

Caisses de pension

Huit ETC vaudoises quittent l'Ascoop pour adhérer à Profelia du groupe Retraites Populaires. **Pages 4 et 5**



La VPT s'est réorganisée par branches

La sous-fédération du personnel des ETC compte désormais cinq branches bien définies, pour pouvoir traiter de façon ciblée les problèmes spécifiques à chaque branche. **Pages 10 à 11**



Fier d'être cheminot

Claude-André Ispomante est engagé au comité de sa section et au Blonay-Chamby. **Page 20**

Le SEV s'engage contre les projets de démantèlement de l'assurance chômage

Bas les pattes, Arpagon!

La 4^e révision de la LACI prévoit de moins bonnes prestations pour des cotisations plus élevées. Le SEV s'y oppose et récolte des signatures.

Une proposition de démantèlement pur et simple menace l'assurance chômage à l'occasion de sa révision. Certains veulent jouer les Arpagon, comme dans « L'Avare » de Molière. Les syndicats ont lancé le référendum. Ce mardi, les employés du se-

crétariat du SEV ont récolté des signatures dans la rue. Nous comptons maintenant sur la signature de nos membres. *pan.*

*Interview pages 6 et 7
Feuille de signatures dans ce journal*



Le SEV s'est engagé à récolter 6000 signatures contre la révision de la LACI.

SORTEZ POUR LE 1^{ER} MAI!

« Du boulot, des salaires et des rentes au lieu de profit et d'avidité » : tel est le slogan de la Fête du Travail, placée sous le signe de la crise économique et financière provoquée par l'avidité des jongleurs de la finance. L'appel du 1^{er} Mai de l'Union syndicale suisse se termine ainsi : « Notre monde a beaucoup de richesses. Elles doivent être réparties avec plus d'équité. »

Programme général des manifestations du 1^{er} Mai en page 9.

Les CFF en prise avec des dossiers très lourds

Des soucis malgré le bénéfice 2009

■ Bien que les CFF présentent un bénéfice annuel record, l'environnement actuel donne l'impression que nous allons vers des temps difficiles. De gros investissements, les manques à combler dans l'entretien des Infrastructures, l'avenir de CFF Cargo sans oublier l'assainissement de la Caisse de pensions se bousculent à l'horizon.

C'est dans ce contexte qu'un accord sur la convention collective de

travail a été signé, suivi par le premier tour de négociations sur le nouveau système de salaires. On voit aussi vers quel courant est entraîné le personnel avec le projet CFF Cargo, où les CFF souhaitent sérieusement fonder une nouvelle société sans convention collective de travail. *pmo*

Voir édito ci-contre et comptes-rendus en pages 2 - 3

ÉDITO

CFF Cargo est enfoncé depuis longtemps dans une crise qui n'est pas seulement due à la crise économique actuelle, de même que celle-ci n'a pas été déclenchée uniquement par des excès salariaux qui dépassent l'entendement, sans parler de l'éruption volcanique... Alors que seule la recherche d'un rapprochement avec un partenaire français ou allemand eût été raisonnable,

» La CCT remise en question? «

Philipp Hadom, secrétaire syndical, SEV, responsable du team Cargo

Hupac met à l'agenda une solution interne à la Suisse. Les affaires internationales doivent aussi être à nouveau rétablies.

Cela peut être absolument approprié. À l'évidence, corriger profondément les nombreuses erreurs du passé est indispensable. Mais communiquer aux partenaires sociaux la mise sur pied d'une nouvelle filiale dépourvue de CCT est un affront. Depuis des années, le SEV mène un partenariat social conséquent en la matière, marqué par un style coopératif et constructif. Annoncer la fondation d'une entreprise sans CCT, même si seul un petit nombre de collaborateurs serait touché (pour l'instant), signifie une rupture des conditions contractuelles en matière de partenariat social. Le SEV ne tolérera pas les suites que cela aurait pour tous les employés. Il attend avec confiance que cette proposition de combat soit immédiatement retirée afin que nous puissions relever ensemble le défi que représente la situation de CFF Cargo. *hk*

En marge du 1^{er} Mai

Pour un Mondial équitable

L'Afrique du Sud investit plus de 4,5 milliards de francs pour le Mondial de football. La FIFA prévoit un bénéfice de plus de deux milliards de francs. En revanche, il ne restera rien pour les vingt millions de pauvres vivant en Afrique du Sud.

L'Afrique du Sud est divisée par un fossé profond, même vingt ans après la fin de l'apartheid. Ce dernier n'existe plus, mais il a été remplacé par une division socio-économique du pays. A l'heure actuelle, 40% de la population doit s'en sortir avec moins de deux dollars US par jour. Depuis 1990, l'espérance de vie a chuté de 62 à moins de 51 ans.

La Coupe du monde, une chance ?

Les espoirs placés dans la Coupe du monde de football étaient donc grands: elle aurait dû créer des centaines de milliers d'emplois et donner une impulsion au développement de l'Afrique du Sud. Le gouvernement sud-africain a investi plus de 4,5 milliards de francs dans les infrastructures liées au Mondial – des stades de football, des liaisons ferroviaires, etc.



Des ouvriers de la construction protestent contre les salaires de misère.

Ce que l'on observe aujourd'hui est édifiant: ce sont surtout les entreprises internationales de génie civil et la Fédération internationale de football (FIFA) qui en ont profité. En revanche, les employés des chantiers du Mondial ont travaillé pour des salaires mensuels de 2500 rands (environ 360 francs) – bien au-dessous des 4500 rands demandés par les syndicats comme salaire couvrant le minimum vital.

Expulsés vers des camps

En Afrique du Sud, des centaines de milliers de personnes vivent dans des bidonvilles ou sont sans abri. A l'occasion de la Coupe du monde 2010, le gouvernement sud-africain veut présenter une nation florissante

aux dizaines de milliers de touristes et aux millions de téléspectateurs. Naturellement, les visions de quartiers miséreux, dans des villes organisatrices comme Durban, dérangeant. De plus, dans de nombreuses villes surgiront de nouveaux centres commerciaux pour les touristes du monde entier, au pouvoir d'achat élevé.

Pour ces raisons, on déplace des dizaines de milliers de «shack dwellers» (littéralement: habitants des huttes). En clair, cela signifie que, durant la Coupe du monde, les «shack dwellers» et les sans-abri seront relogés dans des centres d'hébergement provisoires.

La responsabilité de la FIFA ?

Interrogé sur ces dysfonctionnements, le président de la FIFA, Sepp Blatter, souligne toutefois que la FIFA elle-même ne commet pas d'atteintes aux droits du travail ou aux droits humains. Les responsables en seraient plutôt le gouvernement sud-africain, les autorités locales, les entreprises de génie civil, etc. D'un point de vue purement légal, c'est peut-être vrai. Mais la FIFA régit tous les domaines voués au déroulement rentable et sans heurts des Jeux. La FIFA aurait donc les moyens d'établir des règlements pour empêcher l'exploitation et les expulsions, ainsi que d'exercer une pression sur les pays hôtes, les entreprises concernées et les sponsors.

Christian Engeli/AC

et les entreprises de construction doivent être tenus contractuellement de verser des salaires suffisants pour vivre et à veiller au respect des normes fondamentales du travail. Les pays et entreprises qui ne sont pas disposés à remplir ces conditions ne devront plus pouvoir organiser de Coupe du monde ou assumer de travaux en lien avec cette dernière.

Signez l'appel de l'OSEO au président de la FIFA, Sepp Blatter, sur Internet: www.horsjeu-afrique-dusud.ch



doit exiger des pays qui veulent organiser une Coupe du monde le respect des droits humains. Les sponsors

Les comptes 2009 des CFF sont bénéficiaires, mais le

CFF: les chiffres

Malgré un bénéfice record et des bonus plus élevés, les CFF ne voient pas l'avenir en rose.

Le trafic voyageurs et l'immobilier ont continué à croître, tandis que le trafic marchandises et la Division Infrastructure ont souffert de la crise. Ainsi, le bilan 2009 des CFF se présente en demi-teinte. On retiendra tout de même le bénéfice record de l'ordre de 370 millions de francs.

Bonus «limités»

Vendredi 16 avril, les dirigeants des CFF ont présenté les résultats 2009 dans le cadre d'une conférence de presse. Quelques jours avant cette conférence de presse, certains journaux avaient annoncé un bénéfice plus important que celui réalisé, ce qui aurait permis d'accorder des bonus plus élevés aux dirigeants. Il y a donc eu un tour de passe-passe pour réduire le bénéfice et ainsi «li-

miter» le bonus versé au CEO Andreas Meyer à 980 000 francs, ce qui correspond à une augmentation de 100 000 francs par rapport à l'année précédente. Le président du Conseil d'administration Ulrich Gygi a qualifié cette augmentation de «limitation vers le haut» pour atteindre des objectifs généraux.

Des besoins à coups de milliards

Durant la conférence de presse, Andreas Meyer et Ulrich Gygi ont dépeint l'avenir des CFF sous des couleurs plutôt sombres. Des dizaines de milliards de francs seront nécessaires pour acheter du nouveau matériel roulant et améliorer l'infrastructure. Les exigences financières pour assainir la caisse de pension apparaissent bien faibles comparées aux montants des investissements. Pourtant, le coût de cet assainissement influencera de manière négative le résultat de l'exercice 2010.

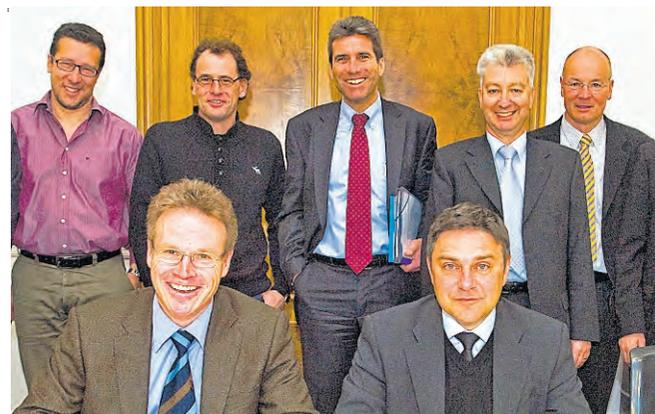
Selon Ulrich Gygi, les CFF disposent de trois sources de revenus pour maintenir le

Les négociations sur le système salarial ont commencé

Non à une détérioration

Alors que la CCT CFF a été prolongée de six mois, les négociations autour du nouveau système salarial viennent de débuter.

A la mi-avril, les partenaires sociaux des CFF ont entamé les négociations sur le renouvellement de la CCT CFF et CFF Cargo. Au préalable, ils ont signé un accord qui stipule que



Andreas Meyer et Giorgio Tuti en compagnie des négociateurs.

SEV critique le peu d'estime envers le personnel

es sont meilleurs que l'ambiance

cap: les collectivités publiques, les voyageurs et l'entreprise elle-même en augmentant sa productivité, en précisant que «pour cela, les partenaires sociaux devront aussi aider». En d'autres termes, le personnel devra passer à la caisse. Mais c'est l'annonce de la prochaine augmentation des tarifs qui a retenu l'attention des médias. Les responsables des CFF ont eu soin de souligner que ces augmentations ne devront pas pousser les clients vers la route.

Le personnel mis de côté

Pour le SEV, le bilan des CFF démontre le peu d'attention accordée au personnel. Le bénéfice qui a été enregistré et les bonus versés aux chefs ne sont pas en concomitance avec le refus d'accorder une augmentation générale des salaires au personnel, sans parler de la péjoration du système salarial. Le vice-président Manuel Avallone souligne que cette attitude «est dédaigneuse à l'égard du personnel» et d'ajouter «nous attendons que la direction

des CFF fasse preuve d'un peu plus de modestie envers ses propres exigences et une raisonnable générosité envers ses collaborateurs».

Développement au lieu de démantèlement

Suite à cette conférence de presse, le SEV a sorti un communiqué de presse dans lequel il présente sa vision de la politique future que notre syndicat revendique pour le personnel des CFF. Ce catalogue de revendications assurerait aux CFF un personnel en nombre suffisant, motivé et bien qualifié. En voici en guise de rappel les principaux points: Développement personnel; Examen des possibilités d'insourcing; Places de travail destinées à la réintégration; Entrepris intégrée; Sécurité de la clientèle et du personnel. Lors des négociations sur le nouveau système de salaire qui ont maintenant débuté (lire texte ci-dessous), ces points doivent être mis en avant.

Peter Moor/ AC

CFF 2009 EN CHIFFRES

En 2009, les CFF ont dépassé leurs objectifs. Ils ont réalisé un bénéfice record de 370 millions de francs. Ce résultat est surtout dû à la vente d'immeubles qui a rapporté 239 millions de francs. En 2009, 327,5 millions de voyageurs sont montés dans les trains CFF, soit une augmentation de 1,5% par rapport à l'année 2008. Par contre, le produit de CFF Cargo a fléchi de 7%, passant à 11 674 millions de tonnes-kilomètres. En termes de ponctualité, de qualité et de sécurité, les CFF ont enregistré

de nouveaux records: en 2009, 88,2% des clients sont parvenus à destination à l'heure ou avec un retard inférieur à trois minutes, contre 85,4% en 2008. En assurant 97,2% des correspondances, comme en 2008, les CFF ont encore une fois manqué de peu leur objectif fixé à 97,4%. En 2009, les CFF ont amélioré la valeur globale de la sécurité de 26% par rapport à 2008. Tout comme les années précédentes, ils n'ont déploré aucun accident grave. Les collisions de gravité moyenne et les dérail-

lements ont respectivement reculé de 29 et 50%. Quant au taux d'accidents professionnels, il a baissé de 13%. Le nombre d'agressions contre le personnel CFF a diminué de 16%. Mais ces actes, commis généralement par des adolescents, ont été d'une violence accrue. Les agressions contre les voyageurs ont aussi nettement reculé pour tomber au niveau de 2005, grâce au renforcement de la prévention et de la police des transports.

cff/pmo

	2009	2008	2007	2006	2005
Bénéfice ¹	370	345	80	259	-166
Produit trafic voyageurs ¹	2587	2536	2321	2160	2076
Produit trafic marchandises ¹	890	1013	1034	973	957
Prestations des pouvoirs publics ¹	2029	1991	1915	1815	1825
Charges d'exploitation ¹	7309	7211	7217	6683	6970
Charges du personnel ¹	3427	3355	3393	3120	3283
Nombre d'employés ²	27 978	27 822	27 438	27 933	28 330

¹ En millions de francs

² Postes à plein temps, y compris les filiales

ation des salaires

le nouveau système salarial fait partie intégrante de ces négociations contractuelles.

Rendez-vous cet automne

D'ici à cet automne, les syndicats et les CFF veulent développer le nouveau système de salaires. Il s'agit de régler en plusieurs étapes la systématique, les classifications et enfin les nouveaux salaires. Pour terminer, la durée de validité de l'ensemble de la convention collective sera également négociée. Si l'on arrive à un accord sur ces deux derniers points, les autres parties de l'actuelle convention seront reprises sans changement. L'accord signé par le président du SEV Giorgio Tuti, le directeur des CFF Andreas Meyer, avec les représentants de Transfair, VSLF et

l'ACTP, fixe le contenu des négociations et confirme la prolongation de l'actuelle CCT pour une durée de six mois. Une dénonciation de la CCT est possible au plus tôt dès fin 2010, avec effet à la mi-mai 2011.

Le SEV ne veut pas entendre parler de baisses

Pour le SEV, il est important que le nouveau système de salaires soit transparent et juste. La communauté de négociation syndicale est dirigée par Manuel Avallone, vice-président du SEV: «Une répartition des moyens à disposition au détriment des plus basses classes de revenu n'entrera pas en ligne de compte», a déclaré Manuel Avallone.

pmo/AC

PHOTO DE LA SEMAINE: TRAINS ET CONDITIONS DE TRAVAIL AU TOP!



Le 13 avril, le SEV, à l'instar des syndicats des cheminots européens, a protesté contre les conséquences négatives de la libéralisation du rail. En Europe, on évalue à 800 000 le nombre de postes de travail supprimés depuis l'entrée en vigueur des premières mesures de libéralisation prises dans les années 90. Dans la gare de Berne, le SEV a exprimé son mécontentement en distribuant des tracts et des roses aux voyageurs. Cette action avait pour but de montrer la volonté de notre syndicat pour défendre les places et conditions de travail des cheminots, mais aussi pour revendiquer davantage d'investissements dans l'infrastructure, le matériel roulant et le personnel.

Changement de caisse de retraite pour les employés des transports publics vaudois

Le coup de pouce décisif du Canton de Vaud

Dès le 1^{er} juillet prochain, la plupart des ETC vaudoises auront quitté l'Ascoop pour intégrer la caisse de pension Profelia, créée et gérée par Retraites Populaires. Ce transfert a été décidé par les comités paritaires et l'ensemble des salariés des entreprises, forts du soutien du Canton de Vaud qui, pour ce dossier, a décidé de mettre la main au porte-monnaie.

Mercredi 17 février, les représentants du personnel des commissions paritaires de prévoyance des ETC vaudoises ont été informés par le secrétaire syndical Olivier Barraud de la décision du Conseil d'Etat vaudois de prendre en charge une partie des intérêts du « prêt » garanti entre autres par le Canton de Vaud. Une information qui

laissait présager que ce serait difficile pour la caisse de pension Ascoop de lutter contre l'offre de la fondation de prévoyance Profelia.

Le prêt qui a fait pencher la balance

Mais de quel « prêt » s'agit-il ? Pour atteindre le degré de couverture de 90% des huit ETC vaudoises affiliées à

l'Ascoop, Retraites Populaires octroie un prêt estimé à 37 millions de francs aux entreprises concernées par ce changement de caisse de pension. Dans le cadre des mandats de prestations négociés chaque année par les entreprises, le montant des intérêts du prêt, qui devrait

Suite en page 5

CHRONIQUE

La grande vitesse en rêve, la haute fréquence comme objectif

Après Rail 2000 et Rail 2030, voici Plan Rail 2050. Après le travail largement achevé et le projet en instance de réalisation, voici le rêve qui se veut annonciateur du futur ferroviaire de la Suisse. Le rêveur, ou plutôt le visionnaire, porte le nom de Daniel Mange et le titre de professeur honoraire à l'EPFL. Depuis son dernier cours sur les systèmes logiques donné en 2005, il se consacre à la recherche de solutions pour le développement des transports collectifs en Suisse.

Pour Daniel Mange, l'avenir ferroviaire de notre pays passe par la mise en œuvre de son Plan Rail 2050, qui se présente comme « une véritable stratégie pour transformer le réseau actuel, version Rail 2000, en un système ferroviaire performant, incluant la grande vitesse et garantissant une intégration complète dans le réseau européen ».

Après un répertoire impitoyable des manquements actuels et un reproche implicite aux trop timides planifications récemment publiées sous le label Rail 2030, Daniel Mange présente son très ambitieux projet pour 2050. Avec la précision d'un ingénieur, il décrit, pour chacun de ses différents tronçons, les équipements et



matériels nécessaires pour redonner à la liaison ouest-est, de la France à l'Allemagne à travers la Suisse de Genève à Bâle/Constance, le ni-

veau qui convient à cet axe majeur, prêté par rapport à la transversale alpine nord-sud. Le niveau qui convient, c'est celui de la grande vitesse, mettant Genève à 1 h 20 de Zurich et roulant en partie sur de nouvelles lignes...

Séduisante, la vision de Daniel Mange a été plébiscitée par près de 90% des quelque 1300 personnes qui ont répondu au sondage organisé à ce sujet par « La Tribune de Genève » à la fin de la semaine dernière. Par définition générale, cette même vision ne s'encombre pas de considérations trop précises, notamment en matière de coûts, sauf évidemment pour les programmes déjà planifiés et chiffrés. Quant à la faisabilité politique et pratique de Rail 2050, elle reste à évaluer. Sans vouloir jouer les rabat-joie, on ne peut oublier que les projets d'aménagement du tronçon à grande vitesse Mattstetten-Rothrist ou de la troisième voie Genève-Coppet ont dû faire face à des milliers d'oppositions et autres procédures dilatoires. Daniel Mange n'évade pas complètement les problèmes de financement et utilise avec réalisme le milliard de francs

comme unité de base. Mais où trouver les montants nécessaires ? Et comment les répartir ? On prend pour rien qu'à voir les montages financiers échafaudés pour payer l'infrastructure ferroviaire suisse et la convention sur les prestations entre

la Confédération et les CFF, dans les seules années 2011 à 2012. La décision des Chambres s'annonce certes positive, mais au terme de débats plutôt difficiles cet automne. Qui peut le moins ne peut pas forcément le plus.

Mais le gros problème de Plan Rail 2050 n'est pas d'ordre financier. Il tient dans son sous-titre : « Plaidoyer pour la vitesse ». Sous-entendu pour la grande vitesse. On retrouve dans ce plaidoyer le souvenir des Nouvelles transversales ferroviaires, historiquement remplacées par Rail 2000 et son génial cadencement. On y retrouve aussi le défunt projet de Swissmetro, en quelque sorte mis en surface, une manière de remplacer les difficultés techniques et psychologiques par les problèmes politiques et fonciers déjà évoqués. On y retrouve enfin cette loi immuable voulant que tout investissement dans la vitesse engendre une augmentation surproportionnelle des coûts d'exploitation et d'entretien.

La Suisse dispose d'un petit territoire, dont la surface est au quart improductive et au tiers boisée, donc intouchable. Grande vitesse ou pas, le pays est rapidement traversé. Du coup, l'amélioration du réseau ferroviaire et de son exploitation doit viser en priorité d'autres objectifs : la fréquence cadencée (au quart d'heure sur les grandes lignes) et la desserte des agglomérations. Tel est le double service à optimiser continuellement, par égard pour les voyageurs qui sont en Suisse de plus en plus nombreux à choisir le train, malgré son prix relativement élevé.

Yvette Jaggi

Suite de la page 4

représenter environ un million de francs, sera pris en charge conjointement par la Confédération, le Canton et d'autres collectivités publiques.

Travail d'information du SEV

Reprenons les choses depuis le début. L'Ascoop, la caisse de pension à laquelle sont affiliées la plupart des ETC suisses, est en proie à un gros problème de degré de couverture (environ 75%). L'OFAS a exigé que l'Ascoop atteigne 100% de couverture d'ici à 2020. Pour atteindre cet objectif, l'Ascoop a décidé de se régénérer en créant, dès le 1^{er} juillet 2010, la nouvelle fondation de prévoyance Symova. Feront partie de cette fondation les ETC qui ont la volonté et la capacité financière d'atteindre 100% de couverture en 2020. Face à cette nouvelle donne, l'Association patronale UVTP (Union vaudoise des transports publics) a décidé de chercher une alternative à la solution Symova et a présenté l'offre faite par Profelia. Suite à d'intenses discussions triangulaires entre employeurs, SEV et canton, c'est finalement ce fameux mercredi 17 février que les diri-

geants de Profelia et de l'Ascoop ont présenté leur offre devant les représentants du personnel des commissions paritaires de prévoyance des ETC vaudoises. Cette séance avait été mise sur pied par le secrétariat SEV de Lausanne, avec le souci de trouver la solution la plus favorable au personnel des ETC vaudoises via une information transparente. Durant cette séance, il est nettement apparu que l'offre Profelia, grâce au système de financement proposé, avait le dessus sur l'offre Symova.

Plébiscite pour la solution vaudoise Profelia

Fin mars, la messe était dite puisque l'Autorité de surveillance du canton de Vaud donnait sa bénédiction au mécanisme de financement prévu par Retraites Populaires. Dès lors, les commissions paritaires de prévoyance de chacune des huit ETC vaudoises n'avaient plus qu'à organiser une votation générale auprès de leurs assurés. Et c'est à la quasi-unanimité que les assurés Ascoop des ETC vaudoises ont décidé de quitter l'Ascoop au 30 juin prochain et d'adhérer dès le lendemain 1^{er} juillet à Profelia.

AC

De quoi parle-t-on ?

Acte 1. Jusqu'au 31 mars 2010, les caisses de pension des ETC affiliées à l'Ascoop avaient la possibilité de décider d'intégrer Symova, la nouvelle caisse de pension créée par l'Ascoop, qui débutera ses activités le 1^{er} juillet 2010. Symova a été créée afin de satisfaire aux exigences de l'OFAS qui demande que le taux de couverture des caisses de pension affiliées à l'Ascoop atteigne les 100% d'ici à 2020. Il faut noter que les petites entreprises sans moyens financiers seront affiliées à l'Ascoop et des solutions doivent encore être négociées avec l'OFAS pour leur permettre de ne pas tomber en faillite. Au 1^{er} juillet 2010, une soixantaine d'entreprises feront partie de Symova, représentant un total de quelque 6200 actifs et 3400 retraités pour une fortune de plus de 1,1 milliard de francs.

Acte 2. L'UVTP a estimé que le coût du plan d'assainissement que l'Ascoop a mis sur pied pour les entreprises qui souhaitaient intégrer Symova était trop élevé. L'Association patronale vaudoise a cherché des alterna-



Profelia a été créée et est gérée par Retraites Populaires.

tives et elle a retenu l'offre de Profelia qui – grâce au mécanisme de financement proposé par Retraites Populaires – allégeait les charges qu'auraient dû supporter les entreprises. Un changement de caisse de pension ne pouvant être effectué que par les assurés, les commissions paritaires de prévoyance des huit ETC vaudoises concernées ont organisé des votations générales où les assurés étaient invités à choisir entre Symova ou Profelia. Ce vote a été précédé par un intense travail d'information de la part du secrétariat SEV de Lausanne qui, pour la cir-

constance, s'était assuré les services d'un spécialiste. « Notre seul objectif et notre seul devoir étaient de défendre les intérêts de nos collègues », explique Olivier Barraud. « Tout au long de nos tractations, le SEV s'est soucié de ce que le paiement des intérêts par le Canton de Vaud ne vienne pas péjorer nos futures négociations salariales. Cela nous a été confirmé par écrit par le Conseil d'Etat », a encore précisé le secrétaire syndical. Et c'est à une quasi-unanimité que les assurés Ascoop vaudois ont décidé de rejoindre Profelia dès le 1^{er} juillet 2010. AC

« Ce n'est pas une solution miracle »

Philippe Chambovey, 59 ans, préside la section VPT Plaine du Rhône. Il est membre de la commission paritaire de prévoyance de la caisse de pension des Transports publics du Chablais. Depuis 2002, il siège au sein du conseil de fondation de l'Ascoop avec le mandat de représenter en particulier les assurés romands.

Es-tu satisfait de cette décision d'intégrer dès le 1^{er} juillet Profelia plutôt que Symova ?

Certainement, parce que cette solution, grâce au système de financement retenu, défend au mieux les intérêts de tous mes collègues. Mais ce n'est pas une solution miracle. Nous ne sommes pas à l'abri d'une chute des marchés des capitaux.

Employeurs et employés devront continuer d'assainir leur caisse et verser une cotisation d'assainissement jusqu'au jour où elle atteindra 100% de couverture. Evidemment, avec un départ à 90% au 1^{er} juillet, il est légitime d'espérer que la période d'assainissement se terminera avant 2020.

En ta qualité de membre du conseil de fondation de l'Ascoop, n'es-tu pas trop déçu de quitter cette caisse de pension qui, historiquement, a été créée par des directeurs d'ETC et notre syndicat SEV, soucieux de trouver des solutions de prévoyance vieillisse avantageuses à l'époque ?

C'est vrai que du point de vue affectif, il est difficile de quitter une institution pour laquelle nos aînés se sont

énormément battus. Mais les temps changent. Les crises des marchés financiers et les bouleversements sociaux, économiques et démographiques que connaît notre société ont contraint l'Ascoop à prendre des décisions drastiques sous la pression de l'OFAS. L'annonce de ces chan-

gements a poussé l'UVTP à chercher des alternatives pour éviter une trop forte pression financière. Dans cette affaire, c'est le système de financement proposé pour près de 37 millions de francs, et qui a reçu l'aval du Conseil d'Etat vaudois, qui a été le point décisif.

Je voudrais souhaiter tout de même plein succès à la nouvelle fondation collective Symova, pour laquelle l'ensemble du Conseil de fondation de l'ancienne Ascoop a travaillé ferme pendant une année dans le but de donner la possibilité aux entreprises affiliées de s'assainir pour l'année 2020.



Philippe Chambovey, un défenseur acharné des intérêts des ouvriers.

Propos recueillis par
Alberto Cherubini

UN TRANSFERT QUI CONCERNE HUIT ENTREPRISES ET QUELQUE 1840 ASSURÉS

L'UVTP est composée de dix ETC : tl, LEB, TPN, MBC, Travys, NStCM, TPC, MOB-GoldenPass, VMCV, CGN. A l'exception des tl et du LEB, tous deux affiliés à la Caisse de pension de la Ville de Lausanne, toutes les autres ETC passeront dès le 1^{er} juillet prochain de l'Ascoop à Profelia. Ce transfert concerne donc huit ETC comprenant quelque 1140 assurés actifs et 700 retraités pour un capital d'environ 320 millions de francs.

Profelia est une fondation collective de prévoyance professionnelle, créée et gérée par Retraites Populaires, qui est destinée au secteur parapublic des cantons romands et bilingues.

Retraites Populaires gère 15 milliards de francs issus de la gestion de mandats – notamment la Caisse de pension de l'Etat de Vaud, la Caisse intercommunale de pension, Profelia – et de ses propres activités d'assurances vie et prévoyance. Créée en 1907, Retraites Populaires est basée à Lausanne, emploie quelque 300 collaborateurs et est garantie, pour ses propres activités, par l'Etat de Vaud qui est représenté au sein de son Conseil d'administration.



» Les personnes particulièrement touchées seront avant tout les travailleuses et travailleurs âgés, les jeunes et les femmes qui reprennent un emploi. «

Vania Alleva, membre du comité directeur d'Unia

Les syndicats lancent le référendum contre la révision de la Loi sur l'assurance chômage (LACI)

« Le peuple est une fois de plus puni et les profiteurs ménagés »

Le résultat clair du 7 mars ne suffit par encore à provoquer une remise en question au Parlement. Le National et le Conseil des Etats ont décidé d'un démantèlement de l'assurance chômage inadmissible et qui est combattu par référendum. Vania Alleva, membre de la direction syndicale d'Unia et vice-présidente de l'USS, en explique les raisons.

contact.sev: le nombre de chômeurs recule. Est-ce le moment de souffler ?

Vania Alleva: Malheureusement pas. Il y a encore des domaines où la crise se fait toujours fortement sentir. Il y a surtout de grandes différences selon les secteurs et les régions, mais aussi selon les groupes de population.

A-t-on trop noirci la situation l'an passé ?

Non. Cependant la crise s'est développée de manière imprévue. Au départ, on s'attendait à une crise globale. Maintenant, nous constatons de grandes différences. L'industrie en particulier est très fortement touchée et certaines régions, comme le canton de Neuchâtel, restent

fortement enfoncées dans la crise. Cependant, on voit aussi un chômage très élevé chez les jeunes dans certaines régions qui ont été dans l'ensemble moins touchées. Dans les villes, les immigrés sont particulièrement touchés. Ces différences doivent être prises en compte. Il faut des outils spécifiques pour intervenir là où c'est particulièrement nécessaire.

La raison d'une assurance chômage doit être : épargner dans les bonnes périodes et avoir de l'argent dans les mauvaises périodes. Mais elle était déjà dans les chiffres rouges quand la crise a commencé. Qu'est-ce qui est allé de travers ?

Je ne dirai pas que quelque chose est allé de travers. Les travailleuses et travailleurs ont cotisé durant des années. On veut maintenant les punir en leur retirant des

ne soient pas mis à contribution pour cotiser à l'assurance chômage. Dès 126 000 francs de revenu, c'est un taux de cotisation réduit qui s'applique et dès 315 000 francs de revenu, on ne paye plus rien à l'assurance chômage. Dans cette situation, dire que l'argent manque pour l'assurance chômage est une insolence !

Théoriquement, l'assurance chômage devrait pourtant présenter des réserves, s'il y a eu tant de bonnes années pour l'économie ?

Aujourd'hui, l'AC a un déficit de 6 milliards de francs. Les décrire comme des dettes est contestable. Et quand bien même, c'est l'expression d'un financement insuffisant. Nous savons aussi que les dépenses les plus élevées, qui sont actuellement

prévu un mécanisme pour cela. Le Conseil fédéral peut déclencher une compensation de financement, par exemple un pour cent de solidarité, qui serait payé par les plus hauts revenus.

La majorité bourgeoise du Parlement a subi une défaite le 7 mars. Sur ce, un compromis a tout de suite été conclu pour l'AVS. Les syndicats lancent malgré tout le référendum. Pourquoi ?

Ce n'est pas un compromis ! Le projet est maintenant encore plus mauvais que la proposition d'origine du Conseil fédéral, et déjà là nous avons parlé d'un projet de démantèlement insupportable. Le Parlement n'a pas compris le Non clair du 7 mars. On a déniché 68 milliards de francs de garantie étatique pour le sauvetage de l'UBS avec l'argument que c'était supportable par l'Etat, mais il doit être clair aussi que les gens, c'est-à-dire les travailleurs, sont bien plus importants pour le système, et ce sont eux qui ont le plus souffert de la crise. Si les managers, les profiteurs payaient les mêmes contributions que les travailleurs ordinaires, il n'y aurait pas ce trou.

Si le référendum abouti, est-ce que la solution appliquée le sera sur les bases juridiques actuelles ?

La situation présente serait maintenue. L'AC actuelle est conçue pour les temps de crise. Si c'était nécessaire, le Conseil fédéral pourrait améliorer son financement avec des mesures supplémentaires.

Que se passera-t-il si la révision est acceptée ?

Ça aurait de lourdes conséquences. Le peuple serait à nouveau puni et les profiteurs ménagés. Les personnes touchées seraient avant tout celles qui ont déjà de gros problèmes sur le marché du travail aujourd'hui, c'est-à-dire les travailleuses et travailleurs âgés, les jeunes, dont une partie a aujourd'hui de grandes difficultés à entrer dans le marché du travail et aussi les femmes qui recommencent à travailler. Tous seraient punis par la révision. C'est pourquoi nous devons nous engager ensemble pour un NON clair.

La relance se dessine. Mais est-ce que cela mène aussi à un allègement de la situation pour les chômeurs ?

Cela va sûrement encore durer un certain temps. Les travailleurs les plus âgés restent particulièrement sous pression. Qui perd aujourd'hui sa place à plus de 55 ans ne retrouve en général quasi plus de poste fixe. Pour eux, cette révision serait catastrophique. Pour les jeunes, il est décisif qu'ils

BIO

Vania Alleva a 40 ans et est mariée. Elle a grandi à Zurich, a étudié en Italie et a passé un diplôme complémentaire en communication interculturelle. Depuis plus de 11 ans, elle travaille dans le domaine syndical. Fin 2008 elle a été élue au comité directeur d'Unia, où elle représente les métiers du secteur des services. Elle est de plus vice-présidente de l'Union syndicale suisse. Elle passe volontiers son temps libre avec des amis et des connaissances, et lit beaucoup.

» Si les managers et les profiteurs payaient les mêmes contributions que les travailleurs ordinaires, il n'y aurait pas de trou dans l'assurance chômage. «

prestations. Dans le même temps, on ménage les profiteurs, les top-managers. Ils sont cependant coupables de cette crise et ont à répondre de la faillite de nombreuses entreprises et d'un chômage élevé. Il est particulièrement dérangeant que les hauts salaires et les bonus

nécessaires, seront à nouveau compensées dans les périodes de haute conjoncture.

Il n'y a donc aucun besoin d'intervenir ?

A notre avis pas. Mais si des mesures devaient être nécessaires, la loi existante a

INTERVIEW



Vania Alleva lors de la remise à l'ambassadeur de l'UE de la pétition contre les conditions de travail des chauffeurs.

puissent entrer rapidement dans la vie professionnelle, car notre futur dépend d'eux. Cela nécessite des efforts particuliers.

Que peuvent apporter les syndicats sur ce point ?

L'engagement syndical, en particulier avec les membres de la base, est décisif. C'est seulement ainsi que nous fer-

continuer et pour le changement écologique dont on a besoin pour créer de nouvelles places de travail durables.

Regardons encore un peu plus en avant. La pression sur les institutions sociales au Parlement reste grande. Est-ce qu'un succès du référendum changerait quelque chose à cela ?

» Avec un Non supplémentaire, les bourgeois réfléchiraient s'ils veulent se battre au Parlement pour les projets de démantèlement de l'AVS. «

ons entendre des exigences légitimes, qui seraient sinon ignorées. Que ce soit pour des mesures favorisant la conjoncture dans les régions où cela est nécessaire, mais aussi pour les exigences d'investissements supplémentaires dans la formation

Oui! La victoire éclatante sur le 2^e pilier a montré quelques changements et les bourgeois ont aussi remarqué qu'on ne se laisse pas juste marcher dessus. La voix du peuple peut stopper les plans de démantèlement. Mais beaucoup

n'ont encore pas saisi, et c'est pourquoi il est essentiel qu'il y ait un NON clair à la révision de la LACI. Il semble que le Conseil fédéral veuille déjà agender la votation en sep-

tembre. Cela veut dire que nous devons rapidement et clairement donner notre position aux gens. Si nous réussissons à gagner aussi ce référendum, les gens penseront différemment. Ensuite

ils réfléchiront s'ils veulent vraiment se battre au Parlement pour les propositions de démantèlement de l'AVS. Il est décisif qu'il y ait à nouveau un NON clair. Interview: Peter Moor/hk

RÉVISION DE LA LACI, DE QUOI IL RETOURNE

Avec la révision de la LACI (Loi fédérale sur l'assurance chômage obligatoire et la perte de gain), le Parlement a dégradé l'assurance contre le chômage. Ceux qui en souffriront le plus sont avant tout les chômeurs les plus âgés et les plus jeunes. Davantage de charges sociales se reporteront sur les cantons.

- Seule une partie des chômeurs recevra encore 400 indemnités journalières;
- Certaines catégories définies de chômeurs ne recevront plus que 90 indemnités journalières;
- L'obligation d'accepter n'importe quel travail, ou d'être payé misérablement, est renforcée;
- Les chômeurs sans enfants doivent attendre jusqu'à un mois avant de recevoir leur première indemnité;

- Pour une partie des plus de 55 ans, le nombre de jours d'indemnités sera réduit;
- Les cantons avec un taux de chômage élevé ne peuvent plus augmenter la durée du délai cadre d'indemnisation;
- Malgré le démantèlement des prestations, les prélèvements sur le salaire augmenteront. C'est pourquoi les syndicats ont lancé le référendum. Il y a une **feuille de récolte de signatures** dans ce numéro de *contact.sev*. Les feuilles de signatures peuvent être téléchargées sur www.sev-online.ch. Attention: envoyer les feuilles et les listes (aussi avec peu de signatures) **jusqu'au 21 juin!** Le Conseil fédéral a fixé la **votation** au 26 septembre déjà.

pma/hk

Appel de l'Union syndicale suisse

Du boulot, des salaires et des rentes !

En haut, un petit nombre fait bombance. En bas, ils sont nombreux à devoir toujours plus se serrer la ceinture. Ça ne peut plus durer ! A nous de dire NON et d'exiger : du boulot, des salaires et des rentes !

Du travail pour tous

Le boulot, c'est pour la plupart d'entre nous bien plus qu'une sécurité matérielle, une condition d'existence. Nous voulons que les patrons assument leurs responsabilités et évitent de licencier. Les entreprises doivent créer de toute urgence plus de places d'apprentissage et garder les apprenti-e-s qui ont terminé leur formation.

Nous exigeons que les bonus soient imposés. L'argent ainsi récolté doit être redistribué à la population. Cela soutiendra la consommation et créera des emplois. Il faut lancer de vastes programmes

de formation continue pour les travailleurs et les travailleuses. Au lieu d'économiser dans les transports publics, il faut investir massivement dans les infrastructures publiques et la conversion écologique. La Banque nationale doit stopper l'envol du franc.

Augmenter les salaires

Les salaires sont aussi l'huile qui fait tourner les rouages de la conjoncture. Des hausses de salaires s'imposent. Elles renforceront le pouvoir d'achat. Le marché intérieur s'en trouvera plus solide, ce qui est plus que nécessaire si l'on ne veut pas que le chômage continue de s'étendre. On a également besoin de salaires minimums justes, qui permettent de vivre décemment.

Des rentes dignes

Les rentes permettent aux personnes qui n'ont plus

d'activité lucrative de vivre dans une relative sécurité. Récemment, les partis de droite se sont attaqués aux retraites. Le peuple les a remis à l'ordre, mais ils n'estiment pas devoir tirer les leçons de cette votation du 7 mars sur le 2^{ème} pilier. Les révisions de l'AVS, de l'assurance chômage, de l'AI et de l'assurance accidents s'inspirent d'un cynisme pur et dur. Le larbin des banques qui siège au Conseil fédéral veut distribuer des cadeaux fiscaux aux nantis, tout en réduisant les prestations des assurances sociales. Nous ne sommes pas d'accord ! Les syndicats empêcheront pareille régression sociale.

Notre monde recèle beaucoup de richesses. Elles doivent être réparties avec plus d'équité.

Union syndicale suisse



Œuvre suisse d'entraide ouvrière (OSEO)

Solidarité concrète avec la Palestine

L'huile d'olive est l'une des rares sources de revenu de la population rurale palestinienne. L'OSEO –auquel le SEV est affilié– aide les producteurs à passer à la culture biologique. Une aide concrète qu'il convient de rappeler à l'occasion du 1^{er} Mai.

Perchée sur les hauteurs, la maison de la famille Kharashah contemple un paysage parsemé d'innombrables oliviers. C'est le grand-père qui a planté les premiers d'entre eux, dans les années cinquante. Aujourd'hui, la famille tire son revenu de quelque 300 arbres répartis sur six hectares de terrain. Tandis que l'entretien de la plantation, la taille des arbres et le travail du sol est l'affaire des hommes, tous les membres de la famille participent à la récolte. La fille de la maisonnée, Batoool, trouve que «c'est un beau travail». Les olives sont cueillies à la main. Cela prend certes beaucoup de temps, mais cette méthode protège les



La plantation d'oliviers de la famille Kharashah est coupée en deux par le mur de la honte.

fruits et s'avère profitable, car les olives de table et même l'huile atteignent un prix plus élevé. «Nos conditions de vie dépendent de la quantité et de la qualité de l'huile», explique le père, Hasan. Si la récolte est mauvaise, le produit de la vente ne suffit toutefois pas à faire vivre la famille. Ses membres doivent alors trouver des emplois occasionnels, chose extrêmement difficile vu leur maigre liberté de mouvement.

Le mur, un obstacle à tout

De la maison, les deux fils, Mosa'ab et Amro, me montrent l'olivieraie familiale. Nous serions volontiers allés voir les arbres de plus près. Mais le domaine est sis de l'autre côté du mur de 800 km qui sépare la Cisjordanie d'Israël. Strictement surveillée par l'armée israélienne, la barrière de béton serpente comme une rivière à travers les terrains agricoles. A Jaious, comme ailleurs, le mur ne respecte

pas la ligne de cessez-le-feu tracée en 1949, mais pénètre en Cisjordanie. Dans un avis de droit rendu sur demande de l'Assemblée générale de l'ONU, la Cour internationale de justice a certes jugé ce tracé illégal. Son avis n'avait hélas rien de contraignant.

A cause du mur, la famille Kharashah a toutes les peines du monde à cultiver son oliveraie. Malgré les conditions politiques difficiles, Mosa'ab Kharashah est persuadé que la prochaine récolte sera excellente. Lorsque l'école et les laissez-passer le lui permettent, il passe beaucoup de temps dans l'olivieraie et il a pu observer que les arbres sont couverts de jeunes pousses et de bourgeons de fleurs.

Huile d'olive bio vendue en Suisse

L'Oseo collabore avec quelque 300 producteurs d'huile palestiniens. Un projet qui vise d'une part à améliorer la qualité en misant sur la production biologique et d'autre part l'aide à commercialiser cette huile en Suisse à des prix équitables : www.olivenoel-palaestina.ch/fr

Cyrill Rogger/AC

Suisse romande

Le programme des manifestations



Fribourg

Dès 11 h Place Georges-Python: apéritif, animation et stands de nourriture.

14 h 30 Départ du cortège en ville de Fribourg.

16 h 00 Prises de parole sur la place Georges-Python. Orateurs: **Jean-François Steiert**, Parti socialiste; **Gaëtan Zurkinden**, Syndicat des services publics; **Chantal Hayoz**, Syna; **Lionel Roche**, Centre de contact Suisses - Immigrés.



Genève

Dès 11 h Monument à la mémoire du 9 novembre 1932, Plaine de Plainpalais, allocution de **Nicole Valiquier**, du Parti socialiste et d'un représentant de la CGAS, apéritif offert.

15 h 00 Départ du cortège du boulevard James-Fazy empruntant la Place des 22-Cantons, puis rue Chantepoulet, rue et pont du Mont-Blanc, place du Port, place Longemalle, rues Basses, rue de la Corratierie, place Neuve, puis arrivée au parc des Bastions.

15 h 45 Fontaine du Molard, allocutions de **Ueli Leuenberger**, Les Verts, de **Melik Özdent** du comité de soutien à Murad Akincilar qui s'exprimera en faveur des droits humains et syndicaux.

17 h 00 Parc des Bastions **Partie festive**, manège et restauration jusqu'à 24 h 00.

Au crépuscule: « La Grève », film de Sergueï Eisenstein. Projection organisée par Spoutnik sur une musique originale de Christophe Polese.



Neuchâtel

Dès 11 h 45 Place au sud du collège Numata. Droz: paella et petite restauration.

13 h 45 Rassemblement sur la place, puis départ du cortège. Itinéraire: quai Ostervald, sous-voie, place Pury, arrêt devant l'UBS, rue de la Treille, rue St-Maurice, faubourg du lac. Arrêt place du Port: danse avec « Les Roses du Portugal », puis quai du Port et retour sur la place de fête.

Dès 15 h 00 Fête populaire. Discours: **Catherine Laubscher**, secrétaire régionale Unia et **Maurice Clément**, secrétaire syndical Syna.

Dès 15 h 30 Danses du monde: « Mërgini », groupe albanais et « Les Roses du Portugal », groupe portugais.

Dès 16 h 30 Musique « I Scarbonari », groupe neuchâtelois, cocktail de ska, tarentelle, cumbia, reggae et latino jazz.

19 h 00 Fin de la manifestation.

La Chaux-de-Fonds

15 h 30 Rassemblement sur la Place Espacité.

16 h 00 Cortège.

Dès 17 h 00 A la Maison du Peuple, discours, fête populaire, musique, boissons, restauration camerounaise et turque.

24 h 00 Fin de la manifestation.

Fleurier

Dès 10 h 30 Rassemblement à la place du Marché. Chili con carne, animation musicale. Discours de **Catherine Laubscher**, secrétaire syndicale Unia et de **Thomas Perret**, député popiste au Grand Conseil neuchâtelois.



Jura et Berne



Saignelégier

11 h 15 Rassemblement sur la Place de la Gare, puis cortège jusqu'à la Halle du Marché-Concours.

12 h 00 Halle du Marché-Concours, partie officielle. Discours de **Géraldine Savary**, conseillère nationale socialiste (VD); **Marisa Pralong**, déléguée syndicale Unia Genève, **Juan Escribano**, président du Syndicat des services publics région Jura. Animation musicale par Vincent Valla. Boissons et repas à prix populaires. Animations pour enfants.

Entrée libre.

Biel-Bienne

Dès 13 h 00 Service de bar à la Place Centrale.

16 h 00 Rassemblement à la Place de la Gare.

16 h 15 Départ du cortège en direction de la place Centrale.

16 h 45 Orateurs: **Daniel Hügli**, président de l'Union syndicale Bienne-Lyss-Seeland; **Margret Kiener**, conseillère nationale PS, Berne; **Carlo Sommaruga**, conseiller national PS, Genève; **Claire Magnin**, Les Gauches.

Dès 18 h 15 Service de bar et concert avec « Ze Shnabr ».

20 h 00 Clôture de la manifestation.



Vaud

Lausanne

16 h 30 Rendez-vous à l'avenue du Tribunal fédéral. Puis départ du défilé jusqu'au parc de Montbenon.

18 h 00 Parc de Montbenon, prises de parole. Orateurs: un représentant de l'USL; un représentant des travailleurs de Bobst; **Asunta Salvatierra**, présidente du Mouvement syndical des paysans sans terre (MST) de Bolivie; un représentant de l'Association de défense des chômeurs; un représentant du Polo democratico alternativo de Colombie-Suisse: dénonciation de la persécution, de l'enlèvement et des assassinats des dirigeants syndicaux.

Dès 19 h 15 Concerts et danses à la salle des fêtes du casino de Montbenon. Entrée gratuite. Pour les enfants et les familles: sketches, FiestaLandia présente Floricienta et ses amis, danse Palime avec les enfants, danse albanaise.

Musique: percussions africaines du Mali, Djely Mamou Kouyaté, chants et musiques latino-américaines, Raquel Bernal, Hoover, Katiuska, Groupe Mango Tango.

Fin de la fête à 01 h 00.

Vallée de Joux

Dès 17 h 00, au centre espagnol du Sentier, prise de parole de **Nuria Gorrite**, syndique de Morges, députée PS au Grand Conseil vaudois.

Apéro offert et animation avec deux musiciens professionnels.

Aigle

Dès 11 h 00 Fête au secrétariat Unia d'Aigle, rue du Rhône 14.

Yverdon-les-Bains

De 9 h 30 à 12 h 30 Rassemblement à la place Pestalozzi. Discours de **Florian Muriset**, syndicaliste de La Poste, **Pierre-André Tombez**, président d'Unité, **Daniel von Siebenthal**, syndic d'Yverdon-les-Bains.

Animation Fanfare l'Avenir, La Tête à Cliques.

Stands boissons, amuse-gueule.



Valais

Sion

Dès 17 h 00 La fête du travail aura lieu cette année en plein air, à l'intersection entre la rue de Conthey et la rue du Grand-Pont. Stands de boissons, raclettes, grillades, musique.

Dès 18 h 00 Discours de **Anne-Christine Bagnoud**, secrétaire de l'Union syndicale valaisanne, **Ada Marra**, conseillère nationale socialiste (VD), **Ludovic Dekumbis**, président des Jeunes socialistes du Valais romand.

Dès 20 h 00 Concert avec le groupe LinChen.



„ Mon but est que la VPT ait à l'avenir à nouveau plus de 11 000 membres. “

Kurt Nussbaumer, président central VPT

La sous-fédération VPT a de nouvelles structures depuis le début de l'année

Le « petit SEV » mise sur les branches

Le projet de fusion du SEV et du Syndicat de la communication prévoyait des structures par branches pour le nouveau syndicat. Après que les organes décisionnels du SEV eurent refusé le projet de fusion, la question de la manière dont le SEV devait se réformer pour poursuivre son travail syndical en se modernisant se posait. La sous-fédération du personnel des entreprises de transport privées (VPT) a décidé de poursuivre l'idée des structures par branches.

Pour la VPT, une claire distinction entre les affaires statutaires et le travail syndical figurait au tout premier plan de la réforme des structures. Celles-ci devaient permettre un travail syndical plus efficace, pouvoir être maîtrisées par les syndicalistes de milice de la VPT; elles devaient être et rester compréhensibles pour les membres de la base dans les sections.

Si la VPT s'est décidée pour la solution des branches, c'est parce que c'est là que le travail syndical est effectué. Deux groupes de travail ont commencé à élaborer ces nouvelles structures et à débattre de questions comme: quels groupes faut-il prévoir? quelles sont les conséquences financières? quelles modifications faut-il faire dans les statuts et dans le règlement de gestion?

En 2009, le Comité central (CC) VPT a clairement approuvé la nouvelle solution des branches: les assemblées des branches Rail, Bus et Navigation sont maintenues. S'y ajoutent des assemblées de branche pour les retraités, nombreux, et pour les collaboratrices et collaborateurs de la branche Tourisme; ils pourront y débattre de leurs problèmes et revendications spécifiques. D'autres branches pourront s'ajouter plus tard à ces cinq, selon les besoins.

Trois nouvelles-anciennes branches

La VPT a adapté son règlement de gestion au 1^{er} janvier 2010. Les tâches et compétences des nouvelles branches y sont spécifiées. Chaque branche organise au moins une assemblée par année; sa di-

rection est assurée par des responsables de branche qui font partie du Comité central.

La branche Rail comprend les quelque 3800 membres VPT qui travaillent dans ce qu'on nomme les chemins de fer privés. Les responsables de branche sont Bruno Müller de la section VPT-SOB, Jean-François Milani de la section du Jura, Bernhard Siegenthaler de la section BLS et Calogero Ferruccio Noto de la section Services ferroviaires. Le secrétaire SEV responsable est Nick Raduner. Le thème principal de l'assemblée de branche du 16 février à Olten a été la concurrence dans le secteur ferroviaire.

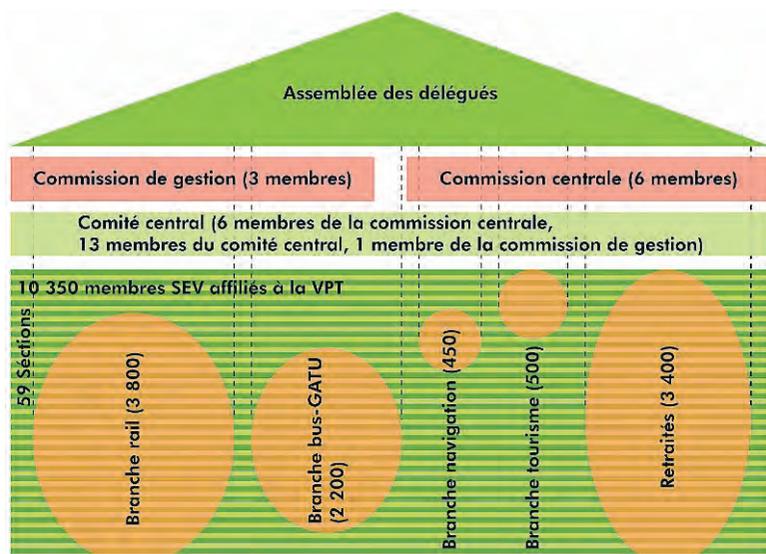
Les quelque 2200 membres VPT qui sont employés par des entreprises de bus forment la branche Bus-GATU. L'association fondée en 1994 sous le

nom de «Groupe autonome des transports urbains» (GATU) par des sections VPT d'entreprises du trafic urbain de Suisse occidentale et qui comptait 1800 membres environ s'est intégrée dans cette branche, après quelques difficultés initiales, à la grande satisfaction de tous. Les conducteurs de bus de toutes les régions linguistiques collaborent ainsi encore plus étroitement sous un toit commun au sein de la VPT.

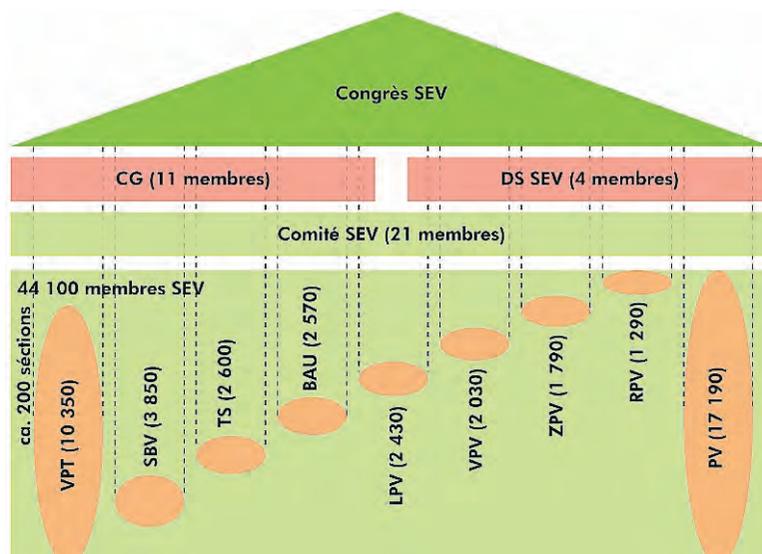
L'assemblée du 22 février à Olten a élu au comité de branche: Vincent Leggiero de la section VPT-TPG, Gilbert D'Alessandro de la section TPF-urbains, Peter Bernet de la section TPL, Ernst Rufener de la section SII et Johan Pain de la section TL. Les trois derniers sont en même temps membres du CC-VPT. Côté SEV, le secrétaire syndical Christian Frank-

hauser est responsable de la branche. Celle-ci traite actuellement de la santé et de la sécurité à la place de travail, de la Loi sur la durée du travail (LDT) et de questions en relation avec la Loi sur la circulation routière (LCR).

La plupart des employés organisés des sociétés de navigation sur les lacs suisses, env. 450 membres VPT, font partie de la branche Navigation. Les responsables de cette branche et membres du CC sont Barbara Schraner de la section VPT-Lac de Zurich et Patrick Clot de la VPT-Léman. Le secrétaire syndical SEV responsable est Olivier Barraud. Lors de l'assemblée de branche du 27 janvier, les thèmes brûlants ont été les problèmes de la navigation sur le lac de Constance et ceux de la CGN – sans oublier la lancinante question de la durée du



Structure de la VPT depuis le 1^{er} janvier 2010 (effectifs: chiffres arrondis au 1^{er} janvier).



Structure du SEV depuis le 1^{er} janvier 2010 (effectifs: chiffres arrondis au 1^{er} janvier).

DOSSIER



Donato Caspari/Thurgauer Zeitung

La section VPT Lac de Constance SBS a organisé un rassemblement le 23 avril 2009 à Frauenfeld avec le soutien du SEV et de la VPT et demande au conseiller d'Etat responsable (à gauche) d'intervenir, étant donné les mesures d'assainissement radicales que le nouveau directeur de la SBS voulait imposer unilatéralement. Une solution de compromis a vu le jour suite à des négociations. Cependant l'assainissement brutal et la saignée de la SBS continuent. Ce conflit a été l'un des sujets de la journée de branche Navigation 2010. Les collègues des autres sociétés de navigation ont expliqué qu'ils soutiendront le personnel de la SBS en cas de besoin, car cet assainissement ne doit trouver aucun imitateur ! L'exemple le montre : toutes les sections doivent plus que jamais être fortes pour elles-mêmes, mais aussi rester unies car elles sont plus fortes ensemble.

travail : ses prescriptions doivent aussi être respectées en haute saison et sur les longues courses, malgré des effectifs limités. Lors des dernières assemblées, l'ordonnance sur la navigation intérieure a aussi fait l'objet de fréquents débats.

Le grand potentiel de la branche Tourisme

La première assemblée de la branche Tourisme a eu lieu le 15 janvier au Centre de compétence des remontées mécaniques à Meiringen. Elle a mis en évidence l'importance de la défense des intérêts des travailleurs et travailleurs des entreprises du secteur touristique. Celles-ci ont une orientation très saisonnière, ce qui, pour les employé-es, ne facilite pas une bonne formation ni l'obtention de conditions de travail correc-

tes et progressistes, tout particulièrement dans le domaine des remontées mécaniques. Les employés des services des pistes et ceux des ski-lifts ont des conditions difficiles en ce qui concerne la durée du travail, avec des temps de présence étendus et pas de suppléments. La tendance, dans le domaine de la sécurité, est de reporter la responsabilité sur les employé-es. Le SEV doit toujours rappeler que les prescriptions sont là pour être respectées. Comme première mesure, il réclame que les services de piste soient à nouveau soumis à la Loi sur la durée du travail.

Seul un syndicat fort peut obtenir de meilleures conditions de travail. Malheureusement, dans le domaine touristique, sur les quelque 10000 salariés d'environ 650 entreprises, il n'y en a que 500 en

chiffre rond qui sont organisés à la VPT. Le potentiel de recrutement est encore énorme – ce n'est pas le boulot qui va manquer !

Andreas Häslér de la section VPT-Chemins de fer de la Jungfrau et Eric Russi de la section VPT-MGB ont été élus responsables de branche et membres du Comité central. Le secrétaire syndical SEV responsable est Hans Bieri qui s'occupe des membres de la branche Tourisme avec Peter Peyer, secrétaire syndical régional SEV à Coire

La branche des retraités – une force importante aussi

La VPT comptait env. 3400 retraités au 1^{er} janvier, ce qui correspond à presque un tiers des 10350 membres de la VPT. C'est d'autant plus important qu'il ne faut pas que

les revendications des retraités soient négligées. C'est pourquoi il va de soi pour la VPT qu'elle doit aussi organiser des assemblées de branche pour eux.

La première assemblée de retraités VPT a eu lieu le 16 octobre à Berne et a rencontré un grand intérêt : 66 collègues des deux sexes étaient présents. Le secrétaire central de l'USS Peter Sigrüst a présenté un exposé sur « la pauvreté des personnes âgées en Suisse » et sur l'intégration des bénéficiaires de rentes dans l'économie. Il n'y a quasiment pas de privilégiés parmi les employés retraités des transports publics. Le SEV se bat pour le maintien de rentes décentes aussi bien dans l'AVS que dans le 2^e pilier. L'après-midi, la conseillère nationale Silvia Schenker

a parlé de la situation actuelle et de l'avenir des assurances sociales en Suisse. Hélas, les politiciennes et politiciens des partis bourgeois veulent démanteler tout l'édifice des assurances sociales. Il faut être attentifs à ce que l'assainissement des caisses de pensions ait lieu paritairement et pas seulement sur le dos des assurés ni sur celui des retraités.

Les facilités de voyage (FVP) sont un sujet récurrent de discussions parmi les bénéficiaires de rentes car pouvoir utiliser les transports publics à bon compte est très important pour eux. Le SEV ne peut hélas agir que de manière limitée dans ce dossier car il n'est pas représenté dans l'organe décisionnel de l'UTP.

Suite en page 12

Suite de la page 11

Marc-Henri Brélaz et Felix Murk, tous deux membres du CC, ont été élus responsables de cette branche. C'est le secrétaire syndical SEV Vincent Brodard qui répond pour cette branche.

Les requêtes de la base parviennent directement aux organes dirigeants

La libéralisation et la concurrence dans les transports publics continuant de progresser et les défis se faisant toujours plus vastes et compliqués, il est nécessaire de s'organiser pour un travail syndical efficace et porteur d'avenir.

La VPT est aujourd'hui bien armée pour cela : avec

ses cinq branches, le travail syndical se rapproche encore plus des membres de la base ; ceux-ci peuvent amener leurs requêtes et les discuter lors des assemblées de branche. Deux représentant-e-s de chaque branche présentent directement ces requêtes au CC, l'organe directeur de la VPT, et la Commission centrale y puise les sources de son activité. Le président central Kurt Nussbaumer et Gilbert D'Alessandro représentent la Commission centrale au Comité SEV. Ils peuvent soumettre les dossiers importants et les revendications à cet organe stratégique de notre syndicat. La VPT est ainsi parée pour l'avenir.

Christian Neff
Secrétaire central VPT/SA

TROIS QUESTIONS AU PRÉSIDENT CENTRAL VPT KURT NUSSBAUMER

contact.sev : Qu'est-ce qui a changé au Comité central ?

Kurt Nussbaumer : Le CC a été réduit de 27 à 20 membres. Chaque branche a des mandats du CC selon le nombre de ses membres : rail 4, bus-Gatu 3, bateaux 2, tourisme 2 et retraités 2. Les membres du CC sont maintenant élus par les assemblées de branche et non plus par les assemblées de délégués (AD). Autre nouveauté, le CC doit décider du budget. Nous comptons sur les liens directs des membres du CC avec les branches pour que les points syndicaux essentiels remontent au CC, et pour améliorer ainsi la relation avec la base. Chaque branche doit arriver au CC avec des thèmes, qui pourront ensuite

être traités à l'AD, au comité du SEV mais aussi au congrès. Il faut d'abord exercer le tout une fois.

Bien sûr, aucune des cinq branches ne doit être désavantagée ?

Chaque branche s'est vu accorder les mêmes droits. Elles peuvent mettre en place leur propre comité de branche et aussi définir leurs propres activités et points essentiels, dans les limites bien sûr des budgets définis pour les branches. Nous espérons de ces libertés une augmentation des activités à l'intérieur des branches, au profit de nos membres.

La réforme des structures est accomplie. Quels sont les pro-

chains projets de la VPT ?

Nous voulons avant tout laisser « vivre » les structures des branches, mais sans craindre de procéder à d'éventuelles adaptations. Notre but reste d'offrir à nos membres une bonne plate-forme (sous-fédération) avec des structures efficaces. Ce qui ne doit naturellement pas manquer est un recrutement actif de membres. Mon but est que la VPT ait à nouveau à l'avenir plus de 11 000 membres. Ce qui peut et doit aussi encore être amélioré est le contact avec les sections, en collaboration avec les personnes de référence des sections SEV.

Questions : Fi/hk

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, sur la structure des branches de la VPT

« Les réactions sont très positives »

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, est responsable au SEV des entreprises de transports concessionnaires (ETC) dont le personnel est organisé dans la sous-fédération VPT. Quel jugement porte-t-elle sur la nouvelle structure de la VPT ?



Barbara Spalinger

contact.sev : En quoi la nouvelle structure de branches est-elle mieux que l'ancienne ?

Barbara Spalinger : Ce qui est mieux, c'est que nous avons maintenant des groupes définis avec lesquels nous pouvons parler de manière ciblée sur les problèmes brûlants. Par exemple, lors de la journée commune de la branche bus de cette année, un spécialiste du droit de la circulation routière a parlé du retrait de permis en cas d'accident de la circulation. Pour le personnel de la navigation et des chemins de fer, ce thème n'est pas à l'ordre du jour. Avec la structure de branches, nous pouvons satisfaire davantage les besoins des

membres et mieux aborder les problèmes généraux. Lors des journées de branches, nous pouvons aussi entrer plus en détails sur des sujets particuliers sans ennuyer la majorité des participants. Et les collègues des diverses entreprises de la même branche apprennent à se connaître mutuellement. Les réactions des participants à ces journées de branches de 2010 sont majoritairement très positives et ces dernières jouissent d'une grande popularité.

La nouvelle structure a-t-elle d'autres avantages ?

La branche bus, qui était jusqu'à maintenant surtout présente en Suisse romande au sein du GATU, est aujourd'hui organisée sur l'ensem-

ble du territoire. Cela n'aurait guère été possible dans l'ancienne structure VPT. Il est aussi judicieux de séparer la partie syndicale de la partie statutaire, c'est-à-dire la vie de la VPT en tant que sous-fédération, car ce sont deux choses bien distinctes. Le dernier point concerne tous les membres alors que les affaires syndicales sont traitées par branches et entreprises puisque les situations de départ sont différentes. Pour la durée du travail par exemple, les problèmes concernant la planification des tableaux de service, le lieu de la prise de service ou les pauses ne sont pas les mêmes si on conduit une locomotive, un bus ou encore un bateau. Mais il est nécessaire d'avoir une vision globale des problèmes. Pour la durée du travail, une commission LDT interne au SEV a été mise sur pied l'année dernière, dans laquelle les branches et les sous-fédérations CFF sont présentes.

N'y a-t-il pas danger que les questions syndicales d'ordre général soient négligées au profit des problèmes spécifiques à chaque branche ?

Théoriquement oui, mais le comité central et l'assemblée des délégués sont là pour rectifier le tir. En outre, lors des assemblées de branches, nous parlons aussi toujours de thèmes de politique syndicale en général, de politique sociale ou encore de politique des transports.

Faut-il vraiment organiser des journées spéciales pour les retraités de la VPT ?

Nous n'étions pas certains au départ qu'un tel besoin existe réellement car les retraités de la VPT ont pour la plupart encore un lien très fort avec l'entreprise pour laquelle ils travaillaient. Ils sont aussi bien intégrés dans la vie de la section. Nous nous demandions quels pouvaient être les thèmes à même de les intéresser. Lors de la première journée qui leur a été consacrée en octobre dernier, nous avons parlé de la pauvreté chez les aînés et des assurances sociales. Le grand nombre de participants a bien montré que de telles journées étaient très appréciées. Pour cette raison, nous allons continuer à en organiser.

Les sections de la VPT continuent à être très importantes ?

Bien entendu. Afin que le travail syndical continue à bien marcher dans les entreprises, il est primordial que les sections fonctionnent car tout ce qui touche à la politique contractuelle et qui est spécifique aux entreprises passe par elles. Pour les sections, la VPT, et maintenant aussi les branches, font office d'organisations faitières.

Grâce à la diversité des entreprises de transport couvertes par la VPT, cette dernière est parfois nommée « petite SEV ». Ses structures de branches seraient-elles aussi applicables au SEV ?

En principe, la structure par branches sert les intérêts des membres et a aussi une logique en matière de politique contractuelle. La réalisation d'une structure de branches pour tout le SEV n'est pour le moment pas à l'ordre du jour car une telle organisation serait trop laborieuse et les membres ne voient pas l'avantage d'une telle réorganisation.

A moyen terme toutefois, nous devons y réfléchir.

Interview : Markus Fischer/Jo

Sections

Lundi 3 mai
20 h 15
Restaurant du Grand Pont,
La Chaux-de-Fonds

■ **Section TPCV**
Assemblée générale de printemps

Vous êtes cordialement invités à participer à l'assemblée générale de notre section. Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les pensionnés sont cordialement invités. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.

Votre comité TPCV

Lundi 17 mai
20 h 00
Restaurant du Vignoble,
Pesieux

■ **TN Neuchâtel**
Assemblée générale annuelle du personnel des TN (sala-rié(e)s des TN et retraité(e)s des TN)

Lors de cette assemblée, nous aurons **l'intervention du conseiller d'Etat M. Jean Studer** et prises de positions au nom du Conseil d'Etat neuchâtelois sur les thèmes suivants:

- 1) Extension de la convention collective de travail des entreprises de transport du canton de Neuchâtel.
- 2) La fusion des entreprises de transport TN - TRN.
- 3) Le conseil cantonal de sécurité « sécurité dans les transports publics ».

Cette intervention sera suivie d'un mini-débat.

L'ordre du jour ordinaire suivra (acceptation des PV, rapport du président, de la caissière et des vérificateurs de comptes pour l'année 2009, requêtes du personnel pour l'année 2011).

Dans l'attente de vous rencontrer nombreux à cette assemblée, nos amicales salutations.

Le comité SEV - VPT - TN

Judi 20 mai
17 h 30
Restaurant La Paille à Delémont

■ **ZPV Jura**
Assemblée générale

Inscription pour le repas auprès de Maurice Prongué, tél. 076 329 06 92 ou au 051 281 68 48 jusqu'au 17 mai.

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée. L'ordre du jour est affiché dans le local de service. L'assemblée sera suivie par l'apéritif et le repas habituels. Les époux, épouses et ami(e)s sont les bienvenus.

Le comité

Mardi 1^{er} juin
14 h
Secrétariat central du SEV à Berne, Steinerstrasse 35

■ **Sections VPT services ferroviaires**
Assemblée générale

Nous invitons cordialement tous nos membres actifs dans une des quatre entreprises de notre secteur, ainsi que les retraités et les membres individuels à participer à l'assemblée générale de la section. Elle sera suivie d'un apéritif. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de vous annoncer au président, C.F. Noto, au 0041 (0)79 461 05 37 ou par mail: c.f.noto@bluewin.ch

Pour le comité: C.F. Noto

Loisirs

Judi 29 avril
de 16 h à 20 h

■ **Cave GESTL**
Ouverture de la cave

Le verre de l'amitié vous attend lors de notre prochaine ouverture, où nous vous proposons les actions suivantes:

- Rosé du Valais « Liseron d'Or » à 9 fr. au lieu de 10 fr.
- Vin du Vigneron (Pinot-Gamay), Domaine de Vevey (Obrist) à 10.50 fr.

Réservez d'ores et déjà la soirée du 28 mai, où vous pourrez savourer un petit repas et goûter nos vins lors d'une dégustation.

Votre comité GESTL

Congrès 2010 de l'USS Délai pour le dépôt des propositions

Le Comité de l'Union syndicale suisse (USS) a décidé d'organiser son Congrès ordinaire des 5 et 6 novembre 2010 à Berne.

Les propositions destinées à être traitées lors du congrès devront parvenir, selon l'article 8 alinéa 3 des statuts de l'USS au Secrétariat de l'USS à l'intention du Comité 3 mois à l'avance.

Cette date tombant en pleine pause estivale, le Comité de l'USS a décidé que le délai pour le dépôt des propositions sera avancé d'un mois et tombera ainsi le 25 juin 2010. Cependant le 6 août 2010 reste formellement le délai ultime pour le dépôt des propositions destinées au congrès.

Outre le Comité de l'USS et l'Assemblée des délégué(e)s de l'USS, les fédérations affiliées et associées à l'USS, les unions syndicales cantonales ainsi que les commissions statutaires de l'USS : commission féminine, commission de jeunesse, commission des retraité(e)s, commission des migrations et commission des lesbiennes et gays, sont habilitées à faire des propositions.

Cette publication a valeur de convocation officielle au congrès, selon l'article 7 alinéa 2 des statuts de l'USS.

DÉCÈS

Badel Gilbert, monteur de voies retraité, Nyon, décédé le 27 mars dans sa 85^e année. Membre PV Vaud.

Bally Claude, chef de service retraité, décédé le 15 avril dans sa 74^e année. Membre PV Genève.

Bloesch Samuel, technicien dessinateur retraité, Lugnorre, décédé le 27 mars dans sa 83^e année. Membre VPT Lac Léman.

Casagrande Willy, chef de secteur retraité, Nidau, décédé le 16 avril dans sa 91^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Durussel Georges, Mécanicien de train retraité, Nyon, décédé le 17 avril dans sa 87^e année. Membre VPT Nyon St-Cergue Morez.

Hennet Colette, veuve de François, Delémont, décédée le 16 avril dans sa 88^e année. Membre PV Jura.

Michel Thérèse, veuve de Fernand, Estavayer-le-Lac, décédée le 18 avril dans sa 89^e année. Membre PV Fribourg.

Monnard Alfred, conducteur de tracteur retraité, Granges (Veveyse), décédé le 4 avril dans sa 90^e année. Membre PV Fribourg.

Panchaud Lina, veuve d'Armand, St-Blaise, décédée le 1^{er} avril dans sa 89^e année. Membre PV Neuchâtel.

Pidoux Robert, conducteur TPG retraité, Genève, décédé le 12 avril dans sa 82^e année. Membre SEV TPG Retraités.

Richard Gilberte, veuve de Jean-Pierre, Delémont, décédée le 6 avril dans sa 86^e année. Membre PV Jura.

Ruch Robert, chef de groupe retraité, décédé le 16 avril dans sa 91^e année. Membre PV Genève.

Villard René, chef de secteur retraité, décédé le 1^{er} avril dans sa 90^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Zimmerli Fritz, chef de secteur retraité, Pieterlen, décédé le 28 mars dans sa 74^e année. Membre PV Biel-Bienne.

www.sev-online.ch

PV Sous-fédération des retraités

« Que le SECO arrête de peindre le monde en rose ! »

Le président SEV, Giorgio Tuti, était l'orateur du jour de la séance du Comité central du 23 avril.

La 1^{ère} séance du Comité central (CC) a réuni les sept membres de la Commission centrale (Cce) ainsi que 26 membres et deux remplaçants du CC. Giorgio Tuti, président SEV et orateur du jour, et Bruno Tanner, candidat à la Commission de gestion PV, étaient les invités. L'exposé de Giorgio Tuti a été suivi avec une attention particulière. Parlant avec ses tripes, il a impressionné l'auditoire par ses amples commentaires. Pour pouvoir présenter les choses comme cela, il faut connaître ses dossiers à fond. Il a souligné que le SECO, depuis des semaines, peint le monde en rose. La crise serait derrière nous et nous irions vers des temps meilleurs. Les politiciens de droite et les managers cherchent à nous faire croire la même chose. Il n'y a qu'à voir les chiffres du chômage pour se rendre compte du contraire.

Les gens qui ont joué un rôle décisif dans l'éclatement de la bulle financière sont pratiquement les mêmes qui veulent nous faire avaler qu'il faut maintenant économiser. Et où peut-on économiser? Naturellement dans l'édifice social! Dans le 2^e pilier (abaissement du taux de conversion), ils ont pris une claque magistrale. Près de 73% des votants ont dit NON. Mais de toute évidence cela ne trouble pas les politiciens de droite. Ils espèrent poursuivre leur combat antisocial. Les cibles de ces milieux se nomment maintenant « assurance chômage » et « assurance invalidité ». L'AVS aussi devrait y laisser des plumes. Dans le cadre de la 11^e révision de l'AVS, l'indice mixte est dans le collimateur. L'avalanche menace aussi l'assurance accidents.

L'Union syndicale suisse a déjà décidé de combattre les détériorations par tous les moyens. Ce sera la tolérance zéro pour l'assurance chô-

mage et l'USS a lancé le référendum; certains dégâts doivent être combattus par des initiatives, par exemple l'initiative 1:12. Celle-ci exige que le plus petit salaire dans une entreprise soit au maximum 12 fois plus bas que le plus gros.

Le lobbying pour une aide de la Confédération à la Caisse de pensions CFF tourne à plein régime. Il faudra parler à chaque politicienne et à chaque politicien. Le Secrétariat central organise cette phase, le cas échéant avec les collègues SEV de la région de la politicienne ou du politicien. Le résultat pourrait tomber en 2011 seulement.

Nous, les retraités, nous attendons toujours la compensation du renchérissement. Nous sommes en bonne compagnie puisque la Confédération elle-même laisse ses retraités le bec dans l'eau.

Pour une allocation de renchérissement

Ce fut un soulagement pour les participants d'entendre Giorgio Tuti déclarer qu'il s'engagera sans réserve pour une allocation de renchérissement pour nous les pensionnés, au cas où une telle allocation serait accordée aux retraités de la Confédération.

Les FVP et les rabais de la caisse maladie Atupri ont été aussi abordés mais on ne peut en l'état rien en dire de concret si ce n'est qu'ils font l'objet de négociations.

Giorgio Tuti se fait du souci au sujet de la structure des âges au SEV et de l'évolution des effectifs qui en découle. Il fit appel à tous pour intéresser de nouvelles et nouveaux collègues à notre syndicat et à tout mettre en œuvre pour éviter les démissions. Le bon résultat financier du SEV pour 2009 est par contre source de satisfaction.

Le CC a adopté à l'unanimité et par applaudissements les comptes annuels 2009 à l'intention de l'Assemblée des délégués; il en a été de même du rapport annuel de notre président central. Ricardo et le CC ont remercié les collègues Buss, Wälti et Lambert, Commis-

sion de gestion CdG, par des applaudissements nourris.

Le CC a nommé Bruno Tanner comme membre suppléant à la CdG-PV, Sergio Beti comme membre de la FARES et Serge Anet au comité de la FARES.

Les participants ont dû prendre connaissance du fait que le projet « Mise en réseau » des organisations de retraités – visant à la défense de leurs intérêts communs – rencontre des difficultés avec certains groupements qui ont de la peine à collaborer avec le SEV. La Commission centrale devra encore s'investir dans le travail de persuasion.

Ernst Widmer a présenté les informations de la Fédération des Associations de Retraités et de l'Entraide en Suisse (FARES) et du Conseil Suisse des Aînés (CSA). Le nouveau CSA se fait à l'idée d'une « convention de prestations » avec l'Office fédéral des assurances sociales. Il devra fournir chaque année un rapport sur ses prestations qui, lors d'un « entretien de contrôle » avec l'OFAS, devra montrer si les prestations convenues sont fournies ou non. Cette nouvelle convention amènera à réfléchir constamment à son propre travail, à se fixer des objectifs et à voir si on les atteint ou pas. La base de tout ceci reste le rapport du Conseil fédéral du 29.8.2007 sur la « Stratégie en matière de politique de la vieillesse ».

La prochaine Assemblée des délégués de la FARES, le 15.4.2010, va se pencher sur la question des effets de seuil dans les prestations complémentaires (PC) qui conduisent parfois à des situations révoltantes. Elle devrait aussi adopter une résolution sur l'augmentation des tarifs des transports publics (CFF).

Pour conclure, Armin Fleischmann a brièvement présenté l'excursion au Bettmerhorn organisée par la section Valais. La séance s'est terminée à 16 h 30 mais les discussions sur le chemin du retour se sont achevées beaucoup plus tard.

Walter Saxer / sa

VPT Comité central

Un nouveau et

C'est à Genève que le Comité central du personnel des Transports publics privés a tenu son séminaire de printemps les 8 et 9 avril dernier, sous la présidence de Kurt Nussbaumer.

Gilbert D'Alessandro, deuxième représentant de la sous-fédération au Comité SEV, intègre de ce fait également le Comité central et son bureau.

Le point sur les initiatives populaires

Les questions politiques actuelles sont diverses et nombreuses. Après la victoire du rejet de la diminution du taux de conversion des rentes, pas question de se croiser les bras. Tour à tour, le président Kurt et la vice-présidente SEV Barbara Spalinger font état de nouveaux combats avec l'initiative populaire « emplois et énergies renouvelables cleantech »; celle contre les hauts revenus « 1:12 »; celle « en faveur des transports publics » ou encore le référendum sur le chômage. Le SEV se préoccupe aussi de la santé au travail, comme la question de l'amiante ou encore de la conduite des chauffeurs de bus professionnels. Ce dernier dossier, porté par la branche Bus-Gatu, devrait maintenant trouver une résonance nationale. La plongée dans la LDT s'avère plutôt délicate. Entre une révision partielle ou totale, l'amélioration de la réglementation en faveur du salarié n'est pas gagnée, faute d'alliés suffisants au Parlement.

Trafic régional en danger

Selon les critères de l'OFT, 183 lignes de trains et bus sont menacées. Une pétition SEV-ATE peut être téléchargée sur le site SEV. Le monde politique doit réagir autrement que le canton d'Argovie. Kurt dévoile que ce canton a réussi à vendre ses propres parts dans les transports publics à la concurrence! Scandaleux, voire

idiot! D'autres soucis également dans le domaine lacustre. Plusieurs cantons souhaitent séparer le financement touristique des prestations publiques.

L'évolution des affaires des caisses de pensions préoccupe le SEV. La solution Symova s'annonce comme une solution solide, mais qu'advient-il de l'Ascoop et de ses petites caisses? Philippe Chambovay se désole de la dislocation de l'Ascoop mais reconnaît qu'une solution à la vaudoise n'a pas que des inconvénients.

Déception face à certaines ETC

Une fois encore, certaines ETC déçoivent, comme les RhB, très pointilleuses avec l'application des voyages de service, pour dispenser leurs employés de l'imposition du FVP. Là encore, les directions manquent d'audace, à rechercher des solutions avec les cantons qui restent décideurs prioritaires. Les cheminots sont déçus de cette inertie.

Martin Ristchard est satisfait d'avoir honoré déjà plusieurs collègues dans l'actuelle campagne de recrutement. Qui veut un week-end à Brençino doit recruter, pardi! L'objectif annuel de 650 nouveaux membres demeure.

Le Comité central travaille aussi à une nouvelle clé de répartition des mandats pour le congrès.

Assemblée des délégués

L'introduction d'une cotisation SEV qui tient compte du revenu du membre sera proposée au Comité SEV. En cas d'acceptation, les modalités seront encore à trouver. Une telle proposition a déjà fait l'objet d'un débat et a été rejetée lors du congrès de 1987! Une cotisation réduite pour les nouveaux membres donne déjà lieu à diverses réflexions concernant notamment sa généralisation ou non. Comme à l'accoutumée, les syndicalistes reçoivent une personnalité de la région pour échanger quelques propos et faire connaissance avec l'ETC qu'elle représente.

Suite en page 15

des défis à relever

Suite de la page 14

Ici les TPG sont à l'honneur. L'entreprise genevoise a de très nombreux défis à relever: augmentation des utilisateurs, augmentation et extension des lignes et des prestations. En corollaire, consolidation des employés. Des défis que ne craignent pas les TPG, à l'image de leur président du Conseil d'administration Patrice Plojoux. L'homme connaît son sujet et a une véritable passion pour transmettre son enthousiasme à l'auditoire. Exercice réussi.

SEV Assurances avec Patrick Rouvinez

Les nouvelles requêtes de la Loi et la présente configuration politique placent SEV Assurances devant de nouvelles contraintes. En effet,

dans un proche avenir, il s'agira de procéder à l'encaissement des cotisations pour les polices d'assurances des membres directement chez eux. Cela se passe déjà ainsi pour la clientèle privée de SEV Assurances.

Les recommandations de la FINMA (Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers) ainsi que de l'organe de révision et le RMA (commission du risque et du management, organe interne) vont dans ce sens. Les sections SEV garderont cependant leur participation à la prime d'acquisition de nouvelles propositions. Actuellement, la formation de caissier de section ne répond plus aux exigences de la Loi qui deviennent trop complexes, selon Patrick Rouvinez, responsable de la filiale SEV Assurances de Lausanne.

JFM

INFO

Prochains rendez-vous de la VPT

Assemblée des délégués VPT, le mercredi 5 mai 2010 (centre Unia Egghölzli).

Assemblée romande, samedi 13 novembre à Marly (FR), organisée par les sections TPF.

Assemblées régionales VPT: pour la Suisse orientale, dimanche 7 novembre à Tann, organisée par la section VZO; pour la Suisse centrale, samedi 20 novembre à Gümliigen, organisée par la section RBS.

JFM

1^{er} Mai

Un conducteur de bus tl se rend en Finlande

Aïssam Echchorfi est membre du comité de section VPT tl. Après être allé à Athènes l'an passé, il continue son enquête sur la baisse du taux de syndicalisation que l'on observe dans le monde depuis les années 1980 et en particulier en Europe. Le militant SEV s'est ainsi déjà rendu dans plusieurs capitales européennes, dont Bruxelles. Cette année, il est en Finlande. Ce qui l'intéresse dans ce pays? Le fait qu'on y trouve le taux de syndicalisation le plus élevé au monde après la Suède. En effet, 70,3% des travailleuses et travailleurs de



Aïssam Echchorfi se rend cette année à Helsinki, en Finlande, à l'occasion du 1^{er} Mai.

la Finlande sont syndiqués, selon les chiffres de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique).

Son but est de ramener en Suisse les secrets du succès des mouvements syndicaux dans les pays nordiques.

hk

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.

Séance de la Commission centrale RPV

Les collaborateurs vont tous recevoir chez eux une brochure sur la LDT

Examens de l'OFT, Loi sur la durée du travail (LDT) et ToCo font partie des thèmes abordés lors de la réunion du 19 avril de la commission centrale de la sous-fédération RPV à Buchs.

Les thèmes suivants ont été évoqués ou traités lors de la séance de la commission centrale du 19 avril 2010 à Buchs (SG): dans les infos Operating n°s 2 et 3 pour le domaine de la préparation des trains, des réponses ont été données par la direction

P-OP-ZV aux questions des présidents centraux. Les brochures de la Loi sur la durée du travail (LDT) et son ordonnance (OLDT) seront envoyées à tous les collaborateurs à leur domicile. Certains bilans de sections n'ont pas encore été livrés. Dès 2011, les examens périodiques de l'Office fédéral des transports (OFT) seront introduits pour les collaborateurs WKB.

Examen de rattrapage pour les agents de manoeuvre

Les collaborateurs qui n'ont pas réussi du premier coup l'examen de l'OFT (agents de manoeuvre) doivent continuer à travailler

sans restrictions dans leur fonction jusqu'à l'examen de rattrapage.

ToCo, le nouveau système de salaires des CFF. L'état actuel des membres de la sous-fédération RPV: 1289 membres. Informations sur diverses affaires de la CoPe. Communiqué de presse du SEV du 16 avril 2010: seuls les chefs profitent du bon résultat des CFF. Mépris envers le personnel.

Assemblée des délégués en mai

L'assemblée des délégués de la sous-fédération RPV se tiendra le 5 mai 2010 à l'hôtel Ador à Berne.

Le secrétaire:

Christian Eichenberger/ hk

■ Chemins de fer du Jura

Partenariat inédit et lancement d'un prix

La section syndicale locale pense concrètement à la pérennité des Chemins de fer du Jura et invite l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de l'entreprise à s'impliquer plus à ses côtés.

L'avenir d'une entreprise n'est jamais acquis, il vaut donc la peine de réfléchir à sa consolidation et à son développement. Il faut aussi que le personnel se sente à l'aise et qu'il puisse s'investir en toute confiance avec le soutien de sa hiérarchie. Pour cela, la section VPT du Jura et la direction des CJ, en parfait partenariat, viennent de mettre sur pied le lancement d'un prix commun SEV/CJ.

Il s'agit de primer une idée originale sous la forme d'un concours annuel dans l'une des quatre catégories suivantes: trouver une nouvelle recette ou une source d'économie; rendre nos transports plus attractifs; améliorer l'image ou la visibilité des CJ; impliquer positivement les employé(e)s au sein de l'entreprise.

Trois récompenses sont attribuées, la première de CHF 500.- et deux à titre symbolique.

Commission ad hoc SEV

Une lettre commune signée par la direction CJ, le responsable marketing CJ et la section SEV vient d'être remise aux employés CJ avec la feuille de salaire d'avril 2010. Syndiqué ou non, chacun est informé et peut prétendre à ce prix en faisant valoir une proposition annuellement. Ce partenariat porte sur trois ans. Les gagnants seront connus et félicités lors des assemblées

du personnel en fin d'année. A souligner que seule une collaboration exclusive SEV-CJ était envisageable. La section syndicale SEV est régulièrement aux côtés de la direction CJ pour des combats comme le raccordement à Delémont et le 3^e rail.

Aujourd'hui, il s'agit de démontrer que l'action syndicale s'inscrit totalement dans la défense de l'entreprise, à tous les niveaux, et dépasse le cadre des revendications particulières de ses membres.

Œuvrer ensemble pour l'avenir

Une commission ad hoc SEV sélectionnera le premier, le second et le troisième prix, en toute objectivité et de manière neutre et indépendante, après analyse de l'idée, notamment placée sous l'angle de sa réalisation économique, son opportunité et ses chances de succès. Pour l'occasion, cinq membres SEV expérimentés et issus du terrain (services: voies, ateliers, bus, gares et trains) forment le jury. Un règlement particulier garantissant la confidentialité des propositions est également soumis aux employés CJ.

Seule une confiance réciproque et le jeu d'un partenariat social solide permettent la mise en place d'une telle action.

Jean-François Milani



Deux conducteurs(trices) de locomotive
Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public

Votre profil / Exigences:

- Etre si possible titulaire d'un permis de conduite ferroviaire catégorie D pour conduite de trains sur chemins de fer à voie étroite ou
- Suivre une formation pour l'obtention de ce permis. Cette formation, d'une durée de sept mois, est assurée par notre entreprise;
- Disposer d'un casier judiciaire vierge;
- Posséder un certificat d'apprentissage correspondant à une formation de trois ans ou à la maturité fédérale;
- Réussir les tests pédagogiques, médicaux et psychologiques;
- Etre âgé entre 20 à 40 ans;
- Disposer d'une condition physique performante;
- Entregent et apprécier les contacts avec nos voyageurs.

Vos tâches principales:

- Conduite et accompagnement des trains voyageurs et marchandises sur notre réseau à voie étroite;
- Echanges quotidiens avec notre clientèle.

Nous vous offrons:

- Les conditions sociales d'une grande entreprise régionale;
- Un poste riche en contacts dans une région attractive.

Lieux d'affectation du poste: Tramelan et Saignelégier.

Entrée en fonction: de suite ou pour date à convenir.

Si vous êtes intéressé-e par cette fonction, adressez-nous votre lettre de motivation avec photo et dossier de candidature complet **jusqu'au 10 mai 2010.**

Chemins de fer du Jura
Service du personnel
Rue du Général-Voiron 1
2710 Tavannes

Le train rouge qui bouge!

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



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, Hélène Koch, Henriette Schaffter

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

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch
Abonnement annuel (pour non-membres): CHF 40.-

Announces: Kretz AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le vendredi 14 mai.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au jeudi 6 mai à 10 h.

Angle droit

La garantie du salaire est confirmée par le Tribunal administratif fédéral

Après la perte de son poste de travail, un collaborateur CFF de longue date a été intégré dans un processus de nouvelle orientation en dehors de NOA. Une année plus tard, les CFF ont voulu lui refuser les droits acquis garantis par la CCT. Avec l'aide du SEV, ce collègue a fait opposition et le Tribunal administratif fédéral lui a donné raison.

Il y a plusieurs années, Louis, agent de la manœuvre (nom modifié), a changé de travail par mesure préventive car il avait depuis longtemps des problèmes de santé. Il a alors exercé son nouvel emploi sans réserve et sans absences notables. Après une réorganisation, son poste est supprimé. Louis envoie alors une demande d'assistance judiciaire au SEV et reçoit des conseils avisés. Jusque-là, tout se passe plutôt bien. Mais ce n'était que le calme avant la tempête.

Interdiction d'entrer à NOA

A cause de ses problèmes de santé antérieurs, les CFF lui refusent l'entrée à NOA (nouvelle orientation). Ainsi, son unité d'organisation d'alors reste responsable de lui. Le supérieur hiérarchique ainsi que le responsable du personnel soutiennent Louis dans le cadre de leurs possibilités et mettent sur pied un job alternatif. Ce dernier ne fait toutefois pas partie de l'effectif des postes autorisés. Ils achètent en outre à NOA des prestations de conseils. Ils arrangent un processus de réorientation de manière à ce qu'il corresponde aux règles de la CCT CFF en vigueur pour les collègues qui vont vraiment à NOA et qui reçoivent un nouveau contrat de travail de NOA.

Louis doit donc aussi signer la convention de mesures raisonnables usuelle chez NOA et qui est limitée à un an. Ce délai passé, son supérieur hiérarchique et le responsable du personnel demandent à Louis qu'il signe une nouvelle convention de mesures raisonnables et fasse preuve de flexibilité, surtout en ce qui concerne le salaire.

Droits acquis, oui ou non ?

Lors du délicat entretien sur la nouvelle convention de mesures raisonnables, Louis peut bien sûr compter sur la présence d'un secrétaire syndical SEV. Ce dernier fait observer que Louis n'a aucun contrat de travail de NOA et que les articles spécifiques 171-176 de la CCT CFF ne sont donc pas applicables, à l'inverse de la réglementation sur les droits acquis selon l'article 96 de la CCT CFF (voir encadré). La discussion sur le salaire est donc superflue. Par contre, le supérieur hiérarchique et le responsable du personnel sont de l'avis que l'article 96 n'est pas valable pour Louis car il se trouve réellement dans un processus de réorientation professionnelle.

Voie juridique – acte 1

Selon l'article 195 de la CCT CFF, en cas de conflit du travail, une décision sujette à recours peut être demandée, qui fait quasi office d'entrée dans la voie juridique. Le SEV demande donc au ser-



Le Tribunal administratif fédéral déménagera en 2012 de la Schwarztorstrasse à Berne dans un nouveau bâtiment à St-Gall. Cela n'empêchera pas le SEV de continuer à faire appel à lui pour venir en aide à ses membres.

vice du personnel de lui remettre un tel document et fait recours contre les CFF. Il fait valoir que Louis ne dispose d'aucun contrat de tra-

vail NOA et que les articles spécifiques à NOA de la CCT CFF ne sont donc pas applicables. Malgré cela, l'instance de recours interne des CFF confirme la décision.

Voie juridique – acte 2

A quelques exceptions près, on peut recourir contre les décisions de l'instance de recours interne des CFF auprès du Tribunal administratif fédéral. Il faut toutefois bien réfléchir avant de franchir le pas car une telle démarche est très laborieuse. Comme dans le cas présent il ne s'agit pas que d'une décision d'appréciation mais d'une question de principe sur l'application de la CCT CFF, le SEV décide de faire appel au Tribunal administratif fédéral, bien entendu avec l'accord de Louis.

ARTICLE 96 DE LA CCT CFF : PASSAGE DANS UN ÉCHELON DE FONCTION MOINS ÉLEVÉ

¹ En cas de passage dans un échelon de fonction moins élevé, le salaire est négocié dans le cadre du nouvel échelon de fonction.

² Lorsque le changement intervient en relation ou dans la perspective de changements structurels et que le salaire versé jusqu'ici est plus élevé que la valeur cible maximale A du nouvel échelon de fonction, la différence est accordée en tant que montant garanti.

³ Lors d'augmentations de salaire, le montant garanti est réduit ou tombe.

⁴ Si après 2 ans de garantie, la personne n'a pas encore atteint l'âge de 58 ans révolus, le montant garanti qui, additionné au salaire, dépasse CHF 100 000.– n'est plus versé.

Remarque : selon le chiffre 2.2 de la directive interne des CFF Z 141.1, les collaborateurs qui sont en réorientation professionnelle sont exclus de l'article 96 de la CCT CFF.

Le tribunal donne raison au SEV

Le Tribunal administratif fédéral donne entièrement raison au SEV. Les juges confirment que l'article 96 de la CCT CFF doit être appliqué au cas où Louis exerce une activité classée dans un échelon de fonction moins élevé. Et malgré la perte de son poste de travail, il continue à avoir droit à une évaluation du personnel, avec des répercussions sur le salaire. Le SEV demande au supérieur hiérarchique et au responsable du personnel d'augmenter le salaire de Louis de façon appropriée et avec effet rétroactif, faute de quoi il recourra contre cette décision. Les responsables ne veulent pas risquer une nouvelle procédure de recours et procèdent à l'adaptation du salaire comme demandé.

Tout est bien qui finit bien ?

Non, malheureusement. Louis continue à être engagé « temporairement » hors de l'effectif des postes autorisés. Bien sûr, il consulte régulièrement les offres d'emploi des CFF et postule aux places de travail peu nombreuses qui lui sont ouvertes, à cause de la formation « classique » qu'il a suivie aux CFF.

Réflexions en marge

La discussion sur l'application de l'article 96 de la CCT CFF a commencé environ un an après la suppression du poste de Louis. Il a fallu encore un an de plus jusqu'à l'obtention de la décision du Tribunal administratif fédéral. Cet exemple montre que l'usage de la voie juridique est très laborieuse et use les nerfs, mais que les spécialistes de l'équipe de protection juridique du SEV ne craignent pas d'y recourir pour que la CCT CFF soit appliquée correctement et efficacement.

Chemin didactique sur les traces de « l'or blanc » entre Aigle et Bex dans le Chablais vaudois

Promenade sur le sentier du sel

Alain Kaegi, ancien coprésident de la section VPT Plaine du Rhône, nous propose une balade qui nous fait découvrir l'histoire du sel.

L'excursion commence à la gare CFF d'Aigle. Alain

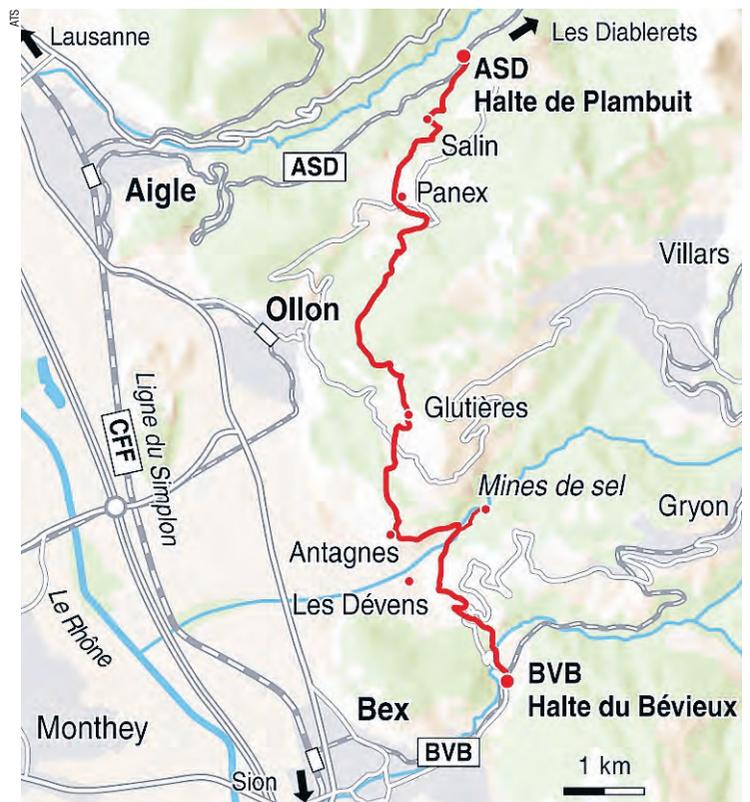


Alain Kaegi a été coprésident de la section VPT Plaine du Rhône, section du SEV qui défend les intérêts du personnel des Transports publics du Chablais (TPC) et des Forces Motrices de l'Avançon (FMA). Les TPC exploitent quatre lignes ferroviaires: Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), Aigle-Leysin (A-L); Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) et Bex-Villars-Bretaye (BVB).

Kaegi nous invite à monter dans le train Aigle-Sépey-Diablerets et descendre à Plambuit (halte sur demande). D'emblée on est saisi par la beauté du paysage qu'offre cette ligne ferroviaire qui serpente dans les vignes avec vue imprenable sur le château d'Aigle. Dès Plambuit, un chemin facile, jalonné par vingt-trois panneaux didactiques, nous conduit jusqu'à la halte du chemin de fer Bex-Villars-Bretaye. Un trajet de 12,5 kilomètres, que l'on parcourt en cinq heures, praticable en toutes saisons. Au fil de la balade, on découvre la maison de Salin, construite en 1727 pour loger les mineurs et les bûcherons qui travaillaient à l'extraction du sel. Les panneaux fourmillent d'informations sur l'histoire du sel, que l'on appelait jadis or blanc. Ce sentier du sel est un réel sentier historique, qui suit le tracé d'un ancien « saumoduc », sorte de pipeline en bois qui drainait l'eau salée. Alain Kaegi apprécie la

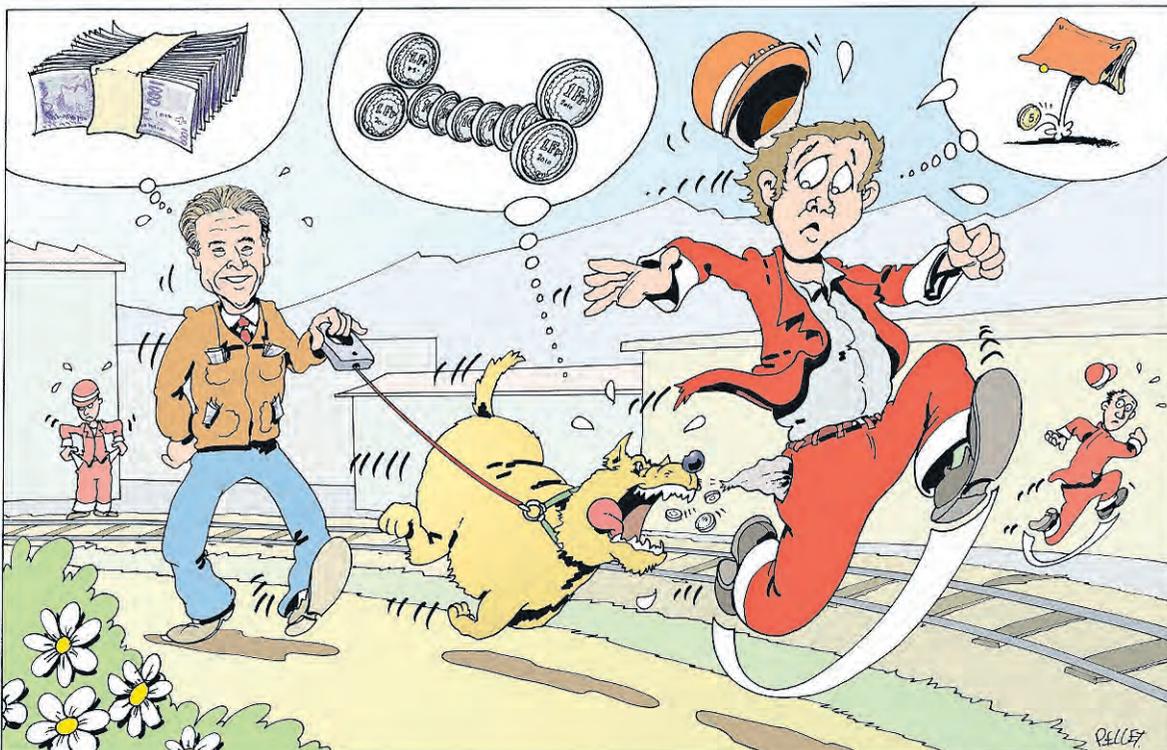
richesse de la végétation et des cultures qui se situent aux abords de ce sentier du sel. Il traverse forêts, vignes, prairies et de charmants villages tels que Panex, Glutières-Antagnes et Les Dévens. Depuis Les Dévens, on peut quitter le sentier du sel et rejoindre en une demi-heure de marche les mines de sel de Bex. Si vous choisissez cette variante, sachez que cette balade vous occupera toute la journée. La visite des mines dure environ deux heures. Le sentier du sel prend fin à la halte BVB (Bex-Villars-Bretaye) du Bévieux.

Alberto Cherubini



Trois sites Internet à consulter pour plus d'informations:
www.sentierdusel.ch www.tpc.ch www.mines.ch

PELLET PIOCHE : LES CFF D'ANDREAS MEYER S'ATTAQUENT AU SYSTÈME SALARIAL...



IL Y A 50 ANS

Sur le 1^{er} Mai

Nous voici à la veille de ce 1^{er} Mai que l'on appelle aujourd'hui la Fête internationale du travail. Comme toutes les manifestations qui se répètent, et qui entrent dans les traditions, celle-ci a aussi subi, au cours des ans, une évolution qui en a peut-être atténué la portée immédiate, mais qui n'en a pas modifié le sens fondamental. Le 1^{er} Mai doit, en effet, conserver son caractère de manifestation. Avant tout, il reste la démonstration des sentiments de solidarité qui lient les travailleurs de partout. Il est nécessaire que ceux qui peinent encore durement, dans les conditions indignes de notre époque, qu'ils soient relativement près ou très loin de nos frontières, sentent notre amitié, l'intérêt que nous portons à leurs justes aspirations, notre sympathie agissante.

Le Cheminot, 29 avril 1960.

La Compagnie de navigation du Léman compte à présent 22 capitaines

Deux nouveaux capitaines ont été assermentés à la CGN

Bernard Gautier et Laurent Thierry ont été assermentés le jour de la fête nationale vaudoise sur le bateau «La Suisse», en présence de tous les capitaines de la CGN.

La CGN compte désormais deux capitaines de plus. Bernard Gautier et Laurent Thierry ont été assermentés le 14 avril, jour de la fête nationale vaudoise, par un temps radieux. La cérémonie s'est déroulée à bord du bateau «La Suisse», amarré pour l'occasion au chantier de la CGN. Comme le veut la tradition, les 20 autres capitaines de la CGN étaient tous présents à cette occasion, ainsi que les familles des nouveaux assermentés, une autre



Bernard Gautier (à gauche) et Laurent Thierry (à droite) ont été assermentés le 14 avril.

usage nécessaire pour être assermenté comme capitaine après avoir gravi tous les échelons: batelier, contrôleur 2 et 1,

C'est arrivé un 14 avril

Michel Bonzon, porte-parole du groupement des capitaines, avait préparé un petit discours pour chacun d'entre eux. Pour Laurent Thierry, il s'agissait d'événements divers et variés survenus un 14 avril. C'est entre autres à cette date qu'a été découverte l'île de Pâques, en 1722, que le canton de Vaud est entré dans la Confédération (1803), que le Titanic a sombré en heurtant un iceberg (1912) et qu'une image

a été transmise pour la première fois à distance (1931).

Pour Bernard Gautier, Mi-



Michel Bonzon, du groupement des capitaines, félicite les deux nouveaux membres de la confrérie.

tradition, mais plus récente celle-là.

Laurent Thierry a été engagé à la CGN comme ébéniste en avril 1995 et Bernard Gautier comme menuisier en janvier 1994.

Tous deux ont 38 ans et sont entrés à la CGN il y a une quinzaine d'années, soit le temps

puis timonier et timonier-pilote. Ils ont été assermentés par Sylviane Klein, préfète du district de Lausanne, après avoir passé les examens de l'OFT (Office fédéral des transports) et navigué avec succès plus de 300 jours sur le Léman comme commandants d'un bateau.



Sylviane Klein, préfète du district de Lausanne, a fait prêter serment à Laurent Thierry et Bernard Gautier en présence de leurs familles.

Michel Bonzon a dressé la liste de tous les capitaines qui se sont succédé de père en fils à la CGN, de grand-père en petit-fils et même, dans un cas, sur quatre générations. A ces dynasties s'ajoutent désormais les Gautier, puisque le père de Bernard, Marcel, était déjà capitaine à la CGN en son temps, avant de prendre sa retraite.

Les capitaines représentent aussi une carte de visite pour les touristes, a rappelé Kurt Oesch, président de la CGN. A ce titre, il les encourage à apprendre quelques mots de chinois et de russe en plus de l'allemand ou de l'anglais. « Avec dix mots comme bonjour, au revoir et merci, on va déjà loin et les gens sont ravis. »

Seul à décider de naviguer

Le serment prêté par les deux nouveaux capitaines est le même que celui de la police cantonale vaudoise, comme l'a rappelé Sylviane Klein. Etre assermenté permet aux capitaines de dresser des procès-verbaux pour les infractions commises à bord des bateaux qu'ils commandent. Cela implique aussi qu'en cas de témoignage devant un tribunal, leur parole a une valeur juridique, c'est-à-dire davantage de poids que celle d'un citoyen ordinaire. A cela s'ajoutent bien sûr toutes les responsabilités liées directement à la navigation elle-même: en cas de mauvais temps par exemple, c'est le capitaine, et lui seul, qui décide s'il navigue ou non. C'est à lui aussi de refuser du monde sur son bateau si la capacité maximale de transport est déjà atteinte.

Il reste encore à Laurent Thierry et Bernard Gautier un échelon à franchir pour atteindre le grade le plus élevé, celui de capitaine 1, qui permet de piloter «Le Lausanne» et les bateaux à vapeur de la flotte.

Hélène Koch

Claude-André Ispomante, employé à Lausanne au service de comptabilité de la Division Infrastructure CFF

« Je revendique le titre de cheminot »

Claude-André Ispomante, 57 ans le 14 mai prochain, outre son travail dans les bureaux lausannois de la Division Infrastructure, cumule les fonctions de membre du comité de la section VPV Lausanne et de responsable du restaurant et du magasin du Chemin de fer et musée ferroviaire de Blonay-Chamby.

Passer une soirée avec Claude-André Ispomante, c'est effectuer un long voyage à travers l'espace et le temps. Il nous transporte d'un fjord norvégien à un train à voie étroite dans le Colorado, d'une ligne ferroviaire historique de l'ex-Allemagne de l'Est à un voyage rocambolesque dans le sud de l'Italie. « A l'école déjà, j'étais passionné d'histoire et de géographie. » Il est intaris-

sable lorsqu'il évoque le passage des Bourbaki aux Verrières en 1871. Son arrière-grand-père paternel faisait partie de l'armée de ce général français immortalisée par le panorama Bourbaki de Lucerne. « Mon arrière-grand-père Ispomante était originaire des environs de Turin. C'était un enfant abandonné qui est allé chercher fortune dans l'armée française. Suite à la débâcle de l'armée du général Bourbaki, il s'est installé à Lausanne. Aujourd'hui, je suis le dernier des Ispomante qui vit en Suisse, un nom que j'ai par ailleurs vu orthographier de toutes les manières... »

Découverte du Blonay-Chamby

Claude-André Ispomante s'exprime avec une faconde bien à lui. Difficile pour lui de relater un fait sans l'agrémenter d'une anecdote. Ainsi, lorsqu'il aidait ses parents horticulteurs-maraîchers à faire les marchés de Lausanne, il se souvient d'avoir « botzé » avec la camionnette paternelle les fruits et légumes sur la chaus-

sée. « Mon père m'a juste dit que ce sont des choses qui peuvent arriver... j'en ai déduit qu'il avait certainement dû connaître le même problème... » Claude-André Ispomante est ainsi fait, il aime bien évoquer ses souvenirs. C'est son père qui lui a donné le goût du train. Le paternel avait une maquette et des amis férus de modélisme et de trains historiques. « C'est précisément un ami de mon père qui m'a présenté un beau jour le Blonay-Chamby. Il y a précisément 41 ans de cela. Depuis, je n'ai plus décroché de ce chemin de fer historique qui est mon troisième ancrage dans l'univers du rail avec mon travail et ma collection de locomotives en modèle réduit. » On se risque à lui demander combien de locs miniatures il possède. « Je ne sais pas exactement, je dois en avoir entre 300 et 400. Mais ces derniers temps je me suis calmé, c'est que ça coûte cher ces petites bêtes ! » Au fur et à mesure de la discussion, on apprend que la passion de Claude-André Ispomante pour les che-

mins de fer historiques est sans frontières. Il est membre de l'Association Voies Ferrées du Velay, en France, chemin de fer situé entre la Haute-Loire et l'Ardèche, et il est également membre du chemin de fer allemand Harzer Schmalspurbahn, au nord-est de Göttingen. « Un réseau de 140 kilomètres en voie métrique qui roule 365 jours sur 365 uniquement à la vapeur, et qui accueille plus d'un million de passagers par année. »

Engagé au sein du comité SEV

Dix ans après avoir découvert le Blonay-Chamby, suite notamment à un emploi de quatre ans dans le canton d'Argovie comme employé de commerce dans une entreprise textile, Claude-André Ispomante entre aux CFF, à Lausanne, au service de comptabilité de feu le 1^{er} arrondissement et, depuis la divisionnalisation, à l'Infrastructure. Membre du comité de la section VPV de Lausanne depuis une dizaine d'années, Claude-André Ispomante a beaucoup d'estime pour son

président de section Jean-Bernard Egger. « C'est un syndicaliste intègre, courageux, qui a le sens de la justice. Il n'hésite pas, face à la hiérarchie CFF, à mettre le doigt là où ça fait mal. » Bien qu'il soit « globalement satisfait de travailler aux CFF, malgré certaines lourdeurs administratives », Claude-André Ispomante déplore la tendance néolibérale imprimée par le CEO Andreas Meyer. « Avec ses idées et ses méthodes, ce ne sera pas une partie de plaisir pour le SEV de négocier la prochaine convention collective de travail. » Claude-André Ispomante préfère, en parlant de chemin de fer, mettre en avant les notions de service public moderne et performant, de solidarité entre cheminots, de respect pour l'histoire, à celles de concurrence et de taux de rentabilité qu'on veut toujours faire croître. « Pour toutes ces raisons, je revendique le titre de cheminot, un terme malheureusement galvaudé ! »

Alberto Cherubini

BIO

Claude-André Ispomante est né le 14 mai 1953 à Prilly, commune où il a grandi et où il vit. En 1969, il commence son apprentissage d'employé de commerce dans une fiduciaire. En 1971, il découvre le chemin de fer historique du Blonay-Chamby. En 1979 il entre au service de comptabilité des CFF à Lausanne. Depuis la fin des années 90, il siège au comité de la section VPV de Lausanne. Dès 2005, il est responsable de la boutique et du restaurant du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby. « J'attends avec impatience le début de la saison qui aura lieu le jour de la Fête du travail, le 1^{er} Mai. J'invite mes collègues à aller sur le site www.blonay-chamby.ch pour découvrir le programme de la saison qui va durer jusqu'à fin octobre. »



Claude-André Ispomante, un cheminot syndicaliste engagé.