas, que ce soit aux CFF ou chez un autre employeur, il n'a pas pu bénéficier d'une réinsertion professionnelle, malgré le soutien du management de la santé des CFF et de l'office AI cantonal. En d'autres termes: peu avant son 49^e anniversaire, Grégoire a été licencié par les CFF. Le team d'assistance judiciaire SEV a encadré Grégoire depuis le début. Malheureusement, il n'a pas pu lui éviter cette

mesure. Une fois de plus, Grégoire a été malchanceux. S'il avait été âgé de 50 ans au moment de son licenciement, une question d'invalidité professionnelle aurait pu être envisagée par les CFF. Ceci signifie que la caisse de pensions CFF aurait versé à Grégoire une rente d'invalidité temporaire et une rente de compensation AI et l'aurait re-facturée à son ancienne unité d'organisation. Pour autant qu'une des conditions figurant dans la CCT CFF soit remplie, les CFF accordent dans de telles situations au moins une indemnité de départ. Dans le cas de Grégoire, il s'agit de 12 mois de salaire.

La recherche de solutions de réinsertion jusqu'au bout des deux ans de droit au salaire est réglementée de manière spécifique dans la CCT CFF. Elle prévoit que le paiement du salaire prend fin de toute manière à l'échéance du délai de deux ans, même si le délai de

congé n'est pas encore échu. Avant de recevoir son dernier salaire, Grégoire s'est donc annoncé auprès de l'Office régional de placement (ORP) pour demander des conseils ainsi que le versement de l'indemnité de chômage.

Troisième pépin

C'est alors que survint un troisième problème: la caisse publique de chômage a communiqué à Grégoire qu'il n'aurait pas droit à l'indemnité de chômage jusqu'à l'échéance du délai de congé, qui correspondait à une période restante de quatre mois pour Grégoire, vu qu'il percevait une indemnité de départ considérée comme un salaire. Grégoire a demandé une nouvelle fois le soutien du SEV. Le team d'assistance juridique du SEV a alors immédiatement fait opposition. L'autorité de recours cantonale a soutenu à 100% l'argumentation du SEV. Elle a relevé entre autres que le chômage effectif débutait à l'échéance du droit au salaire et que l'indemnité de départ était inférieure à la

valeur limite de prise en compte.

Et survint encore un quatrième problème: alors qu'il était encore employé aux CFF, Grégoire avait entrepris une formation de responsable technique de projet et débuté un stage auprès de «Lift Sàrl» (nom fictif). Lift Sàrl lui avait ensuite proposé une place de travail, toutefois non pas au bureau en tant que responsable de projet, mais en service externe sur les chantiers. Grégoire n'avait pas accepté le poste. En effet, il ne pouvait pas s'imaginer travailler sur un chantier à cause de ses problèmes de santé et du fait qu'il était sujet au vertige. L'ORP n'a pas pu ignorer ce refus et la caisse publique de chômage lui a fait part d'une nouvelle décision. Cette fois-ci, il lui fut notifié qu'il était tout à fait apte au travail et qu'il avait enfreint son obligation de réduire le préjudice. C'était une faute grave de sa part. C'est pourquoi le versement de son indemnité journalière fut suspendu pour 31 jours. L'équipe d'assistance juridique du SEV fit

aussi opposition contre cette décision. L'autorité de recours cantonale a une nouvelle fois soutenu à 100% les arguments du SEV. Elle a affirmé que la place de travail proposée en service externe sur les chantiers ne tenait pas compte de l'état de santé de Grégoire, que c'était inadmissible et qu'il avait eu raison de refuser cette place.

Le cas de Grégoire est exhaustif: ni le Service de gestion de la santé des CFF, ni l'AI, ni l'ORP n'ont été en mesure de proposer à Grégoire une nouvelle place, voire une réinsertion (au lieu d'une rente). Nous espérons vivement que notre collègue trouvera enfin une nouvelle place de travail et qu'il ne fera pas tout à coup partie des personnes en fin de droit. Même si le SEV n'a pas pu éviter que Grégoire soit licencié par les CFF, l'équipe de l'assistance juridique du SEV est intervenue deux fois avec succès contre des décisions incompréhensibles de la caisse publique de chômage.

L'équipe de la protection juridique

Des décisions difficiles avant la retraite

Les pièges de la planification de la retraite

J'ai 62 ans et j'attends tout prochainement le versement de mon assurance-vie 3a. Que dois-je faire avec tout cet argent? Payer notre hypothèque? L. M. à A.

Cher Monsieur M.,

Avec la fin toute proche de votre activité professionnelle, beaucoup de questions difficiles se posent au niveau financier. Vous devez par exemple décider si vous optez pour une rente ou un versement du capital (ou une variante mixte) de votre caisse de pension.

Il faut aussi savoir si vous avez un crédit hypothécaire à rembourser ou si vous pouvez en-

core acheter un bien immobilier. Se pose aussi la question d'un éventuel report d'un paiement de la rente du 1^{er} ou 2^e pilier, ou au contraire une avance. Les effets sur les impôts à payer influenceront forcément la prise de décision, mais il n'y a de loin pas que ça, et ce n'est pas le plus important.

Il s'agit donc de prévoir financièrement la vie après la retraite et de veiller à pouvoir maintenir son niveau de vie au-delà de la vie active. Il faut éviter les lacunes et un conseil avisé est à recommander. On peut obtenir ce genre d'entretien-conseil auprès des ban-

ques et des assurances. Ces conseils sont souvent gratuits pour les clients réguliers.

Il y a tellement de produits et de solutions différentes qu'il vaut vraiment la peine de se renseigner. Apparemment, votre police d'assurance 3a n'est pas liée à un amortissement indirect de votre hypothèque et vous pouvez donc disposer de votre argent comme vous le voulez (après paiement des impôts toutefois).

A partir du moment où vous êtes à la retraite, il sera difficile de réaugmenter votre hypothèque et la rembourser est donc à déconseiller. Vous pou-

vez verser le capital sur un compte en banque et retirer l'argent au fur et à mesure. Selon votre situation personnelle, il peut être judicieux d'investir dans une assurance-rente ou un plan de versement, dans le premier cas vous recevez une rente jusqu'à la fin de votre vie ainsi qu'ensuite votre épouse. Vous pouvez avoir cette rente immédiatement ou la repousser de quelques années. Dans le cas d'un plan de versement, vous recevez en différentes tranches le montant de votre retraite ainsi que les bénéfices obtenus durant un temps défini.

Une différence importante est que les rentes à vie sont impossibles, certes à un taux réduit. Dans le cas du plan de versement, seuls les intérêts sont impossibles.

Les plans de versement d'assurances-vie comme chez Helvetia sont liés à une garantie de capital. Si la personne assurée décède, le plan est transmis aux héritiers et se termine à la fin de la durée prévue. Les banques offrent également ce genre de plan de versement lié à des fonds. Mais il n'y a en général pas de garantie de capital.

L'équipe-conseil d'Helvetia

ATE

La sécurité au Gothard

Plus de sécurité grâce aux technologies modernes, et moins cher qu'un 2^e tunnel au Gothard. Explications et revendications de l'ATE.

Les technologies intelligentes permettant de pratiquement exclure les collisions équipent aujourd'hui déjà voitures et camions. Et dans cinq à quinze ans, elles les équiperont bien plus largement. Des experts nationaux et internationaux ont présenté en juillet, lors d'une conférence de presse de l'ATE (Association transports et environnement) à Berne, les possibilités d'améliorer constamment la sécurité routière. Les mesures de sécurité modernes dans le tunnel routier du Gothard rendraient superflue la construction d'une 2^e galerie, estimée à trois milliards.

Sur la base de plus de 35 ans d'expertise solide en matière de sécurité rou-

tière, l'ATE a examiné en détail les normes de sécurité déjà très bonnes du tunnel routier du Gothard. De plus, elle constate qu'une vaste palette de technologies existe aujourd'hui déjà, et que de nouveaux progrès techniques promettent une amélioration considérable de la sécurité routière. « Nous montrons de quelle manière des mesures d'amélioration de la sécurité routière peuvent être mises en place à court terme et à moindre coût, rendant ainsi le tunnel du Gothard encore plus sûr qu'aujourd'hui », souligne Evi Allemann, présidente de l'ATE et conseillère nationale.

Selon le député au Grand Conseil tessinois Ivo Durisch, le projet d'un 2^e tunnel est une mauvaise approche car, au lieu d'améliorer la sécurité, il lui porte atteinte par une augmentation massive du trafic. ate

Le Tessin mieux sans 2^e tunnel

Les partisans affirment en boucle que sans un 2^e tunnel, le Tessin sera coupé du reste de la Suisse pendant des années. Bien au contraire: la construction d'un 2^e tunnel entraînerait une fermeture totale du tunnel existant pour presque une demi-année. Un Non au 2^e tunnel en revanche permettrait au Tessin d'être accessible sans interruption par trains-autos. Depuis des années, les partisans d'un 2^e tunnel avancent cet argument, repris par Ulrich Giezendanner récemment dans l'émission « Rundschau » du 1^{er} juillet 2015. En fait, la construction d'un 2^e tunnel rend inéluctable une réfection d'urgence préalable du tunnel déjà en

place. Selon le Conseil fédéral, une fermeture totale de 140 jours sur l'axe du Gothard serait incontournable. Puisque la construction d'un 2^e tunnel ne prévoit aucun chargement sur le rail des voitures, le canton du Tessin se verrait effectivement isolé temporairement. Il en va tout autrement en cas d'assainissement du tunnel existant. Assainissement qui ne se ferait que pendant le semestre hivernal. Un chargement sur le rail entre Göschenen et Airolo serait mis en place pendant cette période de faible trafic et transporterait ainsi sans problème les quelque 12 000 véhicules quotidiens. ate

Campagne de solidarité du SEV, seconde étape

« Je suis aussi » ce que tu es

Ce sont les présidents centraux qui ont posé au début de la campagne. Au tour des autres membres SEV de montrer leur solidarité...

Offrir une vitrine à la solidarité, tel est l'objectif de la campagne « Je suis aussi... », qui a cours depuis début 2015. Les membres SEV y expriment leur solidarité avec leurs collègues d'autres groupes professionnels.

Au départ, ce sont les présidents centraux qui ont joué le jeu de la solidarité au travers de ces cartes, en s'affichant face à un membre d'une autre catégorie professionnelle. Ce qui montrait bien que, même s'ils sont issus de différentes sous-fédérations et représentent des groupes de métiers différents, ils ap-



partiennent tous au même syndicat, le SEV.

La campagne attaque maintenant la seconde phase: de nombreux collègues ont posé devant le photographe lors du Congrès et de nombreuses nouvelles cartes sont disponibles. Le jeu de cartes s'agrandit et on aura bientôt un jeu complet. La responsable du recrutement au SEV, Elena Obreschkow, ne figure pas encore sur une carte: « Nous avons choisi ce graphisme car

nous voulions un vrai jeu de cartes. Mais nous ne révélerons pas encore tout de suite ce qu'il représente exactement. » Elle dévoile quand même une partie du mystère: « L'année prochaine, nous ouvrirons le jeu encore davantage: chaque membre SEV aura la possibilité de participer en posant pour le SEV. » La solidarité n'est certes pas un jeu, mais rien n'empêche de l'afficher de manière ludique.

pmo/Hes

Votre poste dans le monde des transports

Afin de renforcer son équipe au sein du secteur Formation à Lausanne, la communauté de formation login formation professionnelle SA recherche

formateur/trice pratique professionnel-le (100 %)
pour les apprentis constructeurs de voies ferrées (CVF)

Vos tâches principales consistent à diriger et à encadrer les apprentis constructeurs de voies ferrées (CVF) dans le cadre de leur formation de base d'une année, ainsi qu'à les accompagner et à les soutenir selon le plan de formation. L'encadrement des stagiaires et l'orientation des futurs candidats font également partie de vos activités. Vous prenez part à des entretiens et participez à la décision d'engagement de nos futurs apprentis. L'enseignement de cours interentreprises fait également partie de vos attributions.

Vous trouverez toutes les informations sur login formation professionnelle SA et sur le poste à pourvoir à l'adresse www.login.org/carriere.

log.in to your future
pour ton futur
per il tuo futuro

CFF et ETC: les collaborateurs sont « connectés », mais pas tous aux mêmes conditions

« Si le smartphone appartient à l'employeur, c'est lui qui a le contrôle. »

Franziska Schneider, collaboratrice au service de protection juridique du SEV



Smartphones et tablettes: des cadeaux empoisonnés ?

Les collaborateurs sont de plus en plus nombreux à recevoir des smartphones ou tablettes dans le cadre professionnel. Certains s'en réjouissent, d'autres sont plus méfiants et certains n'en veulent même pas. Attention, il y a des dangers et il vaut la peine de se poser certaines questions.

Smartphones, tablettes et autres appareils connectés perturbent quelque peu la limite entre sphère privée et sphère professionnelle. Chaque entreprise agit pour l'instant comme bon lui semble, en cavalier seul. On voit de tout: l'employeur exige de l'employé qu'il ait un smartphone mais c'est à l'employé de payer, l'employeur en offre un uniquement à des fins professionnelles, ou l'employeur l'offre et autorise l'utilisation à des fins privées. C'est un peu

la jungle. Tant que tout le monde joue le jeu correctement, tout se passe bien. Mais si l'employeur se met à surveiller les appels et les activités de ses employés? Et si l'employé fait des appels occasionnant des coûts très élevés? Que dit la loi? Comment les employés sont-ils protégés? Explications.

Surveillance des travailleurs

Au niveau fédéral, la protection de la personnalité des travailleurs est ancrée dans l'article

328 CO, et s'étend par l'art. 26 au droit public du travail. Les travailleurs sont, de ce fait, protégés par une disposition

de droit public contre une surveillance de leur comportement. Il est interdit d'utiliser des systèmes de surveillance

ou de contrôle destinés à surveiller le comportement des travailleurs à leur poste de travail. Lorsque des systèmes de

COMMENTAIRE

« Il y a des dangers »

Pour Franziska Schneider, collaboratrice au service de protection juridique du SEV, l'octroi de smartphones n'est pas un cadeau. Il s'agit d'un outil de travail avant tout. Et le mélange entre travail et vie privée n'est pas bon. « Il y a des dangers, car tout est visible, tout est possible », explique-t-elle. « L'employeur peut tout contrôler: l'heure à laquelle on effectue des appels par exemple. Si le smartphone appartient à l'employé, c'est lui qui a le contrôle. Si le smartphone

appartient à l'employeur, c'est ce dernier qui a le contrôle. » Une surveillance permanente ainsi qu'une disponibilité en tout temps ne peuvent être en aucun cas exigées par l'employeur. Mais la limite entre ce qui est possible et ce qui est permis est très étroite. Il faut donc faire très attention, malgré ce qu'on nous affirme côté CFF. **Hes**

En cas de question, n'hésitez pas à prendre contact avec le service de protection juridique du SEV.

Au sein des TPF, tous les chauffeurs sont équipés de tablettes depuis ce printemps. Afin de pouvoir encadrer leur utilisation, les TPF ont un règlement appelé « charte informatique », applicable à l'ensemble des collaborateurs. Les conducteurs bénéficient également d'un téléphone affilié à chaque véhicule en cas de problème. Des téléphones mobiles sont aussi fournis aux personnes travaillant à l'exploitation et à l'infrastructure.

Strictement professionnel

L'utilisation des téléphones mobiles et des tablettes est réservée exclusivement aux besoins professionnels. L'historique internet n'est pas enregistré et il n'est pas possible d'y avoir accès sans l'accord du collaborateur, tout comme l'historique d'appels. Néanmoins, en cas d'abus extrême constaté par le supérieur hiérarchique, et sur l'accord du collaborateur, une surveillance peut être effectuée par le service

informatique. Les tablettes et les smartphones sont équipés d'un système de géolocalisation activé par défaut destiné à localiser l'appareil en cas de vol. L'accès à ces informations est sécurisé et disponible uniquement sur demande du collaborateur et de son supérieur en cas de perte, ou de vol. Il est libre de désactiver le système de géolocalisation à tout moment. Les tablettes n'ont qu'un abonnement DATA, donc les frais supplémentaires ne sont pas possibles. Concernant les smartphones, le roaming et les appels surtaxés ne sont pas bloqués d'office. Cependant, en cas d'abus extrême, le supérieur peut demander au collaborateur de s'expliquer. Durant ses heures de travail, le collaborateur doit être disponible dans la mesure où il ne prend pas de risque (conduite d'un véhicule par exemple). Il prend également connaissance des informations lors de son entrée en service. Selon la charte informatique, la consultation,

LE CAS DES TPF

l'ouverture, l'enregistrement et la transmission d'images à caractère pornographique sur son appareil sont interdites. C'est pourquoi le service informatique contrôle et bloque le trafic vers des réseaux pornographiques. En cas de violation de la charte informatique, la direction prend des mesures appropriées après avoir entendu le collaborateur. Ce sont les mesures prévues dans la CCT ou dans le CO, dont notamment le retour de l'appareil jusqu'à la résiliation du contrat de travail.

Informés en tous temps

Avant l'utilisation des tablettes, l'information circulait par le biais de circulaires et de tableaux d'affichage. Grâce à la distribution des tablettes, les chauffeurs sont informés en tous temps. Le but est de faciliter l'accès et l'échange d'informations. Les tablettes représentent aussi un potentiel pour la formation. **Hes**



Les chauffeurs des TPF ont tous reçu une tablette cet été.... Les plus récalcitrants ont jusqu'en décembre pour s'y habituer...

surveillance ou de contrôle sont nécessaires pour d'autres raisons, ils doivent notamment être conçus et disposés de façon à ne pas porter atteinte à la santé et à la liberté de mouvement des travailleurs.

Par expérience, on sait que les systèmes de surveillance induisent, chez les personnes observées, des sentiments négatifs et détériorent le climat général de l'entreprise. Ils nui-

sent au bien-être, à la santé psychique et à la capacité de rendement des travailleurs. Il est donc dans l'intérêt général de ne pas utiliser de telles installations ou, tout au moins, de le faire d'une manière très restrictive.

Surveillance téléphonique

Le téléphone fait partie des moyens de communication les plus courants sur le lieu de tra-

vail. Il est utilisé pour des raisons professionnelles aussi bien que personnelles. En ce qui concerne la surveillance téléphonique, l'employeur est tenu de protéger et de respecter la personnalité du travailleur, en particulier sa sphère privée. Le Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT) rappelle sur son site que, «s'il n'existe pas de rè-

glement sur l'utilisation du téléphone, il est impossible de savoir clairement quelles sont les dispositions en la matière. En l'absence de restriction expresse ou d'interdiction des appels privés sur le lieu de travail, le travailleur peut considérer que l'usage privé du téléphone est autorisé, dans les limites du raisonnable, et qu'aucune surveillance n'a été mise en place. En tout état de

cause, les intérêts et les moyens de l'employeur doivent être préservés.»

Recevoir un smartphone de la part de son employeur n'est pas anodin et il faut veiller à bien se renseigner avant d'en faire usage. Dans ce dossier, vous trouverez les façons de faire de trois entreprises de transports publics suisses.

Henriette Schaffter

Le cas des tpg: seules certaines catégories sont concernées

Aux tpg, les conducteurs n'ont pas de téléphone fourni par l'entreprise. Le contact durant le travail passe essentiellement par la radio de bord. En revanche, certaines catégories de personnel en sont équipées. Isabel Pereira, attachée de presse aux tpg, a répondu à nos questions.

«Il n'y a que les collaborateurs beaucoup engagés sur le terrain qui reçoivent des téléphones intelligents de la part de l'entreprise. L'utilisation de ces appareils à des fins privées est tolérée sous condition d'un usage raisonnable. Mais dès lors que le montant de

la facture du collaborateur atteint un certain palier, une procédure interne est activée. Celle-ci consiste à sensibiliser le collaborateur et à lui demander d'être attentif à ses coûts en matière de télécommunications.»

L'historique internet n'est pas enregistré mais la liste d'appels effectués est connue de l'opérateur téléphonique, qui conserve l'historique comme pour les abonnements personnels. Deux personnes gestionnaires des télécoms sont habilitées par la direction à avoir accès à ces données, si nécessaire. Mais il n'y

a aucune géolocalisation de la part de l'entreprise.

Mise en garde par l'entreprise

Si un collaborateur fait des frais supplémentaires, non justifiés et conséquents, ils lui sont facturés. Une charte d'utilisation des outils informatiques existe. Des informations sur les risques de coûts importants (p. ex. frais de roaming durant les séjours à l'étranger) sont diffusées régulièrement. Si le collaborateur est astreint à un service de piquet – et doit donc être disponible en

dehors de ses heures de travail habituelles –, il doit consulter en tout temps les informations qui lui sont envoyées. S'il n'est pas de piquet, il n'est pas attendu de lui qu'il lise les informations qu'il reçoit en dehors des heures de travail.

Pas de contrôle des sites consultés

Et s'il regarde des images à caractère pornographique sur son appareil, que se passe-t-il? Rien, répond Isabel Pereira, puisque «nous ne contrôlons pas la nature

des données téléchargées par nos collaborateurs sur leurs téléphones portables».

Pour le personnel équipé de smartphones, ce sont avant tout des outils à utiliser durant les heures de travail et qui simplifient considérablement la vie du collaborateur et de l'entreprise. Si un collaborateur refuse de s'équiper, il faut trouver des alternatives souvent moins attrayantes (téléphone personnel, communication entravée, etc.), qui dans certains cas rendent la mission impossible.

Hes

Mise à disposition de smartphones à tous les collaborateurs CFF

Utilisation des smartphones CFF: dans quelles limites?

Les collaborateurs ayant reçu récemment un smartphone de la part des CFF se posent naturellement des questions sur son utilisation et les pièges que ce «cadeau» pourrait contenir. Les réponses de Frédéric Révaz, porte-parole des CFF.

■ **Les collaborateurs utilisent leur smartphone CFF à des fins privées, ce qui est autorisé, dans les limites du raisonnable. L'historique internet est-il enregistré? La liste d'appels effectués également? Les CFF ont-ils accès à ces données? L'entreprise peut-elle ainsi localiser ses collaborateurs (géolocalisation)?**

Il n'y a bien sûr pas de contrôle de l'utilisation du téléphone portable par les collaborateurs. C'est seulement en cas de demande formelle des autorités judiciaires (procédure pénale) que les providers (pour le téléphone portable: Swisscom) peuvent donner l'historique des adresses ou des numéros. Il n'y a par ailleurs aucune géolocalisation des utilisateurs, sauf en cas d'urgence, ce qui permet aux services de secours d'organiser le sauvetage en cas de problème.

■ **Si un collaborateur fait des frais supplémentaires, genre appels à des numéros surtaxés, transactions sur**

internet ou autres, ces frais sont-ils facturés au collaborateur?

Les abonnements comprennent un taux forfaitaire (téléphonie et données). Si un employé fait un usage excessif de services payants (p. ex. numéros surtaxés), le cas est réglé directement entre le chef direct et son collaborateur, qui doit s'acquitter des frais qui ne concernent pas le travail. A l'avenir, les services à valeur ajoutée qui ne peuvent être utilisés qu'à titre privé seront bloqués (p. ex. Easy-pay, concours SMS, Google Play, etc.).

■ **Que signifie exactement dans les «limites du raisonnable»? Quelqu'un qui a par exemple de la famille à l'étranger va avoir davantage de coûts que d'autres. Ou celui qui fait beaucoup de téléchargements va peut-être excéder ces 5 gigas de données mensuels...**

Avec l'abonnement Standard «Voice & Data», vous pouvez faire des appels illimités et envoyer des SMS sans coûts supplémentaires dans l'ensemble de la Suisse, de la Suisse à l'Europe et à l'étranger sans occasionner de coûts supplémentaires. Le volume total d'appels aux CFF sera analysé régulièrement, et une campagne d'information lancée si le volume augmente trop fortement. L'abonnement à 5 Go permet une vitesse de téléchargement de 15 Mbit/s

(download) et de 2 Mbit/s pour l'envoi de données (upload). Ensuite, la vitesse de téléchargement est réduite, mais il n'y a pas de coûts supplémentaires.

■ **Le montant de l'abonnement offert par les CFF sera-t-il rajouté sur le certificat de salaire comme les FVP?**

Non, le téléphone mobile est principalement utilisé à des fins professionnelles et ne doit pas être imposé.

■ **Le collaborateur doit-il toujours être disponible? Quand doit-il lire les infos reçues? Part-on du principe qu'il les lit pendant ses heures de travail uniquement ou également en dehors?**

Pour les CFF, l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle des collaborateurs est important. Les collaborateurs doivent être disponibles durant leurs heures de travail uniquement (sauf cas particuliers comme le service de piquet). Les infos reçues doivent être lues durant le travail, selon la fréquence nécessaire à l'organisation des différents services.

■ **S'il regarde des images à caractère pornographique sur son appareil, que se passe-t-il?**

Les CFF tolèrent l'usage d'internet à des fins privées, mais font appel à la responsabilité



de leurs collaborateurs. Il est recommandé de n'utiliser Internet au travail de manière privée que pour régler des questions urgentes. Les contenus violents, racistes ou pornographiques sont interdits. La non-observation de ces règles peut avoir des conséquences professionnelles, voire pénales.

■ **Quelles prestations les CFF attendent-ils de leurs collaborateurs en leur octroyant ces smartphones? Les CFF s'attendent vraisemblablement à ce que les personnes un peu âgées se mettent à les utiliser pour**

le travail... mais est-ce réaliste?

En plus du téléphone, le smartphone offre diverses autres fonctions utiles qui permettent bien souvent de simplifier le travail des collaborateurs au quotidien. Les expériences réalisées aux CFF et dans d'autres entreprises montrent que les collaborateurs âgés sont tout autant à même d'utiliser les smartphones que les plus jeunes. Il y a en outre une offre de formation à disposition aux CFF.

Hes

■ PV Biel/Bienne

La Vallée de Waldenburg

Par une chaleur d'été, 85 participants se sont retrouvés à la gare de Bienne pour la course annuelle dans la vallée de Waldenburg.

«très bon» suivi d'un succulent dessert qui nous a été servi dans la salle du jardin du château du restaurant Leue, nous avons eu suffisamment de temps pour visiter la collection de VéloSolex de l'ancien

avons beaucoup de temps pour des conversations, pour admirer les beaux paysages et les villages décorés et pour apprécier un bon repas, le but est pleinement atteint aussi pour les prochains voyages.



À 9h17 exactement, le train partait en direction d'Oensingen et Balsthal. Par la suite, répartis dans deux autos postales, nous avons pu jouir du beau trajet jurassien du Hauenstein jusqu'à Waldenburg. Après le repas de midi

patron. Avant de monter dans le petit train «Waldeburgerli» pour Liestal, nous avons pu faire une promenade agréable au travers de la belle localité. En passant par Bâle, nous sommes rentrés à Bienne. Dans de telles excursions, lorsque nous

Un grand merci aux organisateurs, Ruedi Flückiger et Heinz Lüthi.

Robert Drewes / adaptation française - J.-C. Amiet

Sous-fédération RPV

Négociations BAR en cours

La commission centrale s'est réunie le 17 août à Buchs.

Le président central a informé des affaires courantes et félicité les nouveaux élus CoPe, en leur souhaitant plein succès dans leur tâche. Malheureusement aucun spécialiste RCP n'a réussi à être élu au niveau de la

CoPe Surface Mitte chez Cargo. Il n'y aura donc que des mécanos dans cette commission. Les premières négociations pour les BAR RCP ont eu lieu. Les détails seront discutés en groupe de travail puis présentés plus tard à la communauté de négociations.

Décision 25

Deux collègues de la Division P se sont annoncés, parmi d'autres, pour faire partie du groupe qui se penchera sur l'élaboration des critères concernant la courbe salariale des mécanos.

Pour info, la prochaine conférence des présidents aura lieu du 11 au 13 octobre. **RPV**



Module de formation pour les membres actifs des comités de section, des commissions et d'autres organes

Module 2: Comment ma section devient-elle active et comment fonctionne une organisation syndicale (3 jours)

Contenu: théorie de communication très pratique; motiver les membres des sections à rester actifs et participer à l'organisation du travail dans ma section; travailler en team – répartition des tâches correcte pour tous; échange et nouvelle impulsion pour le travail dans les sections; fonctions dans les organisations démocratiques; politique des transports et politique sociale du SEV.

Utilité du cours: les participants connaissent les formes de travail et les instruments pour organiser les membres et le travail de la section, connaissent leurs responsabilités et les possibilités d'agir à l'intérieur du SEV et de ses organes et réfléchissent activement aux tâches et aux positions politiques des syndicats.

Public-cible: tous les membres avec une fonction active ou une future fonction active dans le comité de section, une commission ou un autre organe.

Orateurs: Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV et formateur d'adultes, Arne Hegland, secrétaire syndical SEV (assurances sociales) et Daniela Lehmann, secrétaire syndicale SEV, coordinatrice politique des transports (politique des transports).

Lieu: Weggis LU, hôtel de séminaire Rigi. **Date:** du mercredi au vendredi, 28–30 octobre 2015. Inscription: eveline.tanner@sev-online.ch / 031 357 57 11 au plus tard jusqu'au 18 septembre.

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](mailto:contact@sev-online.ch), Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; info@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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau.

www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 10 septembre 2015.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 3 septembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 1^{er} septembre à 10h.

LETTRE DE LECTEUR

Je me réjouis que le SEVs'attaque au dossier de la fiscalité des FVP mais il va falloir le faire très vite. Je fais partie des employés qui utilisent à 99.9% leur FVP pour les déplacements de service et pour ainsi dire jamais pour des déplacements privés. Je pense donc renoncer à ma FVP ce qui va engendrer des coûts supplémen-

taire pour mon service car je devrais demander à notre secrétaire de me faire un billet ou d'en acheter un et de me le faire rembourser ou encore prendre une voiture de service ou une Mobility. Quelle est la prochaine étape, imposer les rabais des employés des grandes surfaces? Mais surtout je pense continuer à ne pas

imposer certain gains boursiers ni la limousine avec chauffeur de certaines entreprises mise à disposition du patron, je leur fais confiance, ils ne manquent pas d'imagination. Il y en a marre, luttons et rétablissons le droit de grève puisque apparemment c'est la seule chose qu'ils comprennent car aujourd'hui la paix du travail ne

se fait plus que dans un sens. Demandons le rétablissement du tarif 639, je l'ai connu avec mes parents et aux débuts de mon travail au CFF, trajet en transports publics gratuit pour les déplacements de service et billets, abonnements payés un tiers du prix pour les trajets personnels, voilà l'ancien système qui était

équitable et ne prêtait pas à discussion. Ce sont les mêmes managers qui ont supprimés le tarif 639 au profit de l'abonnement général qui aujourd'hui veut imposer ces prestations.

René Darioly, Renens

Sous-fédérations

- Samedi 17 octobre** ■ **Femmes des Travaux**
Visite des Salines de Schweizerhalle (BL)
Viens en apprendre davantage sur le monde du sel et laisse-toi surprendre!
Je me réjouis de vous voir nombreuses.
Inscriptions et remarques auprès de Lea Boner, 079 746 10 70 ou lea.boner@sbb.ch
Les femmes des Travaux
- Samedi 31 octobre** ■ **VPT**
Thème: «La violence dans les transports publics»
Inscription auprès de votre Président de section
Lausanne-Ouchy Journée VPT Romandie

Pensionnés

- Mardi 1^{er} septembre** ■ **PV Fribourg**
Chalet des Gros Prarays aux Monts de Marsens
Pique-nique
Inscription jusqu'au samedi 29 août 2015 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
- Jeudi 3 septembre** ■ **PV Valais**
La Chapelle d'Abondance Restaurant «Les Cornettes»
Sortie annuelle
Inscription jusqu'au 28 août 2015 auprès de Walter Schmid au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au début de l'année, par téléphone au 027 923 54 31 ou par e-mail à wal.schmid@bluewin.ch
Veillez respecter le délai.
La famille Trincas nous recevra dans son restaurant «Les Cornettes».
Menu: quiche savoyarde, rôti de porc avec accompagnement, fromages et omelette norvégienne. Prix: Fr. 40.– par personne (bus, apéritif, vin, eau et café compris).
Horaire aller: Brigue, dp. 8.58, Aigle, ar. 10.06, Lausanne, dp. 9.45, Aigle, ar. 10.15, Aigle, dp. 10.30 (bus) place de la Gare, Monthey, dp. 10.45, place de la Gare CFF. Chapelle d'A., ar. 11.30.
Horaire retour: Chapelle d'A., dp. 15.30, Monthey, ar. 16.15, Aigle, ar. 16.30.
Le comité
- Mardi 8 septembre** ■ **PV Neuchâtel**
Hôtel des Communes Geneveys s/Coffrane
Assemblée des membres
Votre comité vous invite à participer à notre assemblée des membres.
Programme: dès 11h15, apéritif facultatif – 12h dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade mêlée, émincé de veau sauce champignons, purée, légumes, dessert maison. Prix: 25 fr. 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 4 septembre, dernier délai. *Le comité*
- Jeudi 10 septembre** ■ **PV Jura**
Sortie aux Chainions
Pour les marcheurs: rendez-vous à la gare de Delémont: 8h30, train 8h42 – Courgenay 9h
Marche Courgenay–les Chainions: environ 2h30 (marche moyennement difficile)
Pour les non-marcheurs qui viennent par le train: Delémont: 10h42 voie 4 – Porrentruy: arr. 11h06. Service de transport de Porrentruy aux Chainions. Pour les autres personnes: rendez-vous au chalet dès 11h. Pour le repas de midi, nous vous proposons: jambon, gratin, salades: prix 12 fr. Ne pas prendre de boissons, tout est à disposition sur place à des prix bon marché de notre ami Dominique. S'annoncer jusqu'au lundi 7 septembre 12h à Lucien, tél. 032 422 57 73.

Pensionnés

- Mercredi 16 septembre** ■ **PV Vaud**
Excursion Rigi–lac des Quatre-Cantons
Inscription jusqu'au 4 septembre 2015 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 destination Rigi-Kulm, aller via Lucerne–Arth-Goldau et retour via Vitznau, puis bateau jusqu'à Lucerne.
Le comité de la section vous invite à découvrir à une altitude de 1797m la vue imprenable offerte depuis le sommet du Rigi, suivie d'une agréable balade sur un navire de la flotte du lac des Quatre-Cantons. Départ de Lausanne à 7h50. Apéro dès 11h50 à l'hôtel Rigi Kulm, avec au menu: potage du jour, émincé de bœuf, nouilles et brocolis, suivi d'une poire «Belle Hélène». Après le repas et la traditionnelle partie récréative assurée par notre animateur de service, nous prendrons le chemin du retour avec le train de 14h03 direction Vitznau où nous embarquerons sur le bateau à 14h49 direction Lucerne. Ville que nous quitterons avec le train de 16h, arrivée à Lausanne à 18h10. Pour la prise en charge des frais du repas et des boissons, 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. Il ne reste plus qu'à prier pour que le soleil brille de tous ses éclats ce jour-là. Nous nous réjouissons d'avance de votre participation et vous souhaitons un bel été. *Votre comité*
- Mercredi 16 septembre** ■ **PV Fribourg**
«Bois de mon cœur», dans la forêt de Moncor à Villars-sur-Glâne.
Marche d'automne
Inscription obligatoire pour la marche et le repas de midi jusqu'au samedi 12 septembre auprès de Jean-Bernard Michel, tél. 026 470 25 26, ou de Charly Humbert, tél. 026 401 16 01.
Rendez-vous à 9h45 à l'arrêt du trolley «Moncor» à Villars-sur-Glâne, devant le restaurant «Le Refuge».
Aller: gare de Fribourg, trolley ligne 2 direction «Les Dailles», arrêt «Moncor» (toutes les 7 minutes).
Retour: Arrêt «Moncor», trolley ligne 2 direction «Schönberg» (toutes les 7 min). Chacun se munit de son titre de transport.
La commission d'animation de la PV Fribourg a prévu une balade d'environ deux heures au «bois de mon cœur», dans la forêt de Moncor à Villars-sur-Glâne. Pour ceux qui le désirent, possibilité de faire des boucles plus courtes sur les sentiers interactifs autour du village, au cœur du bois, avec ses canapés forestiers, sa scène en forme de cœur, etc. Parking au restaurant «Le Refuge». Repas de midi en commun vers 12h30 au restaurant «Le Refuge» pour le prix de 25 francs. Menu: salade, rôti de bœuf sauce vin rouge, pomme mousseline à l'ail, carottes Vichy, tranche glacée. Les personnes qui ne restent pas pour manger le mentionnent lors de l'inscription. Les non-marcheurs sont cordialement invités à nous rejoindre pour le repas, mais ils 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. Cette sortie a lieu par n'importe quel temps. Amitiés à toutes et à tous et à bientôt. *La CA*
- Jeudi 17 septembre** ■ **PV Biel/Bienne**
Restaurant Bahnhof à Brügg (de Bienne, autobus n° 7 ou train)
Assemblée des membres
Ordre du jour selon les statuts. Notre caisse de pensions sera le thème principal de l'assemblée car Aroldo Cambi, notre invité du jour, responsable des finances du SEV et membre du Conseil de fondation de la CP CFF, nous donnera les dernières nouveautés de ces deux institutions depuis le début de 2015. Venez nombreux, la discussion sera ouverte. *Le comité*
- Jeudi 1^{er} octobre** ■ **Amicale des mécaniciens retraités de l'ex-1^{er} arrondissement**
Bussigny près Lausanne
Réunion annuelle
Les collègues retraités intéressés à cette réunion et qui n'auraient pas reçu la circulaire sont priés de prendre contact avec Gilbert Fontannaz, ch. des Châtaigniers 11, 1026 Echandens, tél. 021 702 28 97, mail gilfontannaz@bluewin.ch

Sections

- Jeudi 19 novembre** ■ **ZPV Ouest**
Assemblée régionale
Préavis. Invité: Giorgio Tuti. L'assemblée aura lieu à Brügg-BE, au restaurant Bahnhof (1^{er} étage).

Loisirs

- Samedi 29 août** ■ **CSC Delémont**
Delémont
Place sous le Pont de la RDU, Club du Bérédier
Pétanque
Le Club sportif des cheminots de Delémont organise le 28^e Championnat suisse de pétanque. Venez nombreux encourager nos sportifs et sportives et passer une agréable journée. Une buvette, des grillades vous attendent. Merci d'avance de votre visite. *Le comité*

■ Sous-fédération ZPV

Rencontre des quatre pays

La rencontre des quatre pays pour les agents de train a été organisée cette année par les collègues autrichiens.

Cette réunion a eu lieu à Bad Gaisern dans le Salzkammergut, une région des Préalpes

de train auprès des voyageurs et des politiques, au niveau européen. On demande notamment une certification européenne pour les agents de train. Le SEV et la ZPV sont engagés depuis des années dans la Fédération européenne des travailleurs des transports



La rencontre des quatre pays a eu lieu cette année en Autriche.

orientales septentrionales. Les représentants des syndicats VIDA (Autriche), FNCTFEL (Luxembourg), EVG (Allemagne) et SEV/ZPV pour la Suisse, se sont retrouvés afin d'échanger certaines informations.

Le thème principal a été l'organisation de la journée d'action européenne pour les agents de train, qui aura lieu cette année le 29 octobre. Cette journée est importante non seulement pour les collaborateurs concernés mais également pour les voyageurs, qui constituent la partie la plus grande des personnes concernées. La ZPV réfléchit à la façon de mener cette action, dont l'objectif est de faire connaître les besoins des agents

(ETF), bien que la Suisse ne soit pas membre de l'Union européenne. On ne peut pas sacrifier la sécurité du personnel des trains et celle des voyageurs dans le cadre de mesures d'économie des entreprises ferroviaires. Lors des discussions, on a pu remarquer, une fois de plus, que les syndicats des transports publics ont les mêmes soucis partout en Europe et doivent traiter des mêmes problèmes avec leurs entreprises respectives. Quelques revendications communes: accompagnement des trains du trafic longues distances; sécurité du revenu; sécurité des trains et des passagers.

Janine Truttman, secrétaire

■ Résolution de la sous-fédération TS

Manque de concept – manque de jugeote – manque de capacités

Avec le projet « Disponibilité et échange d'expériences par la remise de tâches à l'extérieur », on avance vers la privatisation. La sous-fédération TS a signé une résolution avec des revendications claires.

L'essai pilote pour réaliser les travaux d'entretien et de révision chez les fabricants de matériel roulant doit bientôt commencer. Les révisions de l'ETR 610 seront confiées à «Alstom». Avec l'hypocrisie intitulée « Disponibilité et échange d'expériences par la remise de tâches à l'extérieur », on ne fait rien d'autre

que mettre les choses en place pour avancer vers la privatisation.

Il est aussi naïf de croire que cette externalisation n'aura pas d'influence sur les effectifs dans notre branche. Actuellement peut-être pas encore, mais à l'avenir certainement. Les responsables n'ont-ils rien appris de la débâcle du projet Redesign Service Matériel roulant (RSR) des années 2000-2004 (manque de concept – manque de jugeote – manque de capacités)?

Une fois de plus, ni la main gauche ni la main droite ne sait ce qu'elle dit aux partenaires sociaux à quel moment. Le 25 juin, on nous a informés de ce qui suit:

· Nous recevons d'autres informations sur ce projet seulement lors de la séance d'information de l'unité d'affaires le 22 septembre 2015. Le Conseil d'administration des CFF n'a pas encore accepté le projet. Nos revendications sont claires et précises:

- les négociations doivent être suspendues tout de suite et il faut stopper l'externalisation
- le projet pilote doit nous être présenté dans les détails, comme nous l'avons demandé
- les compétences dans le matériel roulant doivent rester chez nous, car c'est le seul moyen de garantir la stabilisation et l'assurance de la disponibilité.

TS

Cours CCT CFF/CCT Cargo SA

Contenu: ce cours se concentre sur la nouvelle CCT CFF et CCF Cargo qui vient d'être négociée. Les CFF et les syndicats ont pu se mettre d'accord sur une nouvelle convention collective. Comme toujours, les négociations ont apporté beaucoup de nouveautés et de modifications dans la CCT.

Utilité du cours: les participantes et participants prennent connaissance des contenus de la nouvelle CCT ainsi que de leur application. **Public cible:** collaboratrices et collaborateurs des CFF et de CFF Cargo.

Moderation: Daniel Froidevaux, Jean-Pierre Etique et Vincent Brodard, secrétaires syndicaux SEV. **Dates et lieux:** mercredi 2 septembre, Lausanne (SEV, secrétariat régional, avenue d'Ouchy 9). **Frais:** membres = gratuit. Non-membres = 250 francs.

Inscription: secrétariat régional SEV, formation, avenue d'Ouchy 9, 1006 Lausanne. Tél. 021 321 42 52, fax 021 321 42 51, e-mail bildung@sev-online.ch. **Important:** si le 2 septembre ne convient pas, un cours supplémentaire sera organisé dès 12 participants.

RECTIFICATIF

Contrairement à ce qui a été annoncé pendant le mois de juillet, le collègue **Claude Depallens à Clarens**, secrétaire d'exploitation, est toujours bien vivant!

Il y a malheureusement eu une confusion de la part de la section avec un homonyme, parent éloigné de notre membre.

La section PV Vaud et la rédaction de *contact.sev* présentent toutes leurs excuses à Claude Depallens.



Nécrologie

La section VPT-Lac Léman a le profond regret de faire part du décès de Jean-François Clerc, caissier en navigation et menuisier pré-retraité, syndiqué depuis le 1^{er} janvier 1984.

La section VPT-Lac Léman

Décès

Adamina Marcel, employé d'exploitation, Pully; décédé dans sa 92^e année. PV Vaud.

Aellen Louis, spécialiste RCP, Petit-Lancy; décédé dans sa 66^e année. PV Genève.

Balet Michel, chef de train, Sion; décédé dans sa 84^e année. PV Valais.

Cereghetti Jean-Claude, Le Lignon; décédé dans sa 72^e année. VPT TPG Retraité(e)s.

Chapuis Ami, Echallens; décédé dans sa 82^e année. VPT Lausanne-Echallens-Bercher.

Clerc Jean-François, caissier, Villaraboud; décédé dans sa 65^e année. VPT Lac Léman.

Cochet Jean-Daniel, Lausanne; décédé dans sa 75^e année. VPT TL.

Cuhat Gérald, adjoint, Vevey; décédé dans sa 83^e année. PV Vaud.

Gorgerat Max, monteur pensionné, Lausanne; décédé dans sa 90^e année. PV Vaud.

Missy Jeanne, veuve de Pierre, Renens VD; décédée dans sa 80^e année. PV Vaud.

Monod Mina, veuve de Fernand, Vullierens; décédée dans sa 93^e année. PV Vaud.

Porchet Jean-Claude, chef de manœuvre, Préverenges; décédé dans sa 79^e année. PV Vaud.

Rod Louis, pensionné, Villeneuve VD; décédé dans sa 92^e année. PV Vaud.

Vautravers Lucien, chef de station, Cressier NE; décédé dans sa 91^e année. PV Neuchâtel.

La relève en visite au SEV

« En fait, c'est quoi le SEV? »

Pas moins de 900 nouveaux apprenants ont débuté en ce début août leur formation dans le monde des transports publics. Dix d'entre eux ont visité le SEV.

Dans le cadre de la semaine d'introduction, appelée la « semaine login », dix jeunes gens ont pour la première fois visité le SEV. Et ils se sont montrés curieux face aux personnes qui les ont reçus.

Connaissances syndicales de base

Dans l'enseignement obligatoire, on ne thématise pas vraiment le syndicalisme, ou alors très peu. Il est donc important que les jeunes gens qui entrent dans la vie active sachent ce qu'est un syndicat, quelles sont les tâches des syndicalistes et pourquoi il est important d'être syndiqué. Les jeunes présents étaient curieux de savoir ce qu'est le SEV, s'il est une organisation politique, etc. Giorgio Tuti, président SEV, son assistante Katrin Leuenberger, Stefan Jutzeler, représentant de la Commission des jeunes et Peter Anliker, rédacteur, ont présenté le syndicat au moyen de diverses brochures, de quatre petits films de présentation et évidemment de discussions ouvertes. Ils ont abordé l'activité du SEV, ses structures et sa position en Suisse. Les dix visiteurs ont également interviewé Giorgio Tuti et filmé cet entretien afin de le présenter à leurs cama-



Stefan Jutzeler a présenté les activités de la Commission des jeunes, accessibles à tous les jeunes membres du SEV, aux visiteurs du jour.

radés dans le cadre du « login-Trophy ».

ler, représentant de la Commission des jeunes et Peter Anliker, rédacteur, ont présenté le syndicat au moyen de diverses brochures, de quatre petits films de présentation et évidemment de discussions ouvertes.

Ils ont abordé l'activité du SEV, ses structures et sa position en Suisse. Les dix visiteurs ont également interviewé Giorgio Tuti et filmé cet entretien afin de le présenter à leurs cama-

Le SEV, lieu de formation

Giorgio Tuti a expliqué que le SEV est un lieu de formation depuis des années et qu'il est un partenaire important pour la communauté de formation login en tant que syndicat des transports publics et en tant qu'entreprise formatrice. De nombreux membres actuels du SEV sont entrés quasi « au-

tomatiquement » au syndicat: « ça allait de soi ». Mais il est encore plus important aujourd'hui, dans un monde du travail qui a beaucoup changé, de présenter le syndicat, sa fonction et ses prestations aux jeunes apprenants. C'est ainsi qu'ils sauront à qui s'adresser en cas de besoin, qu'ils sauront qui les représente et quelle est leur place dans le monde du travail.

pan/Hes

900 apprentis login

En août 2015, 900 apprentis et stagiaires ont débuté leur formation dans le monde des transports publics, ce qui représente 100 de plus que l'année dernière. En tout, ce sont 1800 apprentis dans 23 métiers différents qui sont en train de se former afin d'obtenir un titre reconnu au niveau fédéral. Login offre également des stages dans le commerce et d'autres formations continues.

La nouvelle profession « Agent de transports publics CFC » a attiré bien des candidats. Login n'a trouvé personne pour les 4 % de places d'apprentissage libres lors de cette rentrée-ci. Cela concerne surtout les métiers manuels.

Pour la rentrée 2016, il y aura à nouveau 900 postes disponibles dans 23 métiers. Le recrutement pour 2016 commence à la rentrée 2015.

login

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) sera tiré(e) au sort parmi les réponses correctes et gagnera un bon reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 13:

La construction du campus tertiaire à côté de la gare de Delémont.

Le sort a désigné **Michel Roy**, de Châtelaine, membre ZPV Léman.

Il reçoit un set d'écriture Caran d'Ache (stylo à bille et porte-mines).

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 2 septembre 2015