

Femmes SEV

La Journée de formation des femmes SEV a été consacrée à la lutte contre la violence.

Page 3



Solidarité sans frontières

Entretien avec Hans-Jürg Fehr, conseiller national et président de l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO), une ONG fondée par les syndicats.

Pages 6 - 7



Marc-André Pilloud

A la rencontre du président des mécanos de la section LPV Vaud-Bas-Valais.

Page 24

Les plans de démantèlement de CFF Infra arrivent maintenant dans leur première phase critique

CFF Infra: pas comme ça !

Les syndicats ont été informés des plans de démantèlement le 23 octobre, sous le nom de « Best Infra Overhead ». 330 postes à temps plein devraient disparaître.

D'ici le 20 novembre, chaque employé devrait savoir à quelle unité il sera intégré. Dixit les CFF: pas d'angoisse à avoir, personne ne risque de perdre son poste. Nous savons néanmoins que sera annoncée, dans deux mois, la suppression de 330 postes à temps plein, au minimum ! Cela touchant aussi des gens à temps partiel, il y aura encore davantage de concernés. A plusieurs questions, nous n'avons obtenu aucune réponse satisfaisante voire aucune réponse du tout. C'est pourquoi la procédure prévue par les lignes directrices n'a pas été entamée. Nous demandons aux CFF des réponses claires ainsi que des modifications: la séparation artificielle des deux projets doit disparaître au plus vite. Les CFF biffent des postes avec Best IO, ne répondent pas aux questions concrètes puisqu'il s'agit alors d'Infra 2014, qui ne fait pas l'objet des discussions. Bref, nous sommes pris pour des idiots ! Urs Huber

Page 2



LE SYNDICAT EN MARCHÉ

Lors de sa dernière séance, le 30 octobre, le comité directeur a accepté (après coup, puisque c'est seulement au dernier moment qu'un accord a pu être trouvé) la signature de la convention collective de travail avec Lufthansa Technik Switzerland LTSW. Cette CCT se base sur une semaine à 41 heures et sur 24 à 29 jours de vacances par année. Elle ne pourra pas être dénoncée avant le 30 septembre 2012. Les participants ont pris connaissance de la situation financière de la Caisse de pensions CFF, qui s'est améliorée et donc le taux de couverture est actuellement de 84%. Cela signifie que des mesures d'assainissement sont nécessaires, mais que celles-ci pourraient être moins radicales et longues que ce qui était redouté. En ce qui concerne la caisse de pensions Ascoop, les caisses qui peuvent assumer un assainissement passeront vraisemblablement à la

nouvelle fondation Symova, alors que les autres resteront dans l'ancienne Ascoop. La situation de ces dernières est problématique et pourrait même devenir de plus en plus pénible. Dans le domaine de la politique des transports, le comité directeur s'est penché une fois de plus sur la réforme des chemins de fer 2. L'obligation d'appel d'offres pour les lignes de bus et la nouvelle possibilité de mettre au concours des lignes ferroviaires ont été fustigées, puisqu'elles engagent des coûts mais guère d'avantages. Dans la seconde partie de la séance, il a été question d'organisation interne. Suite à la révision des statuts, de nombreux règlements et lignes directrices doivent être adaptés. Les participants ont pu prendre connaissance de l'état de différents projets et des actualités SEV. Ces sujets seront également traités lors du comité fédératif du 25 novembre.

pan/Hes

EDITO

SAUCISSONNAGE

La Division Infrastructure se prépare une fois de plus à une réorganisation. Il y a deux projets: avec Infra 2014, le nouvelle division devrait voir la jour et avec Best Infra Overhead (Best IO) viendront les suppressions d'emplois. Infra 2014 permettra aux collaborateurs de savoir dans quelle unité d'affaires ils seront intégrés dès le 1^{er} janvier 2010 et Best IO leur annoncera au minimum 330 suppressions d'emplois à temps plein: bonne nouvelle année 2010 ! Et nous présumons que bien plus de 330 collaborateurs seront concernés. Bien que la séparation des deux projets rende les choses encore plus opaques, la Direction Infrastructure y tient fermement. Celle-ci a également laissé beaucoup trop de questions sans réponse, en mettant au premier plan une application rapide de ces projets. Pour le SEV par contre, le soin à y mettre et l'égard envers les collaborateurs sont plus importants. C'est pourquoi il a renoncé à une consultation relative au projet Best IO. Nous ne pouvons pas nous laisser embrigader par la Direction. Par consultation, nous entendons discuter ensemble et non pas prendre les décisions unilatéralement puis faire ensuite comme si les partenaires sociaux pouvaient encore donner leurs idées et leurs suggestions. L'esprit des « lignes directrices en cas d'importantes réorganisations aux CFF » est une fois de plus méchamment mis à l'épreuve. On peut alors se poser sérieusement la question du sens et de l'objectif d'un tel document.

Manuel Avallone, vice-président SEV

EN VITESSE

EAUX MOINS AGITÉES EN 2010

■ La Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) naviguera sur des eaux calmes en 2010. Les cantons de Vaud, du Valais et de Genève ont garanti leur soutien financier pour l'an prochain, lors d'une réunion avec les responsables de la CGN. Pour 2010, il n'y aura pas de réduction d'effectifs et les horaires seront quasiment identiques à ceux de 2009, a déclaré le président du conseil d'administration de la compagnie Kurt Oesch. L'an prochain, les subventions publiques versées à la CGN seront légèrement supérieures à 6,6 millions de francs. En agissant ainsi, les trois cantons accordent un répit d'un an à la CGN.

ST-NICOLAS

■ Swisstrain vous propose de rencontrer Saint-Nicolas lors d'un voyage à bord de la Flèche Rouge le 6 décembre. Il s'agit d'un voyage de plus de deux heures spécialement dédié aux enfants avec un arrêt prévu à Morat pour permettre des prises de photos de Saint-Nicolas avec la Flèche Rouge en arrière-plan. Horaire: Payerne départ 13,50 arrivée 16,33. Tarifs: Adulte Fr. 60.-, enfants: 35.-. Réservations: www.swisstrain.ch ou auprès d'un revendeur Starticket.

RPLP: INCOMPRÉHENSION

■ Les recours des entreprises de transport contre la troisième augmentation de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) ont été admis par le Tribunal administratif fédéral. La politique de transfert du trafic, confirmée à maintes reprises lors de scrutins populaires, pourrait ainsi essayer un sérieux revers. Le DETEC va maintenant examiner comment une baisse des recettes se répercuterait sur le financement des infrastructures de transport. Il va également analyser les motifs de la décision et décidera ensuite en accord avec le département des finances s'il convient d'attaquer la décision devant le Tribunal fédéral.

CFF Infra: réorganisation et démantèlement sans fin?

1200 deviennent 2500. Moins 330 ?

Ce que CFF Infra nous a présenté à fin octobre sous le nom de « Best Infra Overhead » n'a pas grand chose à voir avec de concevables réductions dans l'Overhead.

Il est inexplicable que la Direction Infra ait classé 1200 postes dans l'Overhead (postes non opérationnels) en mai puis cinq mois plus tard, 2500 postes. Dans tous les cas, la Direction Infra veut supprimer au moins 330 équivalents à plein-temps. Un nombre encore plus important de collègues sera donc directement concerné. Il est exclu que ça passe ainsi ! C'est l'avis unanime des collègues SEV (et également des autres syndicats) impliqués dans les plans et les procédures de CFF Infra. Le SEV ne peut accepter ce qui lui a été présenté. Pourquoi ?

Parler d'Overhead, c'est mélanger les étiquettes

330 postes seraient supprimés, ceci sous le titre d'Overhead. Vraisemblablement ces chiffres n'ont pas été calculés selon les ressources nécessaires mais ont au contraire été dictés par des objectifs économiques. Ces 330 postes auraient été créés dans les trois dernières années ? Nous n'y croyons pas, d'où notre question aux CFF: Où donc ? La réponse ? On ne peut pas le dire.

On veut nous laisser croire, aux employés et au public, que ce sont toutes des places d'Overhead improductives. Qui va témoigner de la compréhension envers des « postes improductifs » ? Que l'on attribue à Overhead tout d'abord 1200 postes puis tout à coup 2500 signifie clairement qu'on travaille avec de fausses étiquettes.

On veut renoncer au superflu. Question du SEV: Y a-t-il une liste de ce qui ne devra plus être fait ? Silence de la part CFF.

Les deux projets Best IO et Infra 2014 sont liés. Les CFF séparent ces projets de manière artificielle, en renvoyant toujours à l'autre projet, mais en ne voulant rien

dire de concret. Car il s'agit d'un autre projet, qui n'est pas encore si avancé. Ah bon ? Pourquoi les CFF peuvent alors diminuer un domaine de précisément 45,36 postes pour 2010 ? Soit cette ignorance est feinte, soit le tout est extrêmement louche. Et que devons-nous penser du fait que lors de la présentation officielle, une fois ce sont 330 postes qui disparaissent, puis qu'apparaissent quatre feuilles plus loin un chiffre encore bien plus élevé ?

On nous demande toujours une discrétion absolue, mais les cadres supérieurs comme le nouveau Directeur Risques, Sécurité, Environnement et Qualité raconte gaïement à ses collaborateurs qu'on pourrait travailler avec la moitié du personnel dans le domaine de la sécurité. Et depuis fin septembre, on travaille à l'interne avec des directives budgétaires qui sont un mois plus tard traités de chiffres rudimentaires devant nous. Les CFF n'ayant aucunement pris au sérieux nos demandes d'information correcte et d'intégration selon les directives, le SEV n'est plus prêt à faire les frais d'une nouvelle réorganisation aux dimensions inconnues, d'un démantèlement dans les régions, avec les conséquences massives sur la profession qu'on peut imaginer et cela sans rien pouvoir y changer. Pas dans de telles conditions. C'est pourquoi le SEV pose les exigences suivantes:

- Les deux projets Best IO et Infra 2014 s'influencent l'un l'autre et doivent donc être considérés globalement.
- Une consultation selon les directives est à mener sur les deux projets, ceci afin d'avoir de la transparence et de pouvoir évaluer les conséquences.
- Il faut une vue d'ensemble sur la nouvelle organisation avec un calendrier concret.
- Les effets d'Infra 2014 sur le personnel doivent être perceptibles dans leur ensemble, avant que le projet Best IO puisse être appliqué. Avec cela on entend également l'annonce de



Plus de 330 collaborateurs d'Infra bientôt sur la voie de garage ?

L'organisation prévue dans les surfaces. Nous voulons maintenant tout savoir: ne pas parler maintenant de 330 postes puis dans une année, revenir avec à nouveau quelques centaines de postes. Nous n'acceptons pas la technique dite du salami.

Les CFF veulent désormais avancer comme si rien ne s'était passé. Et pour les victi-

mes de ces réorganisations, il y a NOA. Pas trace de possibilités de recyclage et ceci alors qu'on parle de 330 postes. C'est pourquoi le SEV pense qu'il est temps maintenant de ne plus dissimuler les faits. On parle d'êtres humains et non pas seulement de beaux « processus ».

Urs Huber, responsable du team Infrastructure/trad. Hes

RÉSOLUTION

Tout a été suffisamment réorganisé maintenant : on en a plein de dos. Nous ne marcherons plus dans la combine !

Nous ne sommes plus disposés à supporter les fautes commises par les responsables management. Depuis 1999, l'Infrastructure est toujours en réorganisation et cela démotive le personnel. Ce jeu de cache-cache fait avec le personnel est d'une insolence insupportable, malsaine et n'a plus rien à voir avec un partenariat social. Nous exigeons une politique d'information transparente et honnête jusqu'à la base. Nous en avons assez de prendre connaissance des informations par intranet et d'être « bercés » par de belles présentations Power Point. Nous payons les pots cassés des restructurations et, parallèlement, nous devons maintenir au plus bas les perturbations et les retards.

Les CFF demandent un milliard supplémentaire à la Confédération pour l'entretien et, en même temps, on entend que l'Infrastructure prévoit de supprimer des postes de travail de façon massive. Comment cela fonctionnera-t-il ? Qui fera l'entretien supplémentaire urgent ainsi que les rénovations nécessaires ? Nous avons l'impression de la façon de procéder de la direction Infrastructure dans les projets Infra 2014 et Best Infra Overhead peut être comparés au « chien qui essaie d'attraper sa queue ». Les conséquences à attendre de ces deux projets sont les suivantes: un manque de sécurité, qui entraînera un manque de qualité, puis davantage de perturbations et de retard. Et en ce qui concerne le dernier point, le client n'acceptera pas les excuses!

*Zäziwil, 23 octobre 2009
Comité central Travaux*

Journée de formation des femmes SEV

Traquer la violence contre les femmes

En Suisse, une femme sur quatre a été victime au moins une fois dans sa vie de violence domestique. Mais, du mobbing aux inégalités salariales, les victimes de violence professionnelle sont encore plus nombreuses.

Comment combattre la violence physique et psychique exercée contre les femmes ? La journée de formation des femmes SEV, qui s'est déroulée le vendredi 6 novembre à Berne, a tenté de répondre à cette question.

Violence physique

La psychologue Jaqueline Frossard a analysé les causes de la violence envers les femmes. Le besoin de s'imposer, alcool et accumulation d'émotions sont souvent des causes de violence physique. Au sein d'un couple, le besoin d'exclusivité de l'homme sur sa compagne est à la source de la violence domestique dont en Suisse une femme sur quatre est victime au moins une fois dans sa vie. Comment se comporter sur le plan professionnel face à la violence physique ? Jaqueline Frossard conseille de ne pas entrer en discussion avec une personne submergée par ses émotions ou sous l'emprise de l'alcool. « Il est préférable,

par exemple, qu'une contrôleuse - ou un contrôleur - renonce à faire payer le billet de train à une personne éprise de boisson et visiblement agressive. »

Violence structurelle

Jaqueline Frossard a brièvement évoqué la violence structurelle. « La forme de violence structurelle la plus courante est le maintien des femmes au foyer, lui empêchant ainsi toute forme de promotion si ce n'est d'être la fée du logis. »

Violence psychique

Si, pour combattre la violence physique la Suisse dispose des textes de loi du Code pénal, il n'en est pas de même pour la violence psychique. Sur ce type de violence le pouvoir judiciaire reste muet. Pourtant c'est une violence qui peut faire très mal. Jaqueline Frossard a résumé la spirale des réactions provoquées par une agression psychique professionnelle. « En un premier temps, suite à une agression psychique d'une certaine importance, la femme a des réactions physiques telles que nausées, le cœur qui bat la chamade, les jambes qui flageolent, etc. Ces réactions sont en un premier temps naturellement combattues par des hormones de stress. Puis le doute s'installe, des questions surgissent: ne suis-je vraiment pas capable d'effectuer ce travail ? Suis-je



Jaqueline Frossard, Barbara Amsler et Stephanie Fikatas, le trio qui a contribué au succès de la journée de formation des femmes SEV.

faible ? Qu'ai-je fait de faux ? Cela engendre une perte de confiance en soi. Les relations avec les personnes qu'on côtoie habituellement deviennent plus difficiles. » Pour Jaqueline Frossard, la violence psychique – dont nombre d'hommes sont aussi victimes – doit être combattue à ses racines. Les entreprises doivent favoriser l'emploi et la reconnaissance professionnelle des femmes à commencer par un salaire égal pour un travail égal.

Workshops

Suite à l'exposé de Jaqueline Frossard, la centaine de participantes à cette journée de formation se sont réparties au sein de cinq workshops. Le respect des genres a été étudié dans le cadre de deux workshops consacrés à l'architecture et le langage. La violence par la parole, cette forme particulièrement subtile d'exclusion et d'oppression de la femme, a été analysée dans le cadre d'un troisième workshop. Tandis que deux workshops se sont focalisés sur deux techniques de défense contre les agressions: le cri et le Wen-Do.

Au terme de cette journée, de nombreuses participantes ont félicité Barbara Amsler, secrétaire syndicale et chargée de mission pour l'égalité au SEV, ainsi que son assistante Stephanie Fikatas pour l'excellente organisation du cours et la pertinence des interventions.

LA COMMISSION FÉMININE SEV

La journée de formation des femmes SEV a aussi été l'occasion d'élire les membres de la commission féminine, présidée par Barbara Amsler. Membres: Irène Avanthey; Stephanie Bähler; Danièle Dachauer; Marie-Thérèse Godel; Susanne Held; Daljit Kaur; Stefanie Läng; Andrea Ursula Leuzinger; Silvia Lüthi; Nani Moras; Violette Wicky; Madeleine Wüthrich et Doris Wyssmann. Andrea Ursula Leuzinger et Madeleine Wüthrich représenteront les femmes SEV au sein du futur comité de notre syndicat.

INFO

Journée d'action « Ruban Blanc »

L'ONU a décrété le 25 novembre « Journée internationale pour l'élimination de la violence envers les femmes ». La Fédération internationale du personnel des transports (ITF) recommande à tous ses syndicats affiliés – dont le SEV – de participer à cette journée en demandant à leurs membres de porter un ruban blanc. Par ce geste symbolique, il s'agit d'affirmer dix possibilités de prévenir la violence à l'égard des femmes.

1. Comprendre que la violence entre les sexes est avant tout un problème d'hommes
2. Respecter les femmes et les traiter d'égal à égale
3. Ne jamais garder le silence - faire face à tout comportement abusif
4. Comprendre pourquoi nos comportements et nos

attitudes pourraient engendrer et perpétuer sexisme et violence – agir pour le changement

5. Offrir aide et soutien à toute femme que nous pensions menacée – des structures existent à cet effet
6. S'allier avec les femmes qui œuvrent pour l'élimination de toute forme de violence contre les femmes
7. Se prononcer contre l'homophobie
8. S'informer sur les inégalités entre hommes et femmes et sur les causes de la violence contre les femmes
9. Guider les jeunes pour qu'ils se comportent en hommes responsables, ce qui exclut toute humiliation ou abus contre les femmes.
10. Refuser d'acheter revues, vidéos, musiques présentant la femme d'une manière dégradante.

INTERVENTIONS MASCULINES

Giorgio Tuti, président du SEV, et Andreas Meyer, directeur général des CFF, ont été invités à s'exprimer durant cette journée de formation des femmes SEV. Giorgio Tuti a relevé que si les femmes sont bien représentées dans la structure dirigeante du SEV, elles sont par contre nettement sous-représentées au sein des comités des sections. Andreas Meyer connaît le problème inverse: aux CFF, la part d'emploi des femmes dans les services augmente, mais cela reste très difficile de trouver des femmes prêtes à assumer des fonctions de cadre. Le directeur des CFF s'est engagé à ce que les CFF « passent, d'ici 2014, de 7,9 % à 15 % de femmes cadres et, durant cette même période, de 13,8 % à 18 % de collaboratrices ». Pour combattre la violence dans les trains, Andreas Meyer a annoncé sa détermination de renforcer la police ferroviaire. Quant aux hommes auteurs de violence psychique envers les femmes, le directeur des CFF a été lapidaire. « Nous n'acceptons et ne couvrons aucun cas de violence professionnelle. Pour les hommes auteurs de cette forme de violence psychique il n'y a aura pas de deuxième chance au sein de notre entreprise. »

L'industrie de la fraude fiscale, jusqu'où ?

« Washington reçoit des milliers d'aveux de fraude fiscale. L'UBS et le Crédit Suisse figurent sur la liste des banques concernées. » Ces titres de la presse des 16/17 octobre n'illustrent que le début de la traque des fraudeurs du fisc américain. Au total pour les USA, plus de 100 banques sont concernées dans 70 pays. Il s'agit de banques qui ont sciemment conseillé à leurs clients de frauder le fisc. Les banques suisses sont en pointe en la matière. L'UBS, bien sûr qui a déjà payé une amende de 780 millions de dollars pour éviter un premier procès. Mais d'autres aussi. Par exemple, les enquêteurs américains savent maintenant « que des contribuables dissimulent une fortune de 18 milliards de dollars dans une seule banque helvétique ». Ces chiffres sont impressionnants, mais selon le fisc américain, les gros poissons ne se sont pas encore déclarés... Mais il n'y a pas que les États-Unis. L'Union européenne, l'Allemagne, la France et maintenant l'Italie viennent aussi à la pêche au gros chez nous.

Ces faits commencent à donner une idée de l'ampleur de ce qu'il faut bien appeler « l'industrie de la fraude fiscale » telle qu'elle est exploitée par notre système bancaire. Selon le « sonntagsblick » du 9 août, le total dissimulé dans nos banques pour soustraction fiscale au détriment de tous les pays est estimé au minimum à 400 milliards de francs, soit environ 120 milliards de pertes de re-

cettes pour ces pays. Simultanément, ceux-ci s'endettent massivement pour relancer l'économie mondiale victime des dérives bancaires où l'UBS, avec son étiquette « suisse », en plus soutenue avec éclat par le Conseil fédéral, s'est particulièrement illustrée. Ainsi, nos exportations souffrent moins de la crise que dans les autres pays, en bénéficiant directement de l'endettement de ceux-ci, endettement que nos partis majoritaires de droite osent critiquer avec dédain. Comment qualifier cette attitude ? Malhonnêteté d'Etat ? N'est-il pas normal que les pays qui en sont les victimes réagissent ?

Un constat. Les offensives contre le secret bancaire suisse, instrument systématique de fraude fiscale, sont le fait de gouvernements de droite. Et plus ils sont de droite, plus ils sont virulents. Voir la France et maintenant l'Italie. Que la droite suisse soit attaquée sur ce dossier-là par ses congénères européens est un spectacle assez jouissif.

On parle des fiscs étrangers. Mais en Suisse même, dans quelle mesure le secret bancaire

sert-il la fraude fiscale ? La droite veut nous faire croire que le secret bancaire n'est là que pour « protéger la sphère privée de chaque citoyens », du millionnaire au chômeur, selon l'excellent principe de l'égalité démocratique. Quelle hypocrisie ! Si pour les salariés et les petits rentiers, le système mis en place laisse peu de marge, en revanche pour les hauts revenus, plus ils sont élevés, plus ils peuvent échapper au fisc.

L'indécence sous-enchère fiscale systématiquement organisée entre les cantons et défendue par Monsieur Merz devant les instances internationales en est l'illustration. Il existe sans doute des millionnaires conscients de leur responsabilité de citoyens participant aux coûts de la collectivité proportionnellement à leurs moyens, comme le proclame notre Constitution. Mais tous les autres ? Avez-vous déjà vu une statistique des fraudes fiscales commises en Suisse sous couvert du secret bancaire ? Par définition, cela n'existe pas. Non pas parce que nos riches sont, sans exception, les meilleurs citoyens du monde, mais parce que tout est fait pour camoufler cette industrie de la fraude fiscale. Aujourd'hui, le rideau se déchire. Et c'est l'image de tout le pays qui en souffre. Parallèlement, la droite mobilise le peuple dans la résistance aux fiscs étrangers qui osent vouloir mettre leur nez dans les flux financiers organisés pour les appauvrir...

Cela se fera sans moi. J'ai une autre idée des valeurs de mon pays.

Michel Béguelin



L'initiative populaire 1:12 est lancée

Une initiative contre les profiteurs

L'initiative 1:12, lancée par la Jeunesse socialiste, demande que le salaire le plus élevé dans une entreprise ne puisse être supérieur à 12 fois le salaire le plus bas. Il est précisé que la notion de salaire englobe les prestations en espèces mais également en nature.

L'initiative a été lancée le 6 octobre 2009. Les initiants disposent jusqu'au 6 avril 2011 pour récolter le nombre de signatures minimum.

Les millions qui fâchent

La Jeunesse socialiste répond ainsi aux récentes polémiques sur les millions versés aux top-managers, notamment à ceux qui ont mené l'UBS en faillite. « Est-ce qu'un individu peut vraiment être 720 fois plus performant qu'un autre ? », avance-t-elle en pointant du doigt les 40 millions de francs reçus en 2008 par le

patron de Novartis Daniel Vasella. Et de dénoncer un écart toujours plus important entre les revenus les plus hauts et les plus bas. « Entre 2002 et 2007, les salaires des plus hauts dirigeants ont augmenté de 80% alors que le revenu moyen n'augmentait que de 2,3% », a souligné Benoît Gaillard, jeune socialiste vaudois. A l'origine de cette pression sur les bas salaires se trouve, d'après lui, une « caste » de managers qui s'évaluent entre eux.

La Jeunesse socialiste voit aussi dans sa proposition une possibilité de créer une trans-

parenance complète dans un domaine où la retenue, voire le secret, est actuellement de mise en Suisse. En affichant ouvertement les salaires, l'initiative aidera à protéger les travailleurs des discriminations, en particulier les femmes qui sont payées jusqu'à 20% en moins que les hommes pour un travail égal.

La Jeunesse socialiste n'entend pas se laisser intimider par les menaces brandies par les grandes entreprises et leurs dirigeants. « Nous voulons rétablir le primat de la politique sur

l'économie. Ce n'est pas concevable que dans un pays qui se vante de sa démocratie directe, les 10000 plus riches puissent faire la pluie et le beau temps et que nous devions rester à regarder » a lancé la président de la Jeunesse socialiste Cédric Werthemuth.

Pour les initiants, les menaces de délocalisation d'emplois ou d'entreprises ne sont rien d'autre que du « chantage envers le peuple ».

Signez sans tarder la feuille encartée dans ce numéro.

Journée de la Migration Samedi 21 novembre



Hôtel Arte
rue Riggenbach 10, Olten
9.30 à 16.00 heures

■ Thèmes

- **Qu'en est-il de ma rente en tant que migrant/e?**
 - Est-ce que je la reçois aussi dans mon pays d'origine ?
 - Est-ce que je peux retirer mon avoir de la caisse de pensions ?

• Processus CCT CFF

• Nouvelles autorités SEV dès 2010

• Elections au comité SEV

Election d'un membre et d'un suppléant dans le comité SEV (dès 2010)

Votre participation est très importante. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux !

■ Intervenants

Angelica Sorrentino, coordinatrice INCA Suisse

Manuel Avallone, vice-président

■ Qui peut y participer ?

Tous/Toutes les migrant(e)s intéressé(e)s (aussi les non-membres SEV)
Tous les membres SEV intéressés

■ Coûts

La participation est gratuite. Le repas de midi est offert par le SEV.

■ Inscription

Inscription avec talon ci-joint

Inscription Journée de la Migration Samedi 21 novembre 2009

Nom _____

Adresse _____

Sous-fédération _____

Nationalité _____

J'ai besoin de la traduction en français italien

Date _____ signature _____

A retourner jusqu'au 13 novembre 2009 au plus tard au:
Secrétariat syndical SEV, Case postale, 3000 Berne 6,
031 357 57 57, migration@sev-online.ch

Le 29 novembre les Genevois voteront sur le CEVA

Pourquoi il faut voter OUI au CEVA

La convention de 1912 entre la Confédération, les CFF et le Canton de Genève prévoit que ce dernier a un droit imprescriptible à demander la réalisation de ce raccordement entre Cornavin et la gare des Eaux-Vives. C'était une compensation au fait que la liaison Paris – Milan avait été décidée via Vallorbe et le Simplon et non via Genève et le Tunnel du Mt-Blanc (eh oui, il y a eu un projet de tunnel ferroviaire au Mt-Blanc à la fin du 19 siècle). Cette liaison Cornavin – Les Eaux-Vives a été étudiée mais les circonstances l'ont fait reporter à plusieurs reprises: Première Guerre mondiale, crise des années 30, Seconde Guerre mondiale, cumul de grands projets à Genève (hôpital cantonal entre autres), report sur demande de la Confédération jusqu'après la réalisation du raccordement ferroviaire de l'Aéroport. Une première étape avait été mise en service en 1968 avec la construction de la gare de triage et marchandises de Genève-La Praille. C'est en 2000 que le Canton a revendiqué la réalisation du projet CEVA dans les meilleurs délais. C'est alors que la Direction CFF a délégué notre collègue Serge Anet, aujourd'hui président de la section PV Vaud, auprès des autorités genevoises avec mission d'actualiser le projet à la lumière de la Convention de 1912. Serge Anet a rempli cette fonction jusqu'en 2003, date de sa mise à la retraite. Nous nous sommes donc adressés à notre collègue Serge Anet pour qu'il éclaire notre lanterne sur la votation CEVA du 29 novembre prochain qui passionne les Genevois. AC

Sur quoi exactement les citoyens genevois sont invités à voter le 29 novembre?

Les citoyens genevois doivent se prononcer sur un crédit de 113 millions accepté à la quasi unanimité par le Grand Conseil. Il s'agit de la part cantonale du crédit complémentaire de 538 millions. C'est l'adaptation du devis original au renchérissement, le coût des modifications demandées par l'OFT dans sa décision d'approbation

des plans – en particulier sorties de secours tous les 500 mètres – et la prise en compte des soumissions rentrées pour les travaux de génie civil.

Nous entendons plusieurs chiffres sur le coût du CEVA. Qu'en est-il au juste?

Les opposants citent n'importe quel chiffre sans aucun fondement. Le crédit nécessaire est de 1472 millions et les 6 millions ajoutés par le Grand Conseil pour améliorer la protection contre d'éventuelles vibrations. Il tient compte des soumissions rentrées qui représentent 80% de tous les travaux. Les CFF s'engagent sur ce crédit. Un premier chantier, à savoir le prolongement de la voie 1 en gare de Cornavin et le déplacement de la salle de sport, s'est terminé dans les délais et a fait ressortir une économie de 6 millions, sur des travaux devisés à 33 millions, soit une économie de 20% ! Le crédit CEVA ne tient pas compte des plus-values foncières (nouveaux quartiers à La Praille, Eaux-Vives et Chêne-Bourg) qui diminueront la facture.

Quelles sont les raisons qui te font courir pour le CEVA?

Le CEVA est la liaison manquante essentielle pour mettre sur pied un RER dans la région franco-valdo-genevoise. C'est aussi le seul projet ferroviaire étudié et faisable. La mobilité est essentielle à la prospérité d'une région et aucune mobilité de qualité n'est imaginable si CEVA n'est pas réalisé. Sans CEVA, ce ne seront que bouchons et restrictions d'accès.



Serge Anet.



« Nous voyons les membres des syndicats comme des membres OSEO potentiels. »

Hans-Jürg Fehr, Conseiller national, président OSEO

Le conseiller national Hans-Jürg Fehr préside l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO)

« Le travail pour lutter contre la pauvreté »

Ce sont les syndicats qui ont fondé l'OSEO. La distance qui s'est installée au fil des années doit maintenant être réduite.

contact.sev: Quel est le thème sur lequel l'OSEO met actuellement l'accent ?

Hans-Jürg Fehr: Nos thèmes principaux sont toujours les mêmes, puisque nous nous engageons à long terme dans des endroits précis: dans les pays

les plus pauvres d'Afrique et d'Amérique centrale ainsi qu'en Europe centrale et de l'Est.

D'un côté des pays en développement et de l'autre, des pays d'Europe: où résident les différences ?

Les Etats d'Europe de l'Est et d'Europe centrale sont les régions les plus déshéritées d'Europe, mais en comparaison avec les pays du tiers-monde où nous sommes présents – Burkina Faso, Mozambique ou Nicaragua, ils sont à un niveau de développement avancé, ont une population bien instruite et des infrastructures qui fonctionnent tant bien que mal. C'est pourquoi la tâche est complètement différente: dans le tiers-monde, on essaie de combler les besoins de base de l'être humain, de lutter contre la misère, contre la faim, pour l'eau potable et pour des conditions de travail correctes. Dans les pays de l'Europe centrale et de l'Est, nous soutenons les syndicats afin qu'ils apprennent comment mettre sur pied un partenariat social et des conventions collectives de travail avec les employeurs.

S'agit-il de savoir s'y retrouver dans la « nouvelle Europe » ?

Spécialement dans le domaine des relations employé-employeur. En Suisse,

« Nous aidons les gens à mettre sur pied des syndicats, des organisations féminines ou des organisations de petits paysans efficaces, afin qu'ils puissent réellement défendre leurs droits et parvenir ainsi à vivre mieux. »

nous avons des dizaines d'années d'expérience de partenariat social. Nous transmettons cette expérience.

Il s'agit là d'aide sur le long terme. L'OSEO est aussi partenaire de la Chaîne du Bonheur et participe donc à l'aide en cas de catastrophes ?

Oui, nous faisons encore ça, en cas de catastrophe quelque part dans le monde. Cela se fait non pas à la place des projets de développement mais parallèlement.

L'OSEO est l'œuvre d'entraide ouvrière. Mais il y a certainement autre chose que dans les œuvres de bienfaisance, non ?

Oui, effectivement. Nous partageons le même objectif, à savoir aider les plus pauvres à sortir de la misère. Mais nous avons une autre approche puisque nous sommes une œuvre d'entraide ouvrière: nous essayons partout de renforcer les droits du travail et droits syndicaux des travailleurs. Ces droits sont reconnus internationalement mais certains pays ne les appliquent pas. Notre approche? Le travail pour lutter contre la pauvreté. Du travail payé et décent. Nous aidons les

gens à mettre sur pied des syndicats, des organisations féminines ou des organisations de petits paysans efficaces, afin qu'ils puissent réellement défendre leurs droits et parvenir ainsi à vivre mieux. C'est la particularité de l'OSEO.

Pourquoi les simples travailleurs devraient-ils aussi faire des dons dans cette Suisse si riche ?

Il y a bien sûr d'autres ressources, tels la Confédération, les cantons, les communes et les fondations. Mais je ne veux pas me dérober à cette question! Au début de l'OSEO, il y a 75 ans, les travailleurs suisses avaient des conditions bien moins bonnes qu'aujourd'hui. Malgré tout, ils ont décidé d'aider ceux qui étaient encore plus mal lotis qu'eux, par exemple les enfants travaillant dans le textile en Suisse orientale, les gens qui avaient faim ainsi que les Espagnols en guerre civile! Les travailleurs étaient et sont prêts à donner un peu de leurs revenus, car la solidarité est très importante à leurs yeux.

Une œuvre de bienfaisance aide de façon ciblée. Par contre, les mouvements ouvriers

visent le bien-être pour tous. Est-ce qu'on ne s'éloigne pas là des principes de base du mouvement ?

Nous partageons cet objectif mais devons concentrer nos moyens modestes sur quelques régions, afin d'engendrer au moins là un développement dans ce sens.

Ce qui signifie qu'il ne faut pas que ça s'empire ici, si on veut que d'autres puissent aller mieux ?

C'est le contraire. Il y a l'exemple de l'Europe centrale et de l'Est: l'UE a remplumé ces pays, afin qu'ils puissent entrer dans l'Union. Les places économique et financière suisses reçoivent du travail via le développement de ces pays. Si c'était mené de façon identique pour l'Afrique et l'Amérique latine, il pourrait y avoir des marchés gigantesques. On doit enfin donner la possibilité aux gens de vivre décemment et de pouvoir parfois s'acheter des choses pour leur propre subsistance. Cela créerait d'énormes débouchés. Je crois vraiment que ce ne serait pas un inconvénient pour nous, si les gens allaient mieux là-bas, mais cela serait plutôt tout à notre avantage.

BIO

Hans-Jürg Fehr est marié et a 61 ans. Historien de formation, il a été rédacteur et éditeur du Schaffhauser AZ, dont il est aujourd'hui encore président du Conseil d'administration. Depuis 1999, il est conseiller national. Il a également été quelques années président du Parti socialiste suisse. Après son retrait de cette fonction, il a pris la présidence de l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO) en 2008, ce qui va bien avec le fait qu'il soit membre de la commission de politique extérieure. Ayant grandi dans des conditions simples, il a pris conscience dès l'enfance de la nécessité d'une certaine justice sociale: son père, un petit artisan, était curateur pour les personnes à l'aide sociale et décrivait alors à la maison la situation de personnes encore plus pauvres. Hans-Jürg Fehr aime le vélo, les voyages et lit beaucoup, entre autres au sein d'un cercle de lecture.

INTERVIEW



Hans-Jürg Fehr remet la « Pierre équitable » de l'OSEO au président de la Commune de Dachsen ZH, Hans Wickli: Dachsen a décidé de n'acheter que des biens produits dans des conditions de travail équitables. Ainsi le village émet un signe contre le travail des enfants, le travail forcé et l'exploitation.

Comment l'OSEO soutient-elle les autres œuvres de bienfaisance ?

En Suisse, nous avons « mon » OSEO, qui est active uniquement à l'étranger et, à ses côtés, dix associations régionales de l'OSEO, qui sont actives dans leur région, dans les domaines « perte d'emploi » et « migration ». Ensemble, nous formons l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière. Au niveau européen, nous sommes dans « Solidar », le réseau européen des œuvres de bienfaisance, fondé par les sociaux-démocrates et les syndicats.

Mais il y a également un marché, une concurrence entre les œuvres d'entraide !

C'est même un énorme marché. J'étais cet été, en tant que conseiller national, à Haïti, le pays le plus pauvre du monde. Il y a là-bas actuellement 400 organisations présentes ! Mais la concurrence se fait surtout sentir au niveau de la recherche de dons. Chacun d'entre nous reçoit quoti-

diennement deux voire trois enveloppes avec la mention « demande de dons ».

Il existe des œuvres d'entraide discrètes, parmi elles l'OSEO, et d'autres qui cultivent un style plus américain. Les premières en souffrent-elles ?

Oui, surtout au niveau des dons. Nous nous en remettons aux règles du Zewo et garantissons la remise à bonne destination de l'argent confié ainsi que des frais administratifs bas. Ce certificat manque la plupart du temps aux organisations de style « américain ». Ils engagent d'énormes frais de publicité et éveillent ainsi les soupçons : ils garderaient trop d'argent pour eux et en distribueraient trop peu à ceux qui en ont besoin. Mais j'aimerais aussi répondre à cette question sous la forme de l'autocritique: il arrive aussi d'être trop silencieux. On ne devrait pas se cacher mais se mettre en avant. Là, on peut apprendre quelque chose des Américains « bruyants ».

Les syndicalistes sont les mieux placés pour entendre l'appel de l'OSEO. Mais c'est apparemment peu le cas, sinon tu ne chercherais pas le contact avec les syndicats.

Nous y voyons un gros potentiel. Les syndicats et le PS ont fondé l'OSEO et en sont aujourd'hui encore les « parrains ». Mais ces relations jadis très étroites se sont relâchées voici 15-20 ans. Il y a quelques années, l'OSEO n'allait pas très bien. On a dû la réorganiser et l'assainir drastiquement. Après cette réorganisation réussie, nous avons décidé de resserrer ces liens. C'est pourquoi nous nous tournons maintenant à nouveau vers nos « parrains ».

Y a-t-il des attentes vis-à-vis des organismes ou des membres eux-mêmes ?

Les deux. Nous souhaitons construire une sorte de partenariat avec les organisations. Nous pourrions par exemple conclure avec le SEV un partenariat sur plusieurs années pour un projet du domaine du service

public au Mozambique ou au Salvador. Le SEV pourrait alors dire qu'il soutient un projet qui correspond bien à son travail syndical et que c'est « son » projet OSEO. Cela fonctionne déjà ainsi avec Unia. Nous avons développé ensemble un projet avant la Coupe du monde de football en Afrique du Sud. Nous menons des inspections, en collaboration avec les syndicats des travailleurs de la construction, et profitons de l'énorme médiatisation de la Coupe du monde pour faire pression. Nous exigeons que ceux qui construisent ou rénovent les stades bénéficient de conditions de travail et de salaires décentes. Jusqu'à présent, le succès est tout à fait considérable. Nous voyons les membres des syndicats comme des membres OSEO potentiels. Seul un syndiqué sur cent est membre de l'OSEO; si cette proportion était d'un sur dix, cela améliorerait nos moyens financiers et notre ancrage dans le mouvement syndical.

INFO

Les membres de l'OSEO paient 50 francs de cotisations par année. On peut devenir membre en remplissant un formulaire sur le site internet www.oseo.ch, par écrit à OSEO, Quellenstrasse 31, Case postale 2228, 8031 Zurich ou encore par mail à info@oseo.ch. Numéro de compte (dons) : 80-188-1.

Et la contrepartie serait le fait d'avoir bonne conscience ?

Oui, mais aussi le sentiment de contribuer un peu à la solidarité internationale. Que ce ne soit pas seulement un slogan du 1^{er} mai qui reste lettre morte durant tout le reste de l'année. L'OSEO offre non seulement la possibilité de parler de la solidarité internationale mais aussi de la pratiquer.

Interview: Peter Moor. Trad. Hes

Ligne à grande vitesse TGV Rhin-Rhône

Paris à un jet de pierre du Jura

Commencement des travaux de la future gare TGV Belfort-Montbéliard et financement assuré pour la réouverture de la ligne ferroviaire Bienne-Belfort sont deux thèmes qui ont marqué les premières journées portes ouvertes sur le tracé de la nouvelle ligne.

Avec un financement de près de 2,5 milliards d'euros, les travaux pour accueillir la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône sont actuellement le principal chantier d'aménagement public mené en France. Sur la commune de Meroux, dans le Territoire de Belfort, les travaux pour construire la gare TGV de raccordement avec la Suisse viennent de débuter. Dans exactement deux ans et deux mois, trente TGV s'arrêteront ici pour emmener les voyageurs vers quinze destinations différentes et mettre Paris à 2 h 16 de distance, contre 4 h aujourd'hui !

Premier tronçon en 2011

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône est un gigantesque chantier de 180 kilomètres, dont 140 tracés pour de la grande vitesse à 350 km/h. Allant de Dijon à Mulhouse, la première partie de la ligne sera ouverte au trafic voyageurs dès le 11 décembre 2011 avec une vitesse commerciale de 320 km/h. Les travaux divisés en plusieurs tranches sont très impressionnants, comme le viaduc de la Savoureuse avec ses 800 mètres de long et ses 16 piles pouvant résister à des secousses sismiques de 4 à 5 sur l'échelle ouverte de Richter. La ligne se caractérise par 166 ponts, 13 viaducs et un tunnel.

Plus d'un million de voyageurs Deux nouvelles gares TGV seront réalisées, dont l'une aux portes du Jura. La ville de Porrentruy ne sera plus qu'à une durée de parcours de 2h50 de Paris. Le rapprochement sera également réel pour toute l'agglomération biennoise. Journallement en-

la ligne ferroviaire franco-suisse devrait pouvoir suivre une année plus tard ! Il faut réhabiliter et électrifier 20 km de ligne entre Delle et Belfort, dont 7 km totalement hors service. Il faut dire que son financement ne fut pas aisé. La Confédération helvétique, la République et Canton du



Sur le viaduc, la ligne classique Belfort-Bienne. Au-dessous les travaux de construction de la ligne grande vitesse Rhin-Rhône où sera construite la gare TGV de Meroux.

tre 2500 et 4500 passagers devraient transiter par la gare Meroux-Moval, ou 1 100 000 voyageurs par an. Cette gare est littéralement implantée dans le talus du tracé de la ligne TGV et se situe au pied de la ligne classique Bienne-Delémont-Delle-Belfort (total 100 km). Par cet excellent maillage dans le terrain, les meilleures liaisons sont ainsi garanties pour les voyageurs.

L'Etat français paye !

A présent, tout est une question de délais. La gare TGV et la LGV Rhin-Rhône seront opérationnelles fin 2011. La question de la réouverture de

Jura ainsi que les différentes collectivités françaises et les prestataires SNCF, RFF, CFF sont déjà partie prenante depuis un certain temps. L'Etat français, lui, vient seulement d'annoncer sa participation, qui s'élève généreusement à 31% des 100 millions d'euros que coûte l'opération.

L'enjeu majeur sera d'assurer le principe d'un quai central avec croisement des trains, et pour commencer, doubler le pont qui doit recevoir la deuxième ligne ferroviaire. Autre gros souci, 13 passages à niveaux sont à assainir, soit supprimer. Des coûts supplémentaires incontournables.

Jean-François Milani

Assemblée des sections romandes VPT

Samedi 14 novembre dès 9 h 45
Salle des Spectacles Epalinges

La table ronde qui suivra l'assemblée sera animée par Laurent Bonnard

« Développement des transports publics et la sous-traitance »

Intervenants:

François Marthaler, conseiller d'Etat vaudois

Roger Nordmann, conseiller national

Michel Joye, directeur des tl

Yvan Tardy, syndic d'Epalinges

Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV

Cette table ronde sera suivie à 12 h 15 par un apéritif puis repas en commun à 13 h.

Organisation: section sev-vpt-gatu-tl

GFF DIVISION VOYAGEURS

Elections complémentaires CoPe pour le 1^{er} janvier 2010

En raison de diverses démissions de la CoPe Surfaces, des élections complémentaires doivent être mises sur pied, dans les circonscriptions électorales suivantes:

Cercle électoral (nombre de place)	Nom de la personne à remplacer
P-FV-LG Logistique Bagages (1) P-KS-Z Agents de train (2)	Bernhard Braun Roger Flückiger Armin Ruppen Barbara Gasser
P-VS-NW-CH/Zentral/SO-AG (1) P-VS-Säntis-Bodensee/ Graubünden-Walensee (1) P-VM-OCP (2)	Ruth Kinder Hans-Peter Kaiser Thomas Gerber
P-OP Personnel des locomotives (1) P-OP Entretien préventif (2)	Michel Perren Emil Grünenfelder
	Siège vacant

Peuvent être élus toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs assujettis à la CCT et qui ont un taux d'occupation d'au moins 50%. Les rapports de travail doivent être de durée indéterminée et le temps d'essai terminé. Les candidates et candidats SEV annoncent leur candidature par écrit, en indiquant leurs nom, prénom, adresse privée (courriel), unité d'affaires, numéro de téléphone (et de portable) et lieu de travail, d'ici au **27 novembre 2009** directement à: SEV, commission électorale paritaire, à l'attention de Nick Raduner, Case postale, 3000 Berne 6. Les candidats membres d'un syndicat n'ont pas besoin de récolter des signatures. S'il n'y a pas suffisamment de candidatures, des sièges resteront inoccupés jusqu'aux prochaines élections complémentaires. Renseignements auprès de Nick Raduner, secrétaire syndical SEV, tél. 031 357 57 57, nick.raduner@sev-online.ch et Stefan Kull, P-HR-FU, WYPA OG8, Berne, tél. 20 38 31, stefan.kull@sbb.ch.

Secrétariat central SEV

Financement des infrastructures ferroviaires

Comme une machine à Tinguely

Les besoins en infrastructures ferroviaires ne cessent de croître. Mais où aller chercher l'argent ? Des réponses ont été esquissées dans le cadre du 5^e colloque d'OuestRail qui s'est déroulé le 30 octobre dernier à Yverdon-les-Bains.

Sur la scène de l'Aula Magna du Château d'Yverdon-les-Bains, deux hommes, deux visions de la politique des transports helvétiques se sont confrontés. D'une part, Roger Nordmann, conseiller national (PS/VD) et membre du comité central de l'ATE. D'autre part, Jean Perret-Gentil, responsable des projets infrastructures chez économesuisse.

Deux visions opposées

Pour l'Association transports et environnement (ATE), la route doit davantage financer le rail. Pour économesuisse, mieux vaut appliquer le principe de causalité :

le rail doit financer le rail et la route doit financer la route ! Les deux orateurs ont présenté leurs positions respectives devant les quelque 150 personnes qui ont participé au colloque d'OuestRail intitulé « Financement des infrastructures ferroviaires: où sont les convergences ? ».

Pour Roger Nordmann, l'épuisement des ressources pétrolières et le réchauffement climatique sont les deux défis majeurs avec lesquels la mobilité du futur doit faire les comptes. « Faut savoir que dès 2020, l'industrie pétrolière devra exploiter ce qu'elle n'a pas encore découvert » a affirmé le conseiller national vaudois. Pour lui, c'est une évidence, le chemin de fer est « condamné » à se développer. Pour davantage alimenter le financement des infrastructures ferroviaires, Roger Nordmann a plaidé pour la solution de l'initiative « Pour les transports publics » de l'ATE, c'est-à-dire davantage taxer la route.

Pour Jean-Perret Gentil, la route en fait déjà plus qu'assez pour le rail. « La route contribue pour deux milliards de francs par année au financement du rail grâce à l'impôt sur les huiles minérales et la RPLP (Redevance sur les poids lourds liée à la prestation). » Le représentant d'économesuisse préfère que le rail « maîtrise mieux ses coûts et améliore son efficacité au lieu de chercher de nouveaux fonds pour des infrastructures ferroviaires ».

Vers Rail 2030

Pierre-André Meyrat, sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) a fait part des réflexions des autorités fédérales sur cette matière complexe qu'est le financement des infrastructures ferroviaires que l'association OuestRail n'a pas hésité à qualifier de « machine à Tinguely ». Les réflexions de l'OFT sont liées au projet Rail 2030. Pierre-André Meyrat en a donné le calendrier: 2010 mise en consultation par le Conseil fédéral; le parlement en débatta en 2012 - 2013 (en incluant dans la discus-



De g. à d.: Roger Nordmann, Jean Perret-Gentil et Bernard Wütrich, journaliste au « Temps » et modérateur du débat « Infrastructures ferroviaires: où sont les convergences ? ».

sion l'initiative « Pour les transports publics »; votation populaire sur Rail 2030 au plus tôt en 2014.

Redevance ferroviaire ?

Lors du débat, Jean-René Germanier, conseiller national (PRD/VS), a rappelé qu'en Suisse la mobilité publique est financée à hauteur de 50% par le secteur public, alors que la mobilité privée n'est financée par l'Etat qu'à hauteur de 15%. Conclusion du Valaisan: « Il faut trouver plus d'argent pour le rail par le rail. » Robert Cramer, conseiller d'Etat et conseiller national (Verts/GE) admet « qu'à un moment donné les usagers du rail devront faire un effort et que sur les tronçons ferroviaires où la demande est la plus grande faudra payer son billet plus cher ». Daniel Brélez, syndic de Lausanne et conseiller national (Verts/VD) suggère d'étudier deux pistes pour financer les infrastructures ferroviaires « augmenter la TVA et autoriser les caisses de pension à investir dans l'infrastructure ferroviaire ». Anne

Seydoux, conseillère aux Etats (PDC/JU), a résumé ce que tous les orateurs ont exprimé ouvertement ou à mi-mot: faut introduire une redevance ferroviaire en prélevant une taxe sur les billets de train. Les recettes seraient ainsi utilisées pour financer les infrastructures

ferroviaires. Idée sur laquelle, soit dit en passant, les CFF et l'OFT planchent déjà et qui a été explicitement formulée par le Conseil fédéral le 3 novembre dernier en préconisant une « taxe sur la mobilité » perçue sur tous les moyens de transport.

Alberto Cherubini

SONDAGE OUESTRAIL

Dans le cadre de son 5^e colloque, l'association OuestRail a effectué un sondage interne pour connaître les trois mesures prioritaires en matière d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et les trois mesures à rejeter.

Mesures prioritaires :

1. Consacrer 50% des taxes sur les carburants aux transports publics contre 25% actuellement (c'est ce que vise l'initiative ATE « Pour les transports publics » qui a déjà atteint les 150'000 signatures requises) ;
2. Taxer de 5 cts par litre l'essence et le diesel;
3. Extension de la taxe poids lourds au trafic des véhicules de livraison.

Mesures à rejeter :

1. Péage routier ;
2. Contribution des usagers du rail ;
3. Augmentation du prix du sillon.

COMMENTAIRE

Et l'humain ?

Lors du colloque d'OuestRail consacré au financement des infrastructures ferroviaires, Michel Béguelin a interpellé les orateurs en leur demandant que dans leurs calculs ils « n'oublient pas d'investir dans le capital humain ». Quelle que soit la provenance de l'argent des nouvelles infrastructures ferroviaires, c'est certain que ces investissements futurs auront des conséquences sur les conditions de travail des cheminots. D'autant plus que le Conseil fédéral semble déterminé à maintenir son exigence de voir la productivité

des CFF continuer à augmenter de 5% par année, comme l'a souligné notre ancien secrétaire syndical et ancien conseiller aux Etats vaudois. Le SEV aura un immense travail pour faire en sorte que le personnel des transports publics ne soit pas le dindon de la farce de la croissance de l'offre ferroviaire. La pression des milieux économiques pour faire baisser les coûts d'exploitation du rail est très lourde. Les propos allant dans ce sens de la part du représentant d'économesuisse à Yverdon-les-Bains étaient pour le moins inquiétants.

AC

Assemblée extraordinaire de la sous-fédération des entreprises de transports privés VPT

Institution au milieu du gué

Les délégués de la sous-fédération se retrouveront le 20 novembre prochain à Berne lors d'une assemblée extraordinaire des délégués. Lors du séminaire d'automne qui s'est tenu à Morges les 22 et 23 octobre dernier, les membres du Comité central VPT ont fini de dessiner les contours de la nouvelle organisation interne.

L'adoption du nouveau règlement de gestion devrait cette fois passer la rampe. Les représentants du législatif ont mis au point les derniers détails notamment la répartition des mandats pour les

cinq branches distinctes (Fer, Bus-GATU, Navigation, Touristique et Pensionnés). Ainsi, suite à une revendication des Services ferroviaires (restauration, wagons-lits) ceux-ci seront intégrés dans un premier temps dans la branche Fer.

Le prochain Comité central VPT comportera 20 membres (sept de moins) constitué des membres de la commission centrale, du comité de gestion et issus des branches. En 2010, les assemblées de branches éliront au total 13 représentants.

A satisfaction également, un arrangement est trouvé avec le GATU pour son intégration dans la branche Bus-GATU; des dispositions transitoires concernent en particulier le budget 2010. Un protocole d'accord engageant la VPT a été signé sous la houlette de la vice-présidente SEV Barbara Spalinger,

par Johan Pain, président du GATU, et Kurt Nussbaumer, président de la sous-fédération.

Elections ouvertes

Parmi les préoccupations permanentes des syndicalistes, le recrutement de nouveaux membres demeure la priorité. Barbara apporte une bonne nouvelle comme quoi le nombre d'adhérents se stabilise, voire se conforte. Une action plus ciblée avec une cotisation réduite temporairement pour de nouveaux membres est à l'étude. Les problèmes liés aux caisses de pensions du personnel (en premier l'AS-COOP) sont loin d'être ré-

solus mais occupent en permanence l'attention particulière de la présidence du SEV. Le Comité SEV qui doit remplacer dès janvier prochain le Comité fédératif comprend deux membres VPT dont, d'office, le président central. Chose inhabituelle, deux candidats briguent la place d'adjoint et les délégués de l'assemblée extraordinaire devront trancher. Il s'agit pour l'un de Patrick Clot, mécanicien contrôleur à la

CGN, membre du comité central, et pour l'autre de Gilbert D'Alessandro, président de TPF Réseau urbain et dynamique membre du GATU.

Comme Patrick Clot préside l'assemblée des délégués pour la période 2009-2010, il laissera tout naturellement sa place au président central le 20 novembre prochain; Kurt devra donc aussi contenir les ardeurs de chaque prétendant! *JFM*

DEUX CANDIDATS POUR UN SIÈGE

Aux côtés du président central Kurt Nussbaumer, un(e) deuxième représentant(e) siègera au nouveau Comité SEV. L'élection est ouverte avec deux candidats que nous présentons brièvement.

D'Alessandro Gilbert (19 mai 1964) habite Marly et exerce le métier de conducteur bus, trolleybus, pour les Tpf à Fribourg et son agglomération.

Clot Patrick (25 juin 1959) habite Maxilly-sur-Léman (France) et fonctionne comme mécanicien contrôleur à la CGN, Compagnie générale de naviga-



Comme président de section depuis 9 ans et acteur central du GATU, Gilbert est engagé dans de multiples dossiers tant GATU que SEV, par exemple: CCT, LTV (art 18a) la charte sur la violence, santé au travail, etc... Il milite activement au sein de l'USS et son cartel fribourgeois.

Pourquoi souhaites-tu occuper cette fonction ?

De par mon expérience et ma proximité auprès des membres, je souhaite amener plus de démocratie syndicale et ainsi, essayer de faire changer voire de faire évoluer le syndicat pour le collectif. Tant du domaine de la politique des transports, contractuelle et sociale.

Quel sera ton premier objectif ? La défense des travailleuses, tant matériel que moral. J'ajoute qu'il y a des objectifs d'ordre politique. Qui sont par exemple, combattre la libéralisation des TP.

Trait de caractère : honnête, franc.



tion à Lausanne et tout le lac. Douze ans membre du comité dont huit ans comme président de section. Membre du comité central VPT, et membre du comité fédératif SEV (fin 2009), Patrick est engagé à l'union syndicale vaudoise et membre du comité de l'union syndicale lausannoise.

Pourquoi souhaites-tu occuper cette fonction ?

Je souhaite occuper cette fonction pour mettre à disposition du plus grand nombre possible de collègues, mon expérience et mes modestes connaissances.

Quel sera ton premier objectif ? Améliorer la vie des plus faibles.

Trait de caractère: bien trempé.

Propos recueillis par
Jean-François Milani

Un grand Merci ... de l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !



Nous vous remercions sincèrement de la confiance que vous nous avez témoignée au Parkhotel Brenscino durant cette saison. Ces remerciements vont aux visiteurs individuels, tout comme aux sous-fédérations pour l'organisation de leurs assemblées. Un grand Merci à notre fidèle clientèle. Notre principal objectif était de placer vos désirs au premier plan et de vous offrir



«L'hospitalité à l'état pur»

Merci également à tous les collaborateurs pour leurs engagements, la discipline exemplaire dont ils ont fait preuve et le parfait travail d'équipe.

La saison 2010 commencera le 20 mars !

Dans l'intervalle, ce sera un plaisir de répondre à vos questions, d'enregistrer vos réservations ou vos commandes de bons cadeaux. Vous pouvez nous atteindre du lundi au vendredi durant les heures de bureau. La réception sera fermée du 19 décembre au 10 janvier.



Salutations automnales de BRISSAGO !
Votre Martin Faes et son team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Téléphone 091 793 01 21, Fax 091 793 40 56
E-Mail: info@brenscino.ch, Internet: www.brenscino.ch

Les 3400 pensionnés de la VPT étaient pour la première fois invités à une journée VPT-PV

Pas de mise au rancart pour les pensionnés

Après une première édition de la journée VPT-PV, il est clair pour tous les pensionnés présents qu'il faudra remettre ça!

Le personnel des entreprises de transports concessionnaires est en majorité organisé par entreprise dans la sous-fédération VPT. Les membres restent dans leur section même après la fin de leur vie active. Cependant, tout comme les employés des domaines trains, bus, navigation et tourisme, ils ont leurs propres problèmes et requêtes, dont il fait bon discuter avec les autres retraités. D'où cette première journée « pensionnés », qui, avec 60 participants, a suscité un grand intérêt. Giorgio Tuti a pris la parole après les salutations de bienvenue du prési-

dent VPT Kurt Nussbaumer. Le président SEV a informé l'assistance à propos de l'actualité syndicale. « La crise économique, conséquence de la crise financière, demande actuellement une grande mobilisation de la part des syndicats ».

Davantage d'activités svp!

« Je suis aujourd'hui confiant, nous sommes sur le bon chemin », a déclaré Giorgio Tuti, à propos de la situation du SEV. Les statuts adaptés lors du congrès dynamisent le fonctionnement du SEV. Les efforts de recrutement montrent leurs premiers résultats, bien qu'il y ait encore des sections peu actives. En comparaison avec les années précédentes, on compte davantage d'entrées au syndicat et moins de sorties. Tuti s'est adressé aux pensionnés:

« Vous avez encore beaucoup de contacts avec les personnes actives et pouvez donc recruter de nouveaux membres pour le syndicat. »

Dans son exposé, Peter Sigerist, secrétaire central de l'USS, a surtout évoqué le rapport « La pauvreté des personnes âgées en Suisse ». Le fait que les êtres humains vivent en moyenne toujours plus longtemps est à considérer comme un progrès. Mais comment vivent-ils? Il y a 160 000 personnes touchant des prestations complémentaires et bien plus encore qui y auraient droit, mais qui, par honte et gêne, n'en font pas la demande. D'autres éléments pourraient encore diminuer le revenu du 3^e âge: « Nous luttons contre ce phénomène; il faut obtenir des améliorations » a affirmé Sigerist. La conseillère nationale socialiste bâloise

Silvia Schenker a ensuite donné une vue d'ensemble de la situation des assurances sociales en Suisse, qui sont toutes en transformation. Ce sont presque exclusivement des dégradations qui sont planifiées. « Nous devons être sur nos gardes, car sinon les assurances sociales deviendront des « insécurités sociales » a-t-elle affirmé.

Assainir de façon paritaire

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a surtout évoqué l'assainissement des caisses de pension affiliées à l'Ascoop. Vu que des entreprises très diverses sont affiliées à cette assurance, les solutions possibles sont également très variées, avec des besoins d'assainissement différents et des propositions correspondantes. Plusieurs entreprises ont quitté l'Ascoop récemment. Une nouvelle fondation doit

maintenant être mise sur pied pour ces caisses présentant un taux de couverture d'au moins 81%. Les autres restent à l'Ascoop et doivent trouver de nouvelles solutions tel un assainissement à la charge de l'employeur avec une participation des communes, des cantons ou de la Confédération, qui sont les propriétaires. Le SEV demande que ces assainissements se fassent de façon paritaire et non pas uniquement à la charge des assurés. De nombreuses négociations ont lieu prochainement et des solutions doivent être trouvées pour chaque entreprise. Du côté du SEV, ce sont la plupart du temps des secrétaires régionaux qui prennent part à ces négociations, puisqu'ils connaissent la situation sur le terrain.

pan/Hes



Journée de la jeunesse SEV sur le thème: Nous savons nous faire respecter !

Les jeunes sont amenés à devoir s'imposer de plus en plus et un peu partout. Que ce soit pendant la fastidieuse recherche de place d'apprentissage ou ensuite, pour la recherche encore plus difficile d'un emploi en période de crise. Et au quotidien, il faut aussi toujours se battre pour se faire respecter.

Le repas du soir sera suivi de la fameuse « SEV Young Party ».

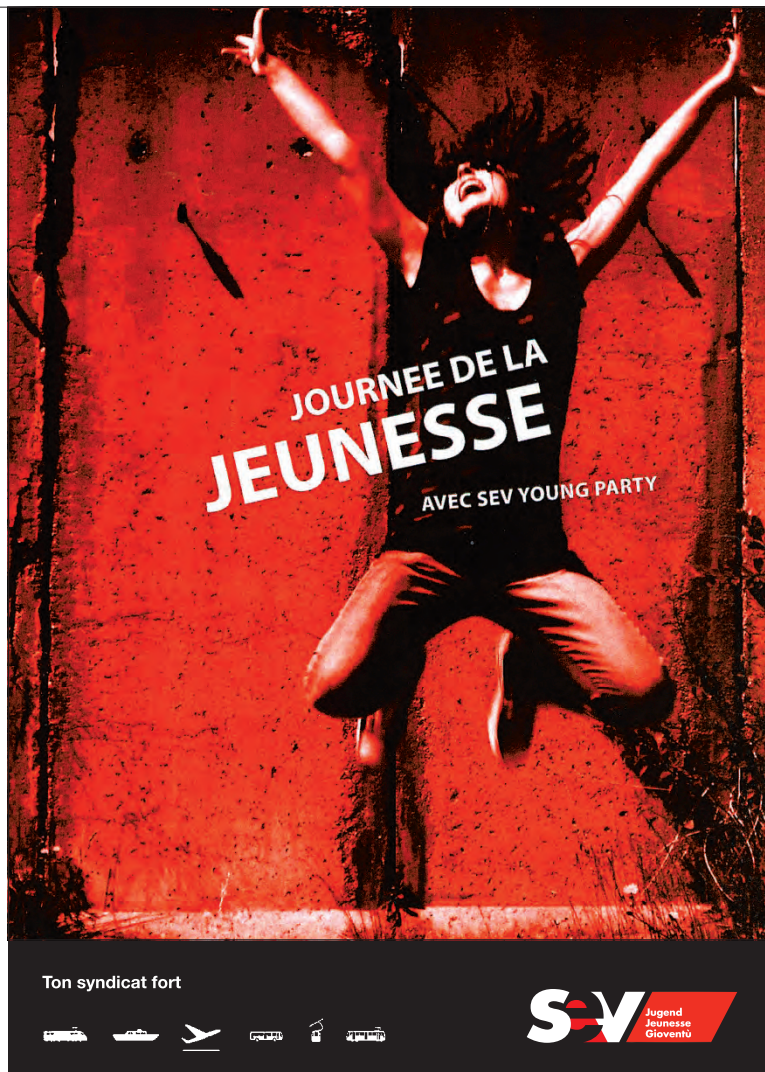
Contenu	Stratégie et instruments pour pouvoir se faire respecter au quotidien
	Echange sur les méthodes et les moyens
	Echange sur les défis professionnels futurs et sur la manière de les relever
	Rencontre de jeunes qui travaillent aussi dans les transports publics et construction de réseaux pour l'avenir
Public-cible	Sont invités à participer: tous les jeunes qui sont membres SEV ou qui veulent le devenir

La journée est organisée par la Jeunesse SEV et avec les différents orateurs prévus, elle promet d'être intéressante et constructive.

Lieu	Date
Hotel Holiday Inn Westside, 3027 Berne	samedi 21 nov. 2009, 13 h

Coûts	membres:	non-membres:
	gratuit	CHF 350,-

Inscription et informations:
Beatrice Ben Amara, beatrice.benamara@sev-online.ch, 031 357 57 23



Ton syndicat fort



” Le train roule quatre fois plus efficacement (énergétiquement parlant) que la voiture et cela avec vingt fois moins d'émissions de CO₂. “

La consommation rationnelle de l'énergie est le mot d'ordre du moment

« Fini le temps de la consommation effrénée »

Les transports publics s'engagent pour une utilisation efficace de l'énergie. Dans un domaine qui est aussi grand consommateur d'énergie, il existe encore maintes possibilités d'amélioration – au niveau politique, technique et individuel.

Ce n'est pas seulement en éteignant les lampes qu'on y arrivera. Pour diminuer significativement la consommation d'énergie, on ne peut pas faire les choses à moitié et il convient de faire intervenir différents champs d'action. L'aménagement du territoire et la législation fiscale appartiennent aux mesures politiques. Ce qui concerne le bâtiment (chauffage, isolation, etc.) et les véhicules

side toutefois également dans le domaine individuel (comportement lié à la mobilité, choix du moyen de transport, conduite économique).

Moins de mobilité ?

La consommation moyenne d'énergie par personne en Suisse a plus que triplé durant les 50 dernières années. Cela est à mettre en lien, pour la grande partie, avec la mobilité qui a fortement

plus élevée qu'en 1950. Les lieux d'habitation, de travail et de loisirs sont aujourd'hui séparés et il est désormais normal de se déplacer plusieurs fois par jour. Une grande partie de ces trajets sont couverts en voiture, c'est ce qu'on appelle le trafic individuel motorisé. En campagne, dans les couronnes des villes, des centaines de milliers d'habitations se sont développées. Et nous sommes aujourd'hui prêts à accepter comme un « mal nécessaire » un trajet domicile-travail de cent kilomètres ou de plusieurs heures. La mode de « vivre au vert » a entraîné le fait que ce « vert » devienne de plus en plus rare et qu'il faille aller le chercher toujours plus loin. Avec comme conséquence le fait que les villes deviennent inconfortables et que la surface d'habitation nécessaire par habitant augmente. Les centres commerciaux s'agrandissent et les achats quotidiens au petit magasin du coin de la rue sont remplacés par une journée shopping hebdomadaire, en voiture bien sûr. Les loisirs ont changé également, puisqu'on préfère désormais se rendre à l'Open Air au lieu d'assister à un concert dans le village, qu'on préfère se rendre dans les temples du wellness plutôt que participer à un tournoi sportif du village. Les exemples sont nombreux.

Le transport de marchandises a également énormément augmenté. Un pro-

duit banal tel un yoghourt ne traverse plus seulement la Suisse avant sa consommation, mais la moitié de l'Europe. Les animaux d'élevage sont engraisés à une place, abattu à une autre, découpé à une troisième et finalement mangé à une quatrième place. La « lean production » (amélioration des performances de production) et en particulier la production « just-in-time » occasionnent normalement davantage de trafic (en particulier trafic

roucier). Le partage du travail, la spécialisation et la globalisation entraînent également un trafic plus important.

Mesures correctives

Plusieurs causes de cette mobilité croissante ne peuvent être corrigées d'un jour à l'autre. La structure de l'habitat par exemple. Dans pareils cas, il faut travailler à long terme via des mesures d'aménagement du territoire ou des directives sur les constructions de masse, ou à

” Nous ne voulons pas limiter la mobilité, mais au contraire organiser les déplacements pour qu'ils soient moins dévoreurs d'énergie. “

Barbara Egger, Conseillère d'Etat bernoise

(véhicules économiques) relèvent des mesures techniques. Un gros potentiel ré-

augmenté. La consommation énergétique liée aux transports est plus de dix fois

2000 WATT

Depuis quelques temps, le terme d'une « société à 2000 Watt » revient sans cesse dans les discussions à propos des mesures d'économie d'énergie. De quoi s'agit-il ?

La consommation d'énergie actuelle par personne et par année en Suisse est d'environ 55 000 kWh ou 5500 litres de pétrole. Cela représente 63 ampoules électriques de 100 watt sur toute l'année. Aux Etats-Unis, le pays où la consommation est la plus élevée, on arrive aux alentours de 12 000 watt et dans les pays les plus pauvres, à 100 watt. Les ressources disponibles devraient nous autoriser à utiliser 2000 watt. Avec une société à 2000 watt, non seulement l'utilisation d'énergie serait fortement diminuée, mais les émissions de CO₂ également. On passerait des actuels 8,7 tonnes par personne et par année à 1 tonne. Le passage à une société à 2000 watt n'est pas possible du jour au lendemain. Le but est de diminuer les besoins en énergie d'ici à l'année 2050. Il ne s'agit pas d'un retour à l'âge de pierre, puisqu'en 1960, la société suisse fonctionnait avec 2000 watt. La mobilité croissante depuis lors est un des facteurs principaux de cette hausse incroyable de la consommation.



Les 4x4 ont une utilité moindre et une mauvaise efficacité énergétique.

DOSSIER



Un matériel roulant moderne comme les ICN utilise l'énergie de façon efficace et peut couvrir les besoins de mobilité de façon écologique.

court terme sur des formes de mobilité économiques et intelligentes, genre aménagement de pistes cyclables, organisation de bus scolaires et de bus sur appel. Les bus de nuit mis en place dans beaucoup d'agglomérations peuvent réduire le trafic motorisé individuel (voir encadré « bus sur appel »). Là où un moyen de transport est organisé pour amener le personnel sur le lieu de travail, la proportion de pendulaires utilisant les transports publics augmente de plus de cinquante pour cent. C'est pourquoi la Conseillère d'Etat bernoise en charge des transports, Barbara Egger, affirme: « Nous ne voulons pas limiter la mobilité, mais au contraire organiser les déplacements pour qu'ils soient moins dévoreurs d'énergie. »

Besoin des politiques

La politique est impliquée de différentes manières dans

cette réduction de la consommation énergétique. D'un côté, il s'agit de réduire la part du pétrole puisqu'une trop grande consommation pétrolière entraîne une dépendance vis-à-vis de l'étranger. Le biocarburant n'est pas une solution, vu le peu de rendement des plan-

» Durant les dernières années, des améliorations techniques ont été trouvées. «

tes et les autres problèmes qu'il engendre (biocarburants au lieu de nourriture dans l'hémisphère Sud par exemple). Les 96% de la consommation dans le domaine des transports sont issus des énergies fossiles. Il y a donc un grand potentiel. Au niveau mondial, les transports consomment la moitié du pétrole utilisé.

Dans le domaine de la construction, il est plus facile de réduire la consommation

d'énergie et la proportion du pétrole. Les bâtiments peuvent d'une part être mieux isolés et d'autre part d'autres énergies renouvelables sont utilisables: bois, géothermie, énergie photovoltaïque, etc. Aujourd'hui, on peut construire des maisons qui produisent plus d'énergie

qu'elles n'en consomment (Minergie). Leurs propriétaires commencent en fait à utiliser de l'énergie lorsqu'ils quittent la maison...

Durant les dernières années, des améliorations techniques ont été trouvées: le chauffage est devenu plus « propre », les voitures plus écologiques. Mais l'augmentation de la surface d'habitation par personne et l'augmentation du poids des véhicules annulent ces ef-

forts. Une comparaison: le Twike, véhicule électrique de 2 places avec technique de récupération, a un poids à

vide de 250 kg et consomme 4 à 8 kWh sur 100 km, ce qui correspond à un demi-litre de pétrole. *Suite en page 14*

INFO

Bus sur appel

On peut utiliser le service de bus sur appel dans les régions peu habitées (les spécialistes jugent ce service adapté lorsqu'il y a une densité de moins de 100 habitants au km²). Ils ont un parcours fixé, mais ne roulent que lorsqu'il y a de la demande, c'est pourquoi il faut s'annoncer par téléphone. On évite ainsi des déplacements coûteux et inutiles. En 1993, il y avait 30 offres de ce genre en Suisse. Aujourd'hui, ce sont plus de 200 lignes de bus, mais aussi de funiculaires, de bateaux et de ferrys qui fonctionnent

avec ce système. Certaines lignes ont été transformées après quelques temps en lignes régulières, vu la demande croissante générée. Une forme particulière des bus sur appel est le « Buxi », entre le bus (avec un horaire fixe depuis les arrêts des transports publics) et le taxi (avec des trajets jusqu'au seuil de la maison). Celui qui désire utiliser les transports publics mais qui habite hors réseau appelle le Buxi par téléphone et celui-ci vient le chercher pour l'amener à l'arrêt de bus le plus proche.

Suite de la page 13

Un Hummer en revanche pèse 3 tonnes et consomme environ 20 litres au cent.

Différentes efficacités énergétiques

Tous les moyens de transport n'ont donc pas la même efficacité énergétique. Peter de Haan, professeur à l'EPFZ pour l'énergie et la mobilité, pense que 60% d'économies de pétrole peuvent être faites au niveau des transports d'ici à 2030. Au niveau du trafic de proximité, la voiture à essence a le moins bon bilan énergétique. Suivent le véhicule diesel, les bus de ligne, le scooter, le S-Bahn, le trolleybus puis le tram. Dans le trafic longues distances, le moins bon bilan revient à l'avion sur de courts trajets et suivent la voiture à essence, la voiture diesel, la moto, l'avion sur de gros trajets, l'ICE et le bus. Le meilleur bilan revient aux trains Intercity. Dans le trafic marchandises, c'est le véhicule de livraison diesel qui dépense le plus d'énergie (même avant le transport aérien intercontinental !) et le ferroviaire le moins.

En ce qui concerne les dépenses énergétiques liées au transport en Suisse, Michael Kaufmann, vice-directeur de l'Office fédéral de l'Energie, cite des chiffres impressionnants: le trafic motorisé individuel a consommé environ 170 000 TJ (térajoules), tandis que les transports publics rail et route sont arrivés à 10 000 TJ. Le trafic marchandises « rail » a consommé moins de 3000 TJ, l'« aérien » environ 7000 TJ et le « routier » environ 60 000 TJ. Selon Kaufmann, 60% des émissions de CO₂ pourraient être évitées par des améliorations techniques des véhicules, par une meilleure exploitation des capacités, par une augmentation du transfert du trafic marchandises, par des mesures d'aménagement du territoire, par une conversion aux transports publics et par des limites de vitesse plus strictes.

Conduire de façon écologique

Le plus gros potentiel d'économies réside là où la consommation est importante. 20 à 50% de l'énergie pourraient être économisés en utilisant de nouvelles voitures légères et écologiques et 10 à 15% par l'EcoDrive, conduite écologique (gonfler les pneus, pas de porte-bagages sur le toit, ne pas remplir le réservoir trop tôt). Les entreprises et les communes peuvent réduire de 10% leur

Les potentiels d'économie d'énergie dans le domaine de la mobilité sont énormes.

consommation par un bon management de la mobilité. Un gros potentiel (jusqu'à 50%) existe en améliorant l'exploitation de la capacité des véhicules, plus de 90% en passant aux transports publics et une économie de 100% en renonçant à des trajets non nécessaires ! « Les potentiels d'économie d'énergie dans le domaine de la mobilité sont énormes » affirme Kaufmann. Il met aussi en garde: « Sans nouveaux objectifs et mesures faciles à mettre en place, les buts au niveau énergie et climat ne pourront pas être atteints à moyen terme. Fini le

temps de la consommation effrénée. »

« Le train est efficace au niveau énergétique et écologique. Les CFF veulent profiter de cet avantage » déclare Rémy Chrétien, chef de projet du centre environnemental ferroviaire des CFF. Selon ses calculs, le train roule quatre fois plus efficacement (énergétiquement parlant) que la voiture et cela avec vingt fois moins d'émissions de CO₂. Les CFF se sont fixés pour objectif,

d'ici 2015, de réduire d'environ 10% les besoins en énergie.

Le programme d'économie d'énergie des CFF

En 2006, les CFF ont consommé 2297 GWh (gigawatt-heures). Quatre cinquièmes servent à faire circuler les trains. Les CFF savent qu'il est nécessaire d'économiser l'énergie puisque l'augmentation de l'offre entraîne encore davantage de besoins énergétiques. Bien que les mesures à prendre nécessitent des investissements, c'est tout bénéfique, puisque les CFF peuvent ensuite dimi-

Près de 60% des émissions de CO₂ pourraient être évitées.

nuer leurs coûts énergétiques.

Les mesures suivantes font partie du programme d'économie d'énergie, décidé par la Direction du groupe à fin 2007: optimisation de l'exploitation et des projets, normes de rendement énergétique très sévères pour les nouvelles constructions et les projets de rénovation ainsi qu'une campagne auprès des collaborateurs.

En ce qui concerne le matériel roulant, des optimisations techniques telles que la régulation de traction des véhicules moteur sont prévues. Dans le domaine de l'exploitation a été prévu un programme de sensibilisation des mécaniciens de locomotive (à la conduite EcoDrive notamment) ainsi que des projets visant à améliorer la ponctualité et la capacité du réseau.

La communication enfin ne doit pas être oubliée: à l'interne, les collaborateurs sont sensibilisés et motivés, à l'externe, on essaie de faire passer le message aux clients potentiels comme quoi « prendre le train, c'est écologique ».

Qu'en pensent les mécaniciens de locomotive ?

Dans le journal « Via » de juillet 2009, Jörg Schenk s'est exprimé sur l'expérience qu'il a faite avec ce programme. Ses conclusions: il arrive à économiser lorsqu'il peut conduire sans à-coup et qu'il peut utiliser le freinage par récupération. Afin de pouvoir conduire ainsi, il doit absolument savoir qui roule sur le même tronçon que lui. Il voit dans la conduite écologique un double bénéfice: d'un côté, il rend le train encore plus écologique et de l'autre, cette conduite est moins crispante pour lui.

Peter Anliker/Hes

Les informations de ce dossier - proviennent des discours de la 9^e journée bernoise des transports, qui avait pour thème « Efficacité énergétique: un défi pour la politique des transports » et qui s'est déroulée le 28 août 2009 à Berne ainsi que du programme des CFF, présenté par Markus Halder lors de l'Aarberger Runde du 15 mai 2008.



Les régions peu peuplées doivent également être reliées au réseau de transports publics: ici une navette suédoise en campagne, à Storfors.

Sections

14 novembre
 Delémont
 Restaurant
 du Bœuf,
 vieille ville
 10 h 45

■ **BAU Arc jurassien**
 Assemblée générale

Une assiette chaude sera servie au terme de l'assemblée. Nous comptons sur une nombreuse participation.

Claude Di Gianvittorio, président

14 novembre
 Genève
 Rue des
 Gares 6
 3^e étage
 20 h 15

■ **RPV Genève**
 Assemblée générale
 d'automne

Venez nombreux à cette assemblée pour être au courant de l'actualité syndicale très riche en cette fin d'année.

17 novembre
 18 h 00
 Saignelégier
 Café-Hôtel
 du Soleil

■ **VPT Jura**
 Assemblée générale
 d'automne

Cette assemblée se déroulera en présence de Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical.
 Ordre du jour: 1) salutations; 2) communications du président et rapport final; 3) négociations salariales; 5) situation CCT / annexe 2; 6) divers.
 Nous vous y attendons nombreux.

Le comité

17 novembre
 14 h 30
 Lausanne
 Buffet de la
 Gare
 Salle des
 Vignerons

■ **LPV Vaud et Bas-Valais**
 Assemblée générale
 d'automne

Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée générale d'automne avec un invité de marque, notre président du SEV Giorgio Tuti, qui répondra à vos questions (caisse de pension, négociations salariales, Vision 2010, future CCT, etc.). Cette invitation s'adresse à tous les mécaniciens, qu'ils soient syndiqués ou non. Nous comptons grandement sur votre participation.

Le comité

19 novembre
 Dépôt de
 Chandolan
 19 h

■ **VPT-TPF réseau urbain**
 Assemblée générale
 d'automne

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités à y participer. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux. Attention: tous les collègues qui n'ont pas encore reçu leur cadeau du 50^e de la section, sont priés de prendre contact avec Pierre-Alain Perritaz au 079 780 91 53.

21 novembre
 10 h 15
 Genève
 Salle UOG

■ **Travaux Arc lémanique**
 Assemblée générale
 d'automne

Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée générale d'automne. Nous comptons grandement sur votre participation.

Le secrétaire: Bruno Kofmehl

23 novembre
 Réfectoire de
 l'atelier 2^e
 étage,
 20h15

■ **VPT-VMCV**
 Assemblée générale
 d'automne.

Le comité vous invite à participer nombreux à cette assemblée, actifs, retraités sont les bienvenus. Patrick Rouvinez, SEV Assurances, sera présent pour répondre à vos questions. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux de service. Venez nombreux!

24 novembre
 16 h 15
 Ouchy

■ **VPT Lac Léman**
 Assemblée générale
 d'automne

Le comité vous invite à venir nombreux à notre assemblée générale qui aura lieu à bord du « Rhône » amarré au chantier. Actifs et retraités, la présence de chaque membre est importante.

Le comité

26 novembre
 20 h 15
 Chaux-de-Fonds
 Restaurant
 Caminetto

■ **VPT TPCV**
 Assemblée générale
 d'automne

Tous les collègues libres ou en congé, ainsi que les pensionnés sont invités à y participer. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service.

Pour le comité: Denis Burri

26 novembre
 20 h 15
 Yverdon
 Cabane de
 l'Ecaille

■ **VPT Nord vaudois**
 Assemblée générale
 d'automne pour les collègues
 de Travys

L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Collation à l'issue de l'assemblée. Inscriptions pour la collation et renseignements pour le lieu de l'assemblée au 079 371 21 29. Le comité compte sur la présence de tous les membres disponibles.

Le secrétaire: J.-P. Baudat

28 novembre
 16 h 00
 Brigue
 Stadtbistro
 Salle de
 conférences

■ **SBV Valais**
 Assemblée générale
 d'automne

Le comité de la section serait très heureux de pouvoir rencontrer durant cette assemblée également des collègues du Contact Centers CFF de Brigue. Le secrétaire syndical SEV Martin Allemann sera présent.

Pour le comité: Walter Guido

2 décembre
 20 h 15
 Nyon
 Orange
 Mécanique

■ **VPT NSCM/TPN**
 Assemblée générale
 d'automne

L'ordre du jour est statutaire. Il sera aussi question du renouvellement de la CCT d'entreprise.

Le secrétaire: Frédéric Caille

4 décembre
 19 h 30
 Fribourg
 Antica Roma
 (anc. Buffet
 de la Gare)

■ **SBV Région Ouest**
 Assemblée générale
 d'automne

Le comité vous invite à participer à cette assemblée générale lors de laquelle nous recevrons Giorgio Tuti, président de notre syndicat. Participation libre, inscription pour le repas jusqu'au 30 novembre auprès d'Alain Uldry, U143741 ou alainuldry-@sunrise.ch ou dans les locaux.

9 décembre
 Dès 10 h
 La Chaux-de-Fonds
 Café de la
 Poste

■ **ZPV La Chaux-de-Fonds**
 Cagnotte

Le remboursement de la cagnotte a lieu le 9 décembre à partir de 10 h au Café de la Poste. Le repas en commun aura lieu le 17 janvier 2010.

Le comité

5 décembre
 à partir de
 14 h 00
 à bord du
 bateau
 «Lausanne»

■ **VPT Lac Léman Arbre de Noël**
 pour les enfants des membres
 de la section

Chers enfants, je vous attends avec vos parents à bord du bateau « Lausanne » à la gare lacustre d'Ouchy, le samedi 5 décembre, à partir de 14 heures. Ce bateau reste à quai et en attendant mon arrivée, vous aurez comme d'habitude votre château gonflable à disposition. Pour cet après-midi festif, tous les collègues de la section, actifs et retraités sont les bienvenus. A bientôt !

Le Père Noël

DÉCÈS

Georges Aymon, chef de service pensionné, Genève, décédé le 25 octobre dans sa 83^e année. Membre PV Genève.

Pierre Delajoux, conducteur pensionné, Genève, décédé le 21 octobre dans sa 83^e année. Membre VPT TPG Retraité-e-s.

Simone Favre, veuve de Marcel, décédée le 22 octobre dans sa 92^e année. Membre PV Valais.

Odil Lambelet, ouvrier spécialisé pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 23 octobre dans sa 83^e année. Membre PV Vaud.

Denise Membrez, veuve de Fernand, Courtételle, décédée le 26 octobre dans sa 90^e année. Membre PV Jura.

Benjamin Mermoud, chef de service pensionné, Lausanne, décédé le 21 octobre dans sa 90^e année. Membre PV Vaud.

Ernest Strickler, chef de service pensionné, Morges, décédé le 29 octobre dans sa 93^e année. Membre PV Vaud.

Charles Villard, maître-artisan pensionné, Yverdon-les-Bains, décédé le 27 octobre dans sa 85^e année. Membre PV Vaud.

Antonie Wicht, veuve de Léon, La Tour-de-Trême, décédée le 18 octobre dans sa 89^e année. Membre PV Vaud.

Pensionnés

20 novembre
19 h 30
Grand-Lancy
Salle communale

■ **FC Cheminots Genève**
Match aux cartes par équipes

Le tournoi débute à 19 h 30 précises. Inscription sur place dès 18 h 30 (25 francs par personne). Magnifiques lots en bons d'achat et bouteilles. Collation offerte à la fin des jeux (pâtes à la sauce bolognaise). Bonne chance à tous !

24 novembre
A partir de midi. La Neuveville, Restaurant du Marché

■ **Amicale des pensionné-e-s du Jura et de Bienne romande**
Traditionnelle fondue chinoise de fin d'année.

Eh oui, la fin de l'année 2009 approche à grands pas et c'est à nouveau l'heure de la traditionnelle fondue chinoise. Comme l'année passée, nous nous rendrons à La Neuveville. Bienne dép. 11 h 52, La Neuveville arr. 12 h 04. Venez nombreux et, en passant, n'oubliez pas votre bonne humeur. Annoncez-vous auprès de Jacques Rufenacht au 076 210 11 09 au plus tard jusqu'au samedi 21 novembre 2009.

Votre serveur: Jacques

10 décembre
Dès 11 h 30
Sion
Salle « Espace Tourbillon », Maison Provins, rue de l'Industrie 22

■ **PV Valais**
Fête de Noël

Comme à l'accoutumée: apéritif, repas de midi en commun, hommage aux jubilaires SEV et la tombola. Le traiteur de la maison nous concocte le menu suivant:

Salade country (salade verte, maïs, lardons et croutons. Bœuf braisé, Gratin maison et Jardinière de légumes. Sorbet valaisan (sorbet maison, arrosé d'eau de vie d'abricotine). Café crème. Pour la modique somme de 30 francs par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, une bouteille de vin pour quatre personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont cordialement les bienvenus. Alors toutes et tous à l'Espace Tourbillon, pour passer quelques moments agréables. Après le repas nous procéderons à la remise des insignes argentés pour 25 ans, ainsi que des insignes dorés pour 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation. Inscriptions: Auprès de la collègue Madeleine Oberli, Rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice. Jusqu'au 3 décembre 2009 au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. (Pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, avec une carte postale.) Ou par téléphone au 024 485 25 28 ou madobeli@netplus.ch. Veuillez respecter le délai.

La fête de Noël pour le Haut-Valais aura lieu le 9 déc. dès 11 h 30, au Pfarreizentrum à Brigue. Inscriptions: Auprès du collègue Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Jusqu'au 3 décembre 2009, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier. Ou téléphone 027 923 21 39, E-Mail: luggen.rudolf@sunrise.ch Veuillez respecter le délai.

Frédéric Imhof

PV Vaud

Assemblée avec Giorgio Tuti

Mercredi 28 octobre, à 14 h 00, la petite équipe des Cuivres du Talent ouvre, en musique, l'assemblée d'automne. Le président Daniel Turin souhaite la bienvenue aux représentants du syndicat des retraités Syndicom, Michel Gigon et Françoise Schneider, et aux nombreux participants venus pour entendre notre président central Giorgio Tuti, à qui il souhaite également une cordiale bienvenue au sein de la plus grande section SEV.

Il lance un appel pour la relève; notre comité a besoin de forces nouvelles: remplacement du délégué pour la région lausannoise et pour la fin de la législation, obligation de trouver un président et un vice-président, ces deux personnes ayant bientôt 13 ans, respectivement 12 ans de carrière. Il se plaît à relever la participation d'environ 150 de nos membres à la manifestation du 19 septembre à Berne. Malheureusement, les médias romands, s'ils se sont quelque peu intéressés à la manifestation de l'USSC, ils ont complètement ignoré celle des 7000 cheminots rassemblés à la Schützenmatte. L'assainissement de notre caisse de pension est primordial. Il s'agit de motiver le conseil fédéral et le parlement; il faut absolument que la seule proposition acceptable, à savoir la couverture totale (3,4 mia) l'emporte. Les arguments en faveur sont les suivants: caisse déséquilibrée du fait du nombre supérieur de retraités par rapport au nombre d'actifs, assainissement de toutes les autres caisses fédérales réalisé, inadéquation de la compensation du renchérissement. Le recrutement par la PV est difficile; il faut que nos

membres essaient de motiver les retraités enclins, la retraite arrivée, à abandonner leur syndicat; il est nécessaire de leur faire connaître nos revendications qui, sans un appui massif, sont destinées à échouer.

Le président des retraités du syndicat Syndicom, Michel Gigon, prend la parole; il relève que ses revendications sont les mêmes que les nôtres.

Après avoir traité les différents points usuels de l'ordre du jour, il convenait de donner la parole à notre orateur du jour, notre président central, dont le thème principal de son exposé concerne notre caisse de pension.

Giorgio Tuti remercie le comité PV Vaud pour son invitation; il est heureux de constater qu'il va s'adresser, malgré un temps d'automne superbe, à une assemblée aussi importante. Il revient sur l'article de VSLF qui préconise une retenue de 1700.- francs comme participation de la part des retraités à l'assainissement de la caisse de pension; il souligne tout d'abord que nous n'avons plus bénéficié de la compensation du renchérissement depuis 2004; il encourage nos membres à enrichir les dialogues des lecteurs de nos quotidiens et par ce biais à faire connaître la situation réelle qui est la nôtre. Il passe en revue les points préoccupants pour la direction de notre SEV; les finances et le recrutement; concernant ce dernier point, pour la première fois depuis longtemps, les admissions dépassent les démissions; malgré les décès, nous jouissons d'une stabilisation du nombre de membres. Le point fort de son exposé concerne l'assainissement de notre caisse de pension. Le travail juridique étant

connu, nous devons aborder le travail syndical. Il nous fait part de sa participation à certaines discussions avec le Conseil fédéral, les partis politiques et d'autres organisations syndicales. Après le 19 septembre, tout doit se poursuivre, ceci sur trois niveaux qui doivent encore être enrichis. Le 30 novembre, nouvelle manifestation à Berne, tracts distribués par les membres du SEV; les usagers du chemin de fer seront également mis au courant sur ce qui ce passe à l'égard des employés CFF par d'autres distributions, sifflet des locomotives à une date et à une heure fixe. Le lobbying auprès des parlementaires et auprès des autres organisations syndicales est primordial. Il faut être répétitif. Pour sensibiliser la population, le travail médiatique auprès des journalistes est d'un intérêt primordial. Il ne s'agit pas d'un cadeau, mais d'une dette de la Confédération. La variante caisse des retraités n'ayant pas abouti, seule la variante 3,4 mia assainira notre caisse de pension. Pour conclure, Giorgio déclare que pour lui il n'y a pas deux différentes catégories de syndiqués, les actifs et les pensionnés, mais une seule catégorie: les membres SEV. Il est vivement applaudi pour ce magnifique et complet tour d'horizon. Après avoir répondu à quelques questions, Giorgio remercie l'assemblée et souligne que d'être devant une participation aussi importante, c'est un encouragement.

Dans les divers, les facilités de transport sont évoquées. Pour l'instant, rien de nouveau, mais en novembre, une entrevue entre les CFF et la PV doit avoir lieu.

Albert Blondel

■ Bouveret-St-Gingolph

En mémoire d'Hermann Galliker

Le 17 septembre, une quinzaine de collègues du Bas-Valais ont participé à la marche de souvenir Bouveret-St-Gingolph en mémoire du cheminot Hermann Galliker. Un apéritif sympa a été pris sur le parcours (photo). La rencontre s'est terminée autour d'une fondue chez anciennement



Manu à St-Gingolph. Une marche à refaire, histoire de faire perdurer les beaux instants d'amitié.

Magali Rasper-Clerc

■ PV Genève

Assemblée générale

Présents 63, excusés 7, décés 14, nouveaux membres : des actifs 4 et épouses de membres décédés 4.

Patrick Rouvinez, de SEV Assurances: quels produits d'assurances SEV pour les personnes retraitées.

a) La rente viagère est un nouveau produit: immédiate ou différée, rente versée à vie (même si capital « bouffé », dixit Patrick), si décès prématuré le solde du capital est acquis à la personne désignée (sans considération du droit successoral), fiscalité favorable 40%; b) la prime unique, âge limite 70 ans.

SEV Assurances ouvrira en 2010 une permanence d'impôts sur Genève.

CPS, joli coup politique du SEV: le jour de l'élection du conseiller fédéral D. Burkhalter, invitation de plusieurs parlementaires – tous bords confondus – pour une discussion/information.

Question de Willy Schilter: selon LPP, 60% du dernier salaire? Et aujourd'hui?

Fête de Noël de la section, du jeudi 10 décembre 2009: attention, nouveau dès 10 h 30 avec hommages aux jubilaires, apéro, repas, dessert « glaces de notre ami André Balmer » et partie récréative avec l'orchestre les « Triolets ». Informations détaillées dans un prochain *contact.sev*.

Bob

■ Comité central LPV

Publication interne en crise...

Cargo a encore et toujours trop de mécaniciens (et le Trafic Voyageurs pas assez) ainsi que des fonctions non repourvues dans les sections. L'effectif est sujet de discussion aux RhB, c'est pourquoi le jour de formation continue 2009 a été annulé sans remplacement. Dès 2011, il y aura l'obligation de porter les vêtements de service. La représentante des femmes a souligné que l'uniforme des mécaniciennes de locomotive n'était guère avantageux, car il n'existe de coupe féminine. Les « techniques » ont discuté du trafic longue distance Dosto et des problèmes avec Domino, notamment. Notre publication « Traktion »

est aussi en crise et tous les membres sont appelés à envoyer des articles au rédacteur, que ce soit sur les ETC, les CFF ou encore des événements privés. Les thèmes syndicaux étaient la question des caisses de pension et l'appel à la manifestation du 19 septembre, le document ToCo (Total Compensation) qui est une liste de conditions pour mécaniciens. Les mécaniciens Cargo ont déjà été jugés par l'entreprise et la même chose va être réalisée pour les mécaniciens de la Division P. La LPV se prononce complètement contre cela et rejette ToCo sous cette forme.

J. Bader

■ Séance du comité central TS

Jeu de chaises musicales ?

Depuis le passage de Philippe Gauderon à Infrastructure, plusieurs chefs de domaines d'Operating s'en retournent vers lui. Cela donne l'impression que le jeu de chaises musicales a encore sa place dans le management moderne.

Nous avons été informés des roades de personnel à Operating et Infrastructure lors du séminaire d'automne à Brenscino les 1^{er} et 2 octobre dernier. Le nouveau responsable d'Operating s'appelle Thomas Brandt. Il vient du secteur aérien (Crossair et Swiss) où il était remplaçant du directeur de l'exploitation et donc responsable des restructurations chez Swiss.

Régions

Un des thèmes les plus importants de ce séminaire d'automne était l'assainissement des caisses de pensions. Ce qui est clair, c'est que la manifestation « Halte à l'arnaque des caisses de pension » sur la Schützenmatte peut être considérée comme un succès total. C'est une réponse claire aux mesures d'assainissement et nous espérons que les politiques respecteront notre appel. Les régions nous rapportent tou-

tes des problèmes identiques. La pression de la direction envers les syndicalistes et les membres CoPe monte continuellement. Lors de déclarations peu sincères, il leur est toujours et encore affirmé oh combien les devoirs des représentants du personnel sont importants, mais dans la pratique, on les empêche de fonctionner en ne les libérant plus de leur service. TS condamne véhément de telles suppressions, protégera ses représentants du personnel et interviendra auprès des chefs de service concernés.

Cours de formation TS 2010

TS s'est clairement prononcé pour l'encouragement à la relève dans les fonctions syndicales. Cet encouragement pour la jeune génération fait partie des tâches de la direction. A quoi doit-il ressembler, comment s'y prendre? Nous organisons un cours sur ce thème. Les jeunes syndiqués engagés doivent être cherchés de manière ciblée, formés et renforcés pas à pas, afin qu'ils soient capables à l'avenir de remplir une fonction dans un comité régional ou à la commission centrale.

SEV-TS

■ USSC Badminton

Le badminton, une passion

Le plaisir de jouer au badminton est immense. Toujours plus de femmes et d'enfants s'enthousiasment pour ce sport. Lorsqu'on nous bougeons et soignons notre cercle d'amis et de relations, nous restons dans la course. Lors du 11^e tournoi de badminton de l'USSC, trois catégories de sportifs se sont affrontés: enfants, dames et hommes. Lors des qualifications, chacun jouait contre quelqu'un de sa catégorie et cherchait à arriver en finale. Les finales étaient par contre éliminatoires: tu perds et tu arrêtes, tu gagnes et tu peux encore conquérir le titre. Les ga-

gnants de ce tournoi sont Patrick Binder (catégorie enfants), Rebecca Gansner (catégorie dames) et Thomas Rüttimann (catégorie hommes). La prochaine occasion d'affiner ta technique de badminton sera à Brigue, les 28 et 29 novembre, lors du week-end d'entraînement.

Inscriptions: www.ussc.ch
Alberto Petrillo, responsable
USSC Badminton



Le badminton: sport et bonne humeur.

■ RPV

Soucis à Zurich

La commission centrale RPV s'est réunie le 12 octobre en séance ordinaire à Buchs. La commission s'est déjà penchée plusieurs fois sur le cas de la section RPV Zurich. Cette section était « un tas de ruines » et il fallait donc y mettre de l'ordre. Il a été décidé d'attend la nouvelle année, afin de laisser du temps à la section pour trouver un nouveau comité. Les personnes présentes étaient d'accord avec cette proposition, mais ont également souligné qu'ils étaient ouverts à un changement. La décision aura lieu lors de l'assemblée générale 2010. Lors de cette assemblée, les collègues étant membres du SEV depuis 25 et 40 ans, ayant été un peu oubliés ces derniers temps, se verront remettre leur cadeau.

Danilo Tonina

■ Cuisinières d'équipes

Quel avenir pour les cuisinières?

La journée des cuisinières d'équipe a lieu en septembre depuis des années. Cette fois-ci, elle s'est déroulée à Lenzburg. De là, nous avons pris le bus pour Seengen dans le Seetal. Combien de temps encore les cuisinières d'équipe survivront-elles? A cette question, notre invité, M. Winter, directeur ad interim d'I-FW-UB, n'a pas pu répondre catégoriquement. Beaucoup de questions restent encore ouvertes à ce propos. Le projet en cours « Conditions de travail à l'entretien » devrait répondre à ces interrogations et rendre possible le maintien des cuisinières d'équipe.

Le repas de midi, excellent, a été offert par la sous-fédération Travaux. L'après-midi a été l'occasion de faire un tour en bateau sur le Hallwiler See, d'apprendre à connaître un peu la région et de continuer les discussions. En fin d'après-midi, retour à Lenzburg en bus, puis retour à la maison pour chacune. La date exacte de la journée 2010 sera communiquée rapidement.

Lea Boner

SBV – QUESTIONNAIRE

Chères et chers collègues,
Ces derniers temps, des signes éloquentes montrent que les collaboratrices et collaborateurs de la vente sont de plus en plus sous pression. Cette situation peut avoir des conséquences négatives sur le bien-être et causer des problèmes de santé. Pour cette raison, le team de direction région a décidé lors de sa dernière séance d'effectuer un sondage sur cette thématique. Celui-ci sera mené de façon totalement anonyme et nous servira de point de repère pour déterminer le cap à prendre dans le champ d'intérêts de la vente. Merci de consacrer un peu de temps pour répondre à ces questions de manière franche et sincère. Ainsi les problèmes seront ouvertement mis sur la table.

1. Te sens-tu à l'aise dans ta situation professionnelle ?
 Oui Pourrait être mieux S'est détériorée
 Non
2. Ta situation professionnelle te permet-elle de te développer et de t'épanouir ?
 Sans problème Dans le cadre des possibilités offertes
 Difficilement
3. As-tu des perspectives professionnelles concrètes dans la vente ?
 Oui Non
4. Le climat de l'entreprise dans ton environnement de travail est-il bon ?
 Oui En général oui Pas tellement
5. La formation professionnelle correspond-elle à tes exigences ? Te sens-tu « à jour » ?
 Oui En partie Pas vraiment
6. Peux-tu parler franchement avec ton supérieur hiérarchique ou crains-tu la répression ?
 Oui En partie Pas vraiment
7. Les pauses (temps, local) te permettent-elles de te reposer convenablement ?
 Oui En partie Pas vraiment
8. L'organisation du travail à ta place de travail tient-elle compte des exigences toujours plus grandes ?
 Oui En partie Pas vraiment
9. Peux-tu planifier et prendre tes jours libres de façon appropriée ?
 Oui En partie Pas vraiment
10. Les agressions verbales de la clientèle ont-elles augmenté ?
 Oui En partie Pas vraiment
11. Y a-t-il un problème pour lequel tu penses que la SBV devrait agir rapidement ?
12. Qu'est-ce qui faciliterait ton travail ?
13. Remarques personnelles:

Un grand merci pour ta participation.
Questionnaire à renvoyer à :

SBV
Elisabeth Jacchini
Steinerstrasse 35
Postfach 3000 Bern 6
Fax: 031 357 57 58
Courriel: elisabeth.jacchini@sbv-online.ch

Disponible également sous www.sbv-online.ch

SBV Securitrans

Une section renaît de ses cendres

Le domaine « police ferroviaire » doit être sorti de Securitrans SA. Du mouvement se fait donc sentir dans la section SBV-Securitrans, qui vivait depuis un certain temps.

Quinze membres de la section issus du domaine « protection des chantiers » se sont retrouvés le samedi 24 octobre au secrétariat central SEV, ceci afin de discuter des effets du transfert de la police ferroviaire dans une société propre. Pour le moment, les collaborateurs de la protection des chantiers, de la police ferroviaire et de la surveillance spéciale sont organisés dans la section SBV-Securitrans.

Le secrétaire syndical SEV Martin Allemann et la présidente centrale Elisabeth Jacchini ont informé les participants sur les nouveautés dès 2010. Les domaines protection des chantiers et surveillance spéciale (protection du patrimoine) restent chez Securitrans et conservent donc la CCT existante. Les participants ont souligné que cette CCT doit absolument être renouvelée lors de négocia-

■ Conférence de direction SBV

Recrutement intensifié

La traditionnelle conférence de direction des responsables des régions SBV a eu lieu cette année à Sargans, dans la région Est, les 10 et 11 septembre.

La présidente centrale a présenté le nouveau site internet de la sous-fédération. Le graphisme s'inspire du site du SEV. Des traductions sont encore en cours mais Elisabeth Jacchini espère la mise en ligne du site www.sbv-online.ch courant novembre.

Bâle: collaboration avec la VPV

Les présidents centraux VPV et SBV ont tout entrepris afin de mettre sur pied une plateforme pour les membres de



Les agents de sécurité issus du domaine « protection des chantiers » sont syndiqués au SEV dans la section SBV-Securitrans.

tions futures. Les différentes applications de la CCT au niveau temps de travail, engagements et dédommagements ont donné matière à discuter. Toutes les requêtes sont prises en compte pour les prochaines négociations salariales et négociations CCT.

On peut se réjouir que trois nouvelles personnes, toutes motivées pour faire revivre la section, ont accepté d'assumer des fonctions au sein du comité. Elles se mettront à disposition lors de la prochaine assemblée des membres, qui reste encore à convoquer.

Une nouvelle CCT sera négociée pour les collaborateurs de la police ferroviaire, après le transfert vers la nou-

velle entreprise. Le SEV compte alors sur un engagement important de la part des membres concernés. D'autres rencontres d'information du style auront lieu en Suisse romande et, sur demande, au Tessin.

Ceux qui sont particulièrement concernés par le transfert seront informés de manière appropriée.

Pour d'autres renseignements, Martin Allemann (martin.allemann@sev-online.ch, 031 35 757 02) et Elisabeth Jacchini (elisabeth.jacchini@sbv-online.ch, 031 357 57 05) sont à disposition.

l'Elsaessertor de Bâle. Une assemblée aura lieu prochainement pour les membres de l'ancien KSC Fribourg, qui pourraient intégrer cette communauté de travail. Si cela ne devait pas fonctionner, ces derniers pourraient toujours intégrer les régions SBV existantes.

Recrutement

Gilberte Imboden a été présentée aux participants. Elle s'occupera, conjointement à la présidente centrale, d'organiser des actions de recrutement dans les régions et servira d'interlocutrice. Après son introduction, elle assurera la coordination entre les régions pour tout ce qui concerne le recrutement, mais également pour le maintien des membres existants. La conférence de direction a en-

suite accepté les budgets des régions et a procédé aux nominations pour la conférence des délégués du 6 novembre. Pour l'élection au comité SEV, les personnes suivantes ont été proposées: Elisabeth Jacchini (présidente centrale), Patrick Bellon (vice-président central, comme membre du comité) et Alois Bucher (membre suppléant). Cette conférence a été l'occasion de discuter des problèmes pour repouvoir les fonctions dans les comités régionaux, en particulier à la direction de la région Est et Suisse centrale. Une discussion a également été engagée sur la collaboration CoPe et SEV. Entre deux séances, les participants ont pu visiter Gonzen, ancien principal centre minier de Suisse.

Urs Schöpfer

Angle droit – prestations SEV

Protection juridique Multi

Dès le 1^{er} janvier 2010, il y aura une amélioration des prestations et une légère adaptation des primes.

La protection juridique SEV-Multi est depuis longtemps l'une de nos prestations les plus appréciées.

des cotisations. C'est pourquoi une hausse des primes est devenue incontournable: la prime mensuelle, inchangée depuis 2002, passera au 1^{er} janvier 2010 de CHF 5.50 à CHF 6.50.



Depuis quelques années, les coûts liés aux prestations octroyées (avocats, frais de tribunal et administratifs, expertises) dépassent cependant les recettes représentées par l'encaissement

Malgré cela, la protection juridique SEV-Multi reste avantageuse, puisqu'une assurance du même type coûterait pour un non-membre entre trois fois et cinq fois plus cher. L'augmen-

tation prévue te donne le droit de résilier ta protection juridique SEV-Multi pour le 31 décembre 2009, en écrivant jusqu'au 30.11.2009.

Mais notre partenaire Coop Protection juridique SA ne se contente pas d'augmenter les primes, elle propose quelque chose en contrepartie: dès l'année prochaine, les prestations de la protection juridique privée seront **valables dans toute l'Europe** (jusqu'à présent elles étaient limitées au territoire suisse). Cela signifie qu'à l'avenir, tu pourras aussi compter sur les services de la SEV-Multi si tu as un problème juridique avec un interlocuteur d'un autre pays européen (par exemple un fournisseur de meubles allemand, une agence de voyage française, une agence immobilière italienne ou un dentiste hongrois). Les prestations de la protection juridique circulation restent quant à elles inchangées. Pour répondre à d'éventuelles questions, Daniela Grünig (031 357 57 08) ou les spécialistes de la Coop Protection juridique (021 641 61 20) sont à disposition.

SEV

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6, info@sev-online.ch
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.–

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

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 26 novembre.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 19 novembre à 10h.

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre?

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

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour:

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

Une chose est sûre:

plus un syndicat a de membres, plus il est fort!

Et donc meilleures sont les conditions de travail de la branche!



J'adhère au SEV et je reçois automatiquement un abonnement à *contact.sev*.

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs par année.

Je souhaite profiter d'un abonnement à l'essai (6 éditions).

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

Envoyer à: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58 (ou envoyer les informations nécessaires par mail à christian.cuenoud@sev-online.ch).

Nous prendrons contact avec toi! Merci de ton intérêt! D'autres questions? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch

Veux-tu recevoir ton propre contact.sev ?

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

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

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

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



En train spécial «R lieux de la célèbre

À l'enseigne du voyage «Registan» à travers le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan, vous aurez l'occasion de découvrir tous les haut-lieux de la célèbre «Route de la Soie» et les diverses cultures qui la bordent. Une croisière ferroviaire agréable

P R O G R A

1^{er} jour: Suisse – Astana

Voyage en train ICE de Bâle à Francfort et vol Lufthansa de Francfort à Astana. Arrivée à Astana tard le soir. Nuitée à l'hôtel.

2^e jour: Astana, la nouvelle capitale

Le matin, vous ferez un petit tour de cette métropole très moderne. Vers midi, transfert à la gare et installation dans le train spécial. Après l'apéritif de bienvenue, départ du train.

3^e jour: Turkestan, le lieu de pèlerinage des nomades

Vous arriverez à Turkestan et vous verrez dans cette ville le mausolée de Khoja Ahmed Yasawi, qui figure parmi le patrimoine culturel mondial. Le train spécial poursuivra ensuite sa route à destination de Tachkent et franchira la frontière entre le Kazakhstan et l'Ouzbékistan.

4^e jour: Tachkent, l'oasis verdoyante

Votre train arrivera à Tachkent dans la capitale de l'Ouzbékistan. Un musée des chemins de fer à ciel ouvert et une visite de la ville vous permettra de voir les curiosités les plus marquantes. Le soir, vous visiterez l'un des meilleurs théâtres d'opéra du monde, où vous assisterez à un spectacle. Ensuite, poursuite du voyage en train.

5^e jour: Voyage à travers le temps

Durant la nuit, vous aurez traversé une région montagneuse. Les armées d'Alexandre le Grand et de Gengis Khan ont, à l'époque, envahi ces territoires. Un spectacle folklorique vous fera connaître les traditions de cette région. En poursuivant le voyage, vous arriverez à Schar-e Sabs. Visite des édifices monumentaux exceptionnels. Le soir, départ du train spécial et dégustation de vins à bord.

6^e jour: Samarkand, une ville fascinante

Durant toute la journée, vous aurez le plaisir de visiter les merveilleux monuments de cette célèbre ville historique, qui a été considérée comme la plus belle cité du monde. L'ensemble de Sah-I-Zinda, la zone archéologique de Asfrasyab et l'ensemble du Registan figurent parmi les curiosités que vous visiterez. Logement pour deux nuits à l'hôtel.

7^e jour: Samarkand

Visite d'une manufacture de tapis de soie. Vous visiterez les vestiges de l'observatoire d'Ulug beg ainsi que l'ensemble de Bibi-Khanum, une imposante mosquée, et le mausolée de Gur-i-Emir.

8^e jour: Samarkand

Matinée libre. Vers midi, départ du train en direction de Khiwa.

9^e jour: Khiwa – Les contes des mille et une nuits

Ce jour, vous visiterez l'oasis de Khiwa. Les palais, les mosquées et leurs minarets, les mausolées et les écoles coraniques en font un ensemble architectural unique. Logement à bord du train.

10^e jour: Boukhara, le lieu fortuné

Située dans les paysages désertiques du Kyzylkum, cette ville légendaire compte quelque 1000 monuments qui rappellent les temps héroïques de la Route de la Soie. Dîner dans la cour d'une école (medrese), au son de la musique folklorique et nuitée à l'hôtel.



Prix forfaitaire en CHF par personne: • Habibi (4 lits) 4'250.– • Ali Baba (2 lits) 5'490.– • Aladin (2 lits) 6'250.– • Kalif (2 lits) 9'990.–

«Registan» vers les hauts- «Route de la Soie»

du 7 au 20 octobre 2010 (14 jours)

vous fera découvrir des régions à l'écart des circuits touristiques traditionnels, ou encore qui ne peuvent être atteints qu'au prix de pénibles détours.

M

M

E

11^e jour: Le mausolée des Samarides

Visite de Boukhara durant toute la journée. Vous verrez l'école Miri-Arab et le plus précieux édifice de l'Asie centrale, le mausolée des Samanides. Vous visiterez ensuite les fortifications de Ark, puis la résidence d'été du dernier émir. Logement dans le train.

12^e jour: Merw, la perle de l'Orient

Le matin, vous arriverez à Mary. Vous visiterez Merw, anciennement l'une des plus grandes et des plus imposantes villes du monde. Sont demeurées les immenses murailles qui semblent invraisemblables au milieu du désert, ainsi que les ruines impressionnantes des anciens bâtiments. Poursuite du voyage à destination de Ashgabat. Arrivée le soir et logement à l'hôtel.

13^e jour: Ashgabat

Le matin, excursion à Nisa, l'une des premières capitales des Parthes. Retour à Ashgabat et visite de la ville et du musée national. Le soir, dîner d'adieux et transfert à l'aéroport.

14^e jour: Ashgabat – Suisse

Vers une heure du matin, décollage du vol Lufthansa à destination de Francfort, puis voyage en train jusqu'à Bâle.

P R E S T A T I O N S

Compris: Vols de ligne Francfort - Astana et Ashgabat - Francfort avec Lufthansa en Economy • Taxes d'aéroport et impôts • Voyage en train en 2^e classe de Bâle à Francfort Aéroport • Voyage en train spécial, du 2^e au 12^e jour • 7 nuitées en train dans la catégorie choisie • 5 nuitées dans de bons hôtels de catégorie moyenne et de 1^{re} classe, en chambre à deux lits • Pension complète durant 12 jours • Tous les transferts • Excursions et visites, y compris les entrées • Dégustation de vins et de vodka • Guides locaux et guide à bord du train parlant français • Accompagnement SERVRAIL dès et jusqu'à Bâle • Médecin à bord • Documents de voyage

Non compris: Supplément pour chambre individuelle dans les hôtels, CHF 530.- • Visa pour l'Ousbékistan, le Kasakstan et le Turkménistan, CHF 360.- • Taxe d'entrée pour Turkménistan, 10 USD + 2 USD • Assurance-annulation et SOS, assurance annuelle CHF 99.- pour une personne, CHF 169.- pour un couple

Catégories de cabines dans le train spécial

Catégorie Habibi (compartiments à 4 lits): Deux lits superposés. Une cabine avec lavabo et WC à l'extrémité de chaque voiture.

Catégorie Ali Baba (compartiments à 2 lits): Deux lits juxtaposés. Une cabine avec lavabo et WC à l'extrémité de chaque voiture.

Catégorie Aladin (compartiments à 2 lits): Même agencement que la catégorie Ali Baba et une douche par voiture.

Catégorie Kalif: Deux lits superposés. Possibilité de s'asseoir, grande table et petite armoire à habits. Chaque compartiment dispose de douche, toilette et lavabo.

 GARANTIE DE VOYAGE



Inscription En train spécial «Registan» vers les hauts-lieux de la célèbre «Route de la Soie» du 7 au 20 octobre 2010

- Chambre individuelle dans les hôtels désirée, supplément CHF 530.-
 Je suis membre du SEV Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section
 J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage

Catégorie de cabine désirée: Habibi Ali Baba
 Aladin Kalif

Nom, prénom, date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/Date

Signature

Les conditions générales de vente de la SERVRAIL S.à.r.l. sont applicables • Envoyer à: SERVRAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz ou inscription sous www.servrail.ch • Renseignements: SERVRAIL, téléphone 031 311 89 51

Envoyez-moi le programme détaillé!

Un membre SEV présente un attrait de sa région

Soleure, la plus belle ville baroque de Suisse

Cette fois-ci, c'est une visite guidée que vous propose Albert Fahrni, membre PV Vaud, ancien chef d'unité aux acquisitions et ventes foncières des CFF à Lausanne. Lui-même installé à Soleure, il organise des visites guidées en français, de manière totalement bénévole et gratuite. Avis aux amateurs !

D'origine celte, Soleure allie avec bonheur la magnificence italienne, le charme français et l'esprit de terroir de la Suisse alémanique. Elle est fortement imprégnée de l'architecture de l'époque des maisons royales de France (1530-1792) et, pour cette raison, souvent appelée « Ville des Ambassadeurs ».

Lors de votre arrivée à la gare, il faut vous diriger vers l'Aar et traverser le « Kreuzacker-



brücke » jusqu'à la Klosterplatz. Vous êtes alors dans la vieille-ville, qui regorge de bâtiments

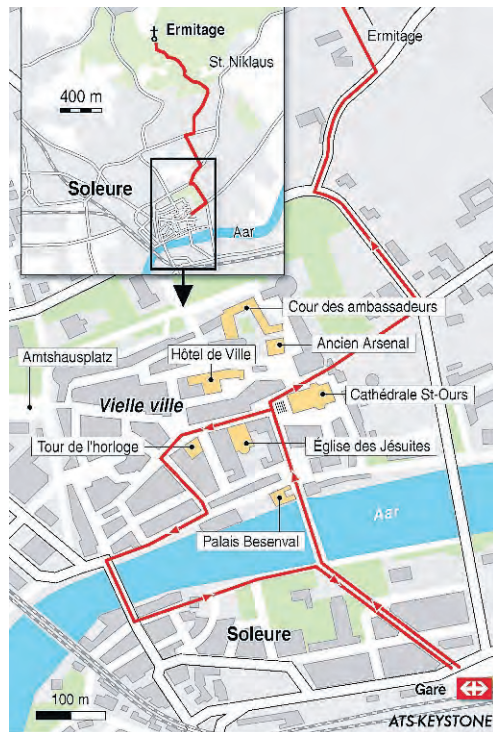
historiques d'intérêt. En continuant tout droit sur la Kronengasse, vous arrivez directement à la Cathédrale Saint-Ours. Quand on la découvre pour la première fois, la monumentale façade néo-classique de cette cathédrale nous coupe le souffle, comme l'intérieur baroque de l'imposante Eglise des Jésuites, située à proximité. En vous baladant librement dans les petites rues, vous observerez les vestiges de l'enceinte baroque qui comptait onze bastions, des murailles médiévales avec leurs tours et portes, des constructions monumentales telles que la Cour des Ambassadeurs, l'Hôtel de ville, l'Ancien Arsenal, l'Hôpital des Bourgeois, les palais et maison patriciennes, sans

oublier les charmantes terrasses d'où l'on peut simplement regarder et écouter vivre la ville au pied de la Tour de l'horloge. Tout cela vous séduira.

Le fameux chiffre 11

La particularité de Soleure ? Tout va par onze, avec ses 11 églises, 11 chapelles, 11 places et 11 fontaines historiques et qui est entrée dans la Confédération en 1481 comme 11^e canton. Cette particularité remonte au Moyen-Âge, à l'époque le tribunal abritait 11 juges. Si vous avez un peu plus de temps, Albert Fahrni vous recommande de visiter les Gorges de la Verena, non loin de la ville (l'entrée se situe à 20 minutes à pied de la vieille-ville et l'ermitage à 20 minutes supplémentaires. Le bus 4 se rend à l'entrée des gorges depuis la gare ou depuis la Amtshausplatz). Ce lieu de promenade très apprécié avec son ermitage, attesté depuis 1442. La maisonnette actuelle, construite en 1624,

est occupée en permanence par un ermite qui est même temps le gardien des lieux, consacrés à Sainte-Vèrene qui, selon la légende, y vécut vers l'an 300. Si vous devez reprendre le train après la visite de la vieille-ville, promenez-vous encore le long du Landhausquai, au bord de l'Aar, avant de rejoindre la gare soit par le même pont qu'en arrivant, soit par le Wengibrücke. Des



gorges de la Verena par contre, vous pouvez reprendre le bus 4 pour la gare. Hes

courriel: albert.fahrni@gmx.ch.

PELLET PIOCHE: VITE FAIRE LE PLEIN AVANT QUE LES JEUNES SOCIALISTES N'ARRIVENT...



Dessin d'Alain Pellet, Olon (VD).

IL Y A 50 ANS

Semaine de 5 jours

Le 13 novembre, le Conseil fédéral a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1960, les heures de travail du personnel de l'Administration générale de la Confédération seront réparties, là où le service le permet, de manière que les fonctionnaires, employés et ouvriers bénéficient d'un samedi libre sur deux, par rotation. Depuis quelques années, l'économie privée et un grand nombre d'administrations cantonales et communales ont introduit progressivement le système de la semaine de cinq jours – totale ou partielle.

La DG des CFF a déjà autorisé ses services, en mai 1955, à accorder au personnel un samedi libre sur deux, à la condition que cette mesure soit compensée par une augmentation appropriée de la durée du travail répartie sur les autres jours de la semaine.

■ Boutique SEV

De nouveaux articles SEV à des prix imbattables !

C'est un must pour chaque membre SEV. A la fois élégant et sportif, les polos sont faciles à accorder. Le **t-shirt polo** noir se porte dessus ou dessous, les deux sont possibles ! Il est 100% coton et coûte seulement Fr. 12.-.



Spécial femmes !
On peut également être à la mode en achetant le nouveau **t-shirt col V** ! Il est noir, 100% coton et ne coûte que Fr. 12.-.



Idéal pour l'automne: la **veste imperméable** légèrement doublée. Elle a un capuchon camouflable et est en nylon. Cette veste de haute qualité peut être achetée au prix de Fr. 120.-.



La casquette SEV a un nouveau style ! Ces casquettes noires avec logo SEV ne coûtent que Fr. 5.-.

Attention : tous les prix s'entendent TVA comprise. La commande minimale est de Fr. 20.- (+ les frais de port de Fr. 5.-). Dès Fr. 50.-, les frais de port sont offerts. Un rabais de 10% est accordé si votre commande dépasse les Fr. 200.- !

Commander à :

SEV, Case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 29, courriel: barbara.michel@sev-online.ch
ou directement sur notre site internet www.sev-online.ch.

**Je profite de cette offre et commande:**

Article:	Prix	pièce(s):	taille:
T-shirt polo SEV , noir, taille S/M/L/XL/XXL	Fr. 12.-	_____	_____
T-shirt SEV col V , noir. Ces t-shirts taillent petit: taille XS= Enfants /S=32 /M=34 /L=36 /XL=38	Fr. 12.-	_____	_____
Veste imperméable SEV , noire, taille S / M / L / XL / XXL	Fr. 120.-	_____	_____
Casquette SEV , noire	Fr. 5.-	_____	_____

Commande minimale de Fr. 20.- (+ frais de port). Dès Fr. 50.-, frais de port offerts! Les prix s'entendent TVA incluse.

Adresse de facturation et de livraison :

Nom/prénom _____

Rue _____

Code postal/Localité _____

Section SEV _____

Talon à découper et à renvoyer à: SEV, Barbara Michel, Case postale, 3000 Berne 6.

Marc-André Pilloud, président de la section LPV Vaud - Bas-Valais

Allo mécano bobo!

Marc-André Pilloud dénonce la spécialisation à outrance de son métier de mécanicien. Un métier que les CFF sacrifient sur l'autel de la rentabilité.

« Nous sommes condamnés à faire un métier de REV ! » Ironise Marc-André Pilloud, 52 ans, mécanicien de locomotive au dépôt de Lausanne de la Division voyageurs CFF. REV comme Réseau Express Vaudois et non comme les rêves qui transportent... l'esprit.

Une gifle

On comprend aisément l'aspect dévalorisant du métier pour un professionnel expérimenté comme Marc-André Pilloud. Conduire essentiellement des trains régionaux, quelle barbe ! Les trajets sont courts, répétitifs, monotones. Il réussit encore – trop rarement à son goût – à se faire plaisir en pilotant des trains directs sur les belles grandes lignes qui traversent le pays. « La divisionnalisation – séparation des CFF en divisions voyageurs, marchandises et infrastructures – a provoqué la perte de l'universalité de notre profession. Avant, nous conduisions aussi bien des tracteurs de manœuvre que des trains marchandises régionaux ou



Marc-André Pilloud : « cette satanée divisionnalisation provoque des inégalités de charge de travail entre mécaniciens des divisions cargo et voyageurs ».

des trains voyageurs directs. Cela a été une véritable gifle pour nous de perdre cette variété dans notre profession ! De plus, cette satanée divisionnalisation provoque des inégalités de charge de travail entre mécaniciens des divisions cargo et voyageurs. Inégalités particulièrement flagrantes les week-ends à cause du sous-effectif croissant de mécaniciens voyageurs. Nous sommes souvent contraints à travailler le dimanche, alors que nos collègues cargo ont pour ainsi dire systématiquement congé en fin de semaine. Cette situation

engendre une très grande frustration au sein de notre corporation. »

Autonomie

Pourtant, Marc-André Pilloud a toujours rêvé de conduire des trains. « A Bossonnens (FR), la maison où j'ai grandi est située entre la ligne CFF Lausanne – Berne et la ligne des Transports Publics Fribourgeois Palézieux – Châtel-St-Denis. A force de regarder les trains passer, ça m'a inspiré. J'ai eu envie de les conduire. » Après sa scolarité, il entre à l'école des métiers de Fribourg. Il en sort

avec le certificat de mécanicien-électricien. Il a 22 ans lorsqu'il est engagé par les CFF pour suivre la formation de mécanicien. « Une formation qui a duré 33 mois, dire qu'aujourd'hui l'entreprise forme en 11 mois... »

Lettres à Meyer

En sa qualité de président de la section LPV Vaud – Bas-Valais, Marc-André Pilloud se bat pour faire entendre la voix des mécanos de sa région. En début d'année, avec son comité, il a écrit une lettre au CEO des CFF, Andreas Meyer, pour dénoncer un certain nombre de dysfonctionnements dont, notamment, le nombre insuffisant de mécaniciens à la Division voyageurs du dépôt de Lausanne. La situation ne s'étant pas améliorée, le comité de la section a envoyé une deuxième missive à M. Meyer. « Cette fois-ci, en plus de dénoncer à nouveau le sous-effectif, nous rejetons la stratégie des CFF de vouloir créer une filiale s'ils devaient remporter le marché du RER Bulle – Fribourg. Une société fille, cela veut dire pour son personnel qu'il travaillera à des conditions moins favorables qu'aux CFF. »

Métier exigeant

Son métier – avec ses horaires irréguliers – et son engage-

ment syndical lui laissent peu de temps pour des loisirs: « parfois je me balade en forêt, mais je reconnais que CFF et SEV m'absorbent énormément ». Marc-André Pilloud avoue avoir subi par quatre fois la terrible épreuve de voir des personnes mettre un terme à leurs jours en se jetant sous son train. Il en parle très discrètement, à voix basse. « C'est quelque chose de traumatisant. Durant les mois qui suivent un tel drame, la scène revient en boucle dans ma tête. Heureusement, les CFF nous mettent à disposition un soutien psychologique. »

Fréquentation record

S'il y a un aspect de sa profession dont Marc-André Pilloud est fier, c'est la forte augmentation de la clientèle dans les trains. « Il y a encore dix ans, lorsqu'on arrivait dans une gare à 10 heures du soir, les quais étaient quasi déserts. Aujourd'hui, les quais sont la plupart du temps bondés. Voir les gens préférer de plus en plus le train à la voiture, ça fait plaisir. » Et ça, ce n'est pas un rêve!

Alberto Cherubini

LE SEV S'INVESTIT DAVANTAGE, MAIS...

Marc-André Pilloud relève un net changement de style à la tête du SEV. « Notre nouvelle direction syndicale communique mieux que les précédentes. Elle s'investit davantage dans la défense de nos droits. Nous avons besoin de cette combativité pour faire face aux défis qui nous attendent. Je pense naturellement aux négociations salariales, à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF et au renouvellement de la convention collective de travail. »

Mais, après les lauriers, Marc-André Pilloud lance un avertissement. « Si le plan d'assainissement de la Caisse de pensions CFF se confirme avec l'augmentation de 2% de la cotisation dès janvier, puis de 2,5% dès juillet 2010, une détérioration de notre convention collective de travail ne sera pas acceptable. J'espère que le SEV saura éviter le piège du report des négociations pour le renouvellement de la convention collective de travail. Un

report que certains dirigeants CFF verraient d'un bon œil en s'imaginant qu'après nous avoir laissé digérer les mesures d'assainissement de la Caisse de pensions CFF, nous serons suffisamment dociles pour accepter une détérioration de la convention collective de travail. Nous ne nous laisserons pas avoir deux fois ! C'est pas possible ! Sinon, il y a quelque chose qui va se passer. » Tous ces thèmes syndicaux seront traités lors de l'assemblée générale de la section LPV Vaud – Bas-Valais, que Marc-André Pilloud présidera le **mardi 17 novembre à 14 h 30 à la Salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne. Le président du SEV Giorgio Tuti sera présent.** « Une chance à saisir pour nos membres, afin qu'ils puissent lui poser toutes les questions qui les préoccupent » conclut le scrupuleux président de section Marc-André Pilloud.

AC

BIO



Marc-André Pilloud est né le 23 juillet 1957 à Vevey. Il a grandi à Bossonnens (FR). Commune où il est resté domicilié avec son épouse et leurs deux filles. Il est entré aux CFF le 1^{er} mai 1979. Quelques mois plus tard, il a adhéré au SEV. Il fait partie de l'équipe de mécaniciens de la Division voyageurs du dépôt de Lausanne. Il préside la section SEV LPV Vaud – Bas-Valais depuis 2005. Une section forte de 160 membres.