

contact.sev

tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, e-mail: contact@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Studer chez la VPT TN

Le conseiller d'Etat neuchâtelois Jean Studer évoque le projet de fusion entre les TN et les TRN.

Pages 8-9



Les devoirs de l'employeur

On sait très bien que les employés ont des devoirs professionnels à remplir. Mais les patrons ont aussi des obligations à respecter. A ce sujet, l'équipe juridique SEV nous rafraîchit la mémoire.

Page 17



Un athlète complet

Peter Lienhard, président de l'USSC, à l'aise dans les séances comme sur son vélo ou sur ses skis.

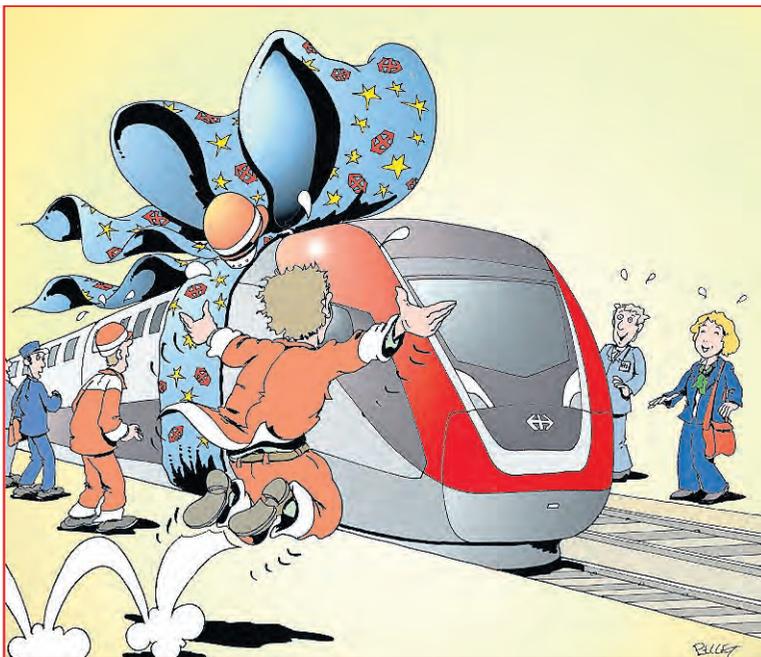
Page 20

Syndicats satisfaits que les CFF choisissent Bombardier pour construire les nouveaux trains à deux étages

La commande du siècle: bon pour l'emploi

Pour le SEV, c'est une bonne chose que les CFF aient décidé de faire eux-mêmes les révisions et l'entretien des 59 nouvelles rames qu'ils viennent de commander au constructeur Bombardier. Cela garantit des postes de travail et c'est une reconnaissance explicite du savoir-faire des cheminots des services techniques. Le syndicat Unia est également satisfait de ce choix, puisque quelque 400 postes de travail vont être créés en Suisse pour fabriquer ces nouveaux trains.

Page 3



L'AUTRE PEDRINA

Les syndicalistes suisses connaissent Vasco Pedrina, ancien coprésident d'Unia et de l'USS. *contact.sev* vous offre l'occasion de faire plus ample connaissance avec son frère Fabio. Il préside l'Initiative des Alpes et est conseiller national Vert. Deux mandats qu'il a décidé de remettre l'année prochaine. Fabio Pedrina s'exprime sur la politique des transports de notre pays. Il demande que le trafic routier finance davantage ses coûts externes.

Pages 6-7

65 entreprises de transport ont fondé la nouvelle caisse de pension

Feu vert pour Symova

L'Office fédéral des assurances sociales a donné son accord à la création de la Caisse de pension Symova. Comme prévu, cette nouvelle caisse débutera ses activités le 1^{er} juillet prochain. Jusqu'à présent, 65 entreprises de transports publics ont décidé de quitter l'Ascoop pour adhérer à Symova. Pour ce faire, elles ont dû atteindre un degré de couverture minimal. Avec ses 6200 assurés actifs et

3500 retraités, Symova possède une bonne taille critique pour faire face aux défis qu'elle devra affronter. Par contre, c'est une autre chanson pour les dix entreprises qui restent à l'Ascoop. Cette dernière sera vraisemblablement liquidée. Le SEV veillera à ce que le personnel de ces dix entreprises puisse trouver de bonnes solutions pour leur 2^e pilier.

Lire dossier pages 10, 11 et 12

ÉDITO

Du point de vue des résultats comptables, le BLS déçoit en bien. Régulièrement, il présente des chiffres noirs. En 2009, la compagnie a réalisé 13 millions de bénéfice. Et il faut tenir compte du fait que ce résultat a été obtenu malgré la participation de 30,4 millions du BLS à l'assainissement de sa

» Plus grande fermeté «
Nick Raduner, secrétaire syndical, responsable BLS

caisse de pension. Le personnel participe aussi à cet assainissement par le biais d'une cotisation de 3% sur son salaire assuré. La crise financière et économique a eu de lourdes conséquences sur l'activité de BLS Cargo. Pour cette raison, tous les mécaniciens ont accepté de participer aux mesures d'économie proposées par l'entreprise. C'était à vrai dire la seule solution pour éviter des licenciements. Les cheminots manifestent toujours leur disponibilité et leur soutien envers leur employeur. En cas de forte demande, ils effectuent des heures supplémentaires; en cas de baisse des commandes, ils acceptent de diminuer leur temps de travail afin de compenser leurs heures sup et par là même d'éviter un démantèlement de l'entreprise. Cela signifie par exemple que l'année passée, à cause de la crise, pour la grande majorité des employés du BLS, le résultat des négociations salariales ne leur ont rien rapporté. Mais cela n'a pas empêché l'entreprise de réaliser un substantiel bénéfice. Pour qu'à l'avenir le travail du personnel soit mieux récompensé, il faudra faire preuve d'une plus grande fermeté.

EN VITESSE

CGN : BLEU, BLANC, ROUGE !

■ Alors que la ligne Lausanne-Thonon a récemment été renforcée, la CGN a dévoilé mercredi 19 mai la nouvelle identité de son offre de transport public lacustre. La nouvelle marque NaviMobilité regroupe 4 lignes transfrontalières qui sont en service durant toute l'année et qui totalisent jusqu'à 92 traversées par jour. La création de la marque NaviMobilité permettra désormais de distinguer clairement les deux pôles principaux d'activités de la CGN : « Transport touristique » et « Transport public ». La flotte elle-même sera reconnaissable puisque les bateaux affectés à la NaviMobilité possèdent désormais tous une coque bleue tandis que la navigation touristique arbore une coque blanche. Et le logo de la section syndicale du personnel « SEV VPT Lac Léman » reste rouge !

CFF LAUSANNE : LE « CEL » A ÉTÉ INAUGURÉ

■ Les CFF ont inauguré vendredi 21 mai le nouveau Centre d'exploitation de Lausanne (CEL). Conçu pour faire face à l'augmentation constante du trafic ferroviaire, le centre de Lausanne permet une gestion plus efficace tout en améliorant l'information à la clientèle. Les nouvelles installations réunissent dans une même salle de commande les régulateurs du trafic et les chefs de circulation. Le champ d'action du CEL est encore limité. Il sera progressivement étendu pour couvrir tout l'ouest de la Suisse en 2015, à l'exception du nœud de Lausanne qui ne sera intégré qu'en 2018. Lorsque le centre sera pleinement opérationnel, 280 collaborateurs se relayeront 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, afin de gérer les quelque 2250 kilomètres de voies du réseau ferroviaire romand. Les installations de Lausanne sont les premières de ce type en Suisse. A terme, quatre centres exploiteront l'ensemble du trafic sur le réseau CFF : celui de Zurich sera mis en service en décembre 2010, et ceux d'Olten (SO) et de Pollegio (TI) en 2014.

CCT CFF : un système qui a fait ses preuves

Les CFF doivent assumer leur position de leader

Les CFF et l'ensemble du système ferroviaire ont souvent donné la preuve de leur bon fonctionnement. Cela devrait donner à réfléchir lorsqu'il s'agit de changer le système salarial.

Celui qui travaille aux CFF en est fier, qu'il soit mécanicien de locomotives, responsable de la propreté des trains et

des gares, ou employé dans la vente de billets ou de voyages. Tous ont un point commun : ils appartiennent à la grande famille des CFF. Les exigences liées aux professions changent au fil du temps, mais ces fonctions resteront toujours des métiers de cheminots. Ce serait un peu trop facile pour les CFF s'ils décidaient tout à coup de soumettre certains membres de leur famille à un autre système de poids et mesures. Tous ceux qui font partie de

cette famille doivent être traités de manière égale ! Les CFF sont une référence en Europe. Que ce soit pour les collaborateurs des CFF ou pour les citoyens de notre pays, les chemins de fer sont souvent

assimilés aux CFF. Les CFF doivent donc assumer cette position, aussi concernant les conditions d'engagement et les salaires. Celui qui représente la branche a des responsabilités !

pmo/AC

SÉANCE D'INFORMATION CCT CFF

Lausanne : jeudi 17 juin, buffet de la Gare, salle des Cantons, de 18 h à 20 h

Inscriptions : gav@sev-online.ch

Les bons comptes 2009 du BLS

La flexibilité du personnel contribue largement au succès du BLS

En 2009, le BLS a enregistré une forte augmentation de son trafic voyageurs. Le secteur navigation a aussi augmenté. Par contre, la crise a pesé sur le transport des marchandises. La compagnie a bouclé ses comptes avec un bénéfice de près de 13 millions de francs.

C'est non sans fierté que le nouveau directeur du BLS Bernard Guillelmon a commenté les comptes de sa première année complète passée à la tête du groupe. En parlant du trafic marchandises, il s'est déclaré satisfait d'avoir su diagnostiquer à temps la crise et d'avoir pris des mesures pour en limiter les effets. Parmi ces mesures, il y a la sous-traitance de mécaniciens BLS à d'autres opérateurs ferroviaires. Cela a permis au BLS de réaliser des économies sans pour autant devoir se séparer de son personnel.

Tiens, tiens, comme partout, on veut toujours plus de rentabilité

Le 15 mai, à l'occasion de la conférence de presse de pré-

sentation des comptes 2009, Guillelmon a souligné la flexibilité dont a fait preuve le personnel. Malgré tout, le directeur du BLS a annoncé qu'il entendait encore « optimiser » la rentabilité de son entreprise. A noter qu'à la fin 2009, le BLS employait 2801 personnes, soit 31 de plus qu'une année auparavant.

80 millions pour la caisse de pension

Le BLS a joué le rôle de locomotive dans la création de la caisse de pension Symova afin de trouver une issue aux problèmes engendrés par la sous-couverture de l'Ascoop (lire dossier pages 10, 11, 12). Pour l'heure, l'entreprise a versé 80 millions de francs comme contribution à l'assainissement de sa caisse de pension.

Lötschberg gagnant

Bernard Guillelmon a fait une fois de plus remarquer que le tunnel de base du Lötschberg est déjà saturé à certaines heures de pointe. Le directeur a plaidé pour l'ouverture complète du deuxième tube. Il a également souhaité la construction urgente d'une troisième voie entre Gümligen et Münsingen, cela pour faciliter la circulation des trains régionaux, ce



La mécanicienne Chantal Homberger, dont vous avez pu lire le portrait dans le n° 3 de *contact.sev*, a été empruntée par le BLS aux Chemins de fer rhétiques RhB.

tronçon étant surchargé à longueur d'année. Toujours au chapitre des constructions, le BLS compte sur l'avancement et la fin des travaux d'agrandissement et de modernisation de la gare de Berne, ce qui permettra d'augmenter l'offre ferroviaire.

Le transport des voitures ne rapporte pas grand-chose

Le secteur de la navigation ainsi que le transport des voitures à travers l'ancien tunnel du Lötschberg ont pu bou-

cler leurs comptes dans les chiffres noirs. Les perspectives pour la navigation restent malgré tout optimistes. Par contre, l'avenir du transport des voitures à travers le tunnel sont plus sombres. Le BLS réfléchit à une augmentation des tarifs.

Enfin, un montant n'est pas passé inaperçu lors de la conférence de presse : c'est celui du salaire annuel du directeur Bernard Guillelmon qui s'est élevé, selon le rapport d'activité, à 393 000 francs.

Peter Moor/AC

Bombardier a remporté la plus importante commande de matériel roulant de l'histoire des CFF

Des trains à deux étages plus rapides

Plus rapides, plus de places et plus confortables. Voilà les atouts des 59 nouvelles rames à deux niveaux pour le trafic grandes lignes que les CFF viennent de commander à Bombardier. Plus rapides notamment grâce à la technique de « compensation du dévers ».

« En 2009, les CFF ont adjudgé des marchés portant sur un montant de 3,5 milliards de francs; 87% du volume de ces marchés a été adjudgé à des entreprises suisses dans le cadre impartit par les dispositions régissant les marchés publics. » Mercredi 12 mai, lorsque les CFF ont annoncé à la presse qu'ils avaient adjudgé à Bombardier la construction de 59 rames à deux niveaux, ils avaient eu soin d'anticiper par ces quelques lignes les critiques qui allaient inévitablement leur être faites pour ne pas avoir choisi l'entreprise suisse Stadler. S'ils ont confié la

commande à Bombardier, c'est parce que la multinationale canadienne se détachait clairement de ses concurrents (Siemens et Stadler) « pour son important potentiel novateur », dit les CFF.

Davantage de places

Parmi les nouveautés, le projet Bombardier offre un nombre maximal de places assises (1300 passagers par composition au lieu de 1100 dans les Intercity à deux étages actuels). Toutes les places assises 1^{re} et 2^e classe disposeront de prises électriques et d'accès sans fil à Internet. Par ailleurs, les nouvelles rames permettront des économies d'énergie de l'ordre de 10% grâce à des moteurs plus efficaces. Les nouveaux véhicules seront équipés pour atténuer la pression. Il en résultera moins de désagréments auriculaires dans les tunnels et lors des croisements de trains.

Economie d'un milliard de francs grâce à la compensation du dévers

Mais la nouveauté qui bluffe, c'est la compensation du dévers. Une technologie à vrai dire pas totalement nouvelle, puisqu'elle existe déjà sur les



Les nouveaux trains permettront de relier Lausanne à Berne en moins d'une heure.

trains Talgo en Espagne et Shinkansen au Japon. Cette technologie pendulaire permettra aux nouveaux trains à deux étages de rouler à des vitesses accrues dans les courbes sans que les voyageurs en souffrent. Ceci grâce à une compensation allant jusqu'à deux degrés, alors que l'angle d'inclinaison atteint huit degrés dans les techniques de pendulation traditionnelles. Outre le gain de vitesse, les CFF estiment que la compensation du dévers permettra de renoncer à des travaux d'infrastructure estimés à plus d'un milliard de francs. Dès 2012, les deux premières rames avec compensation du dévers seront disponibles pour le processus d'homologation.

Alberto Cherubini

LA PRÉSENCE DE BOMBARDIER EN SUISSE

La multinationale canadienne Bombardier est spécialisée dans la fabrication d'avions et de trains. Elle emploie quelque 63 000 employés et est présente dans plusieurs dizaines de pays. Bombardier Transportation Switzerland SA possède trois sites en Suisse: Zurich-Oerlikon (environ 500 postes de travail) est le siège mondial de Bombardier pour la vente et la direction des domaines d'activité locomotives; Villeneuve (200 employés) abrite la production des trains voyageurs et de tramways; Winterthur (50 employés) est le centre de compétences pour la conception des bogies. Les 59 rames commandées par les CFF – pour un coût de 1,9 milliard de francs – seront produites à Görlitz (Allemagne) et à Villeneuve (Vaud), l'ingénierie sera assurée par Bombardier Allemagne. Si les 59 rames commandées donnent satisfaction, les CFF ont pris l'option pour une commande de cent rames supplémentaires. AC

SATISFACTION SYNDICALE

L'annonce de l'attribution de la « commande du siècle » à Bombardier a été bien accueillie par Unia. D'abord parce que le site de Villeneuve (VD) passera de 200 à 400 employés et 200 autres emplois seront créés pour les travaux de sous-traitance. Quatre cents nouveaux emplois par les temps qui courent, c'est bon à

prendre. Satisfaction aussi du côté du SEV parce que les CFF ont garanti que l'entretien de ces nouveaux trains sera effectué dans les ateliers de Zurich-Herdern et à Genève et plus tard également à Bâle et Brigue. Les révisions se feront à Yverdon-les-Bains et à Olten. AC



Deux cents nouveaux emplois seront créés sur le site Bombardier de Villeneuve.



WiFi et prises électriques en 1^{re} et 2^e classes.



Espace pour fauteuils roulants.



Le poste de conduite high-tech.

Les usagers dévastateurs prononcent leur propre exclusion

Dégâts estimés à trois millions de francs. Soit en moyenne arithmétique plus de 21 000 francs de remise en état pour chacun des 140 trains spéciaux mis en service par les CFF au cours de la saison footballistique 2009/2010 qui vient de se terminer.

Certes, la plupart des convois organisés pour le transport des supporters désireux d'accompagner leur équipe arrivent sans problème à destination, à l'aller comme au retour. Mais il suffit de quelques voyageurs surexcités et destructeurs pour dévaster des wagons entiers, tout juste bons ensuite pour de coûteux travaux de réparation et de nettoyage approfondi.

A mon sens, les actes de destruction ou de mutilation gratuite de biens publics ou privés qu'on appelle vandalisme méritent une tolérance zéro absolue. Tout en prononçant cette condamnation qui reste bien sûr purement morale, je sais qu'il faut tenter d'imaginer les motivations des auteurs de tels actes, en l'occurrence des attaques aux trains spéciaux pour supporters. Vulgaire bêtise? Manque de self-control dû à la consommation d'alcool? Effet d'entraînement d'un groupe composé d'une poignée de hooligans et

d'une troupe de suiveurs? Bagarres supposées couronner un match, quel qu'en soit le déroulement ou le score final? Il y a sans doute de tout cela chez les voyageurs-ouragans.

Mais il y a surtout, chez eux comme chez tous les pratiquants du vandalisme ou chez les auteurs d'incivilités, un profond irrespect d'autrui. Irrespect de sa personne, de son travail, de ses biens, mobiliers ou immobiliers. Et quand cet irrespect concerne l'Etat, les équipements collectifs, les espaces publics et les commodités qu'ils offrent, il devient incivisme – un mot que le dictionnaire qualifie de vieilli mais qui désigne un type de comportement apparemment de moins en moins exceptionnel.

Aux yeux de « l'incivique », tout ce qui est mis au service de tout le monde peut être mis impunément hors service, sans raison ni intention autre que celle, même pas toujours consciente, d'embêter les autres ci-

toyens, trop braves évidemment. Souvenez-vous des cabines téléphoniques, si nombreuses et utiles jusqu'à la généralisation de la téléphonie mobile, il y a une douzaine d'années à peine.

Pour prévenir le vandalisme, elles portaient régulièrement un avertissement bien pensé: « respectez cette installation, elle peut sauver une vie ». La formulation volontairement dramatique donnait de la force à une injonction aussi banale qu'importante: il faut user sans abuser des « outils publics », afin de pouvoir les transmettre en bon état de marche à ceux qui sont en droit de vouloir les utiliser à leur tour.

Au fond, pour le vandale, un bien mis à la disposition du public n'appartient à personne, en tout cas pas à lui-même. Comme si par son acte gratuit de destruction, il niait une double personnalité, ou plutôt affirmait un double anonymat: le sien propre, derrière lequel se cache spontanément, et celui du détenteur de l'objet massacré. Comme s'il ne se sentait pas copropriétaire d'un bien collectif ni coresponsable d'un service mis à la disposition de la communauté.

Il n'y a pas d'autre hypothèse expliquant – sans le justifier bien sûr – le vandalisme, qu'il s'en prenne aux wagons de chemin de fer ou aux ordinateurs de telle école ou administration. Explication unique, et inquiétante, signifiant que l'usager destructeur s'exclut lui-même de la société, dans laquelle la vie est faite de respect mutuel des personnes et de leurs libertés individuelles.

Yvette Jaggi



CFF: le Conseil fédéral favorable à une augmentation à 5 % des effectifs du nombre de cadres soumis au Code des obligations (CO)

Pour le SEV, c'est la convention collective qui fait référence

Lors de sa séance du 12 mai 2010, le Conseil fédéral a adopté une révision partielle de l'ordonnance-cadre relative à la loi sur le personnel de la Confédération. Il entend donner la possibilité aux CFF (et à la Poste) de soumettre un plus grand nombre de cadres au Code des obligations (CO). Il invoque la nécessité pour ces deux entreprises de réagir plus rapidement aux nouvelles conditions et exigences de l'exploitation et du marché de l'emploi.

La nouvelle réglementation entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2010. Elle s'appliquera explicitement aux cadres moyens et supérieurs, pour autant que cela se justifie en matière de responsabilité de gestion et de responsa-

bilité technique, ainsi qu'aux spécialistes notamment dans l'informatique et les autres secteurs clés. L'extension du champ d'application du Code des obligations à ces catégories de personnel ne doit toutefois pas dépasser

5% de l'ensemble des effectifs. Les CFF doivent en outre impliquer les associations de personnel concernées dans la définition des conditions d'engagement de ces catégories de personnel.

DT/AC



Les cadres aussi ont tout à gagner de signer un engagement au SEV qui soit soumis à la CCT.

COMMENTAIRE

Le SEV n'était pas favorable à l'augmentation du nombre de cadres soumis au CO. Il se félicite toutefois que sa revendication ait été entendue, soit être impliqué dans la définition des conditions d'engagement. D'une part, le SEV suivra attentivement le développement du nombre de cadres concernés et s'insurgera si les limites fixées ne sont pas tenues par les CFF, ce qui est le cas avec le plafond autorisé actuel. D'autre part, il nous paraît évident que les contrats selon CO s'appliquent aux nouveaux entrants dans l'entreprise, la possibilité de choisir la CCT

devant à notre avis être réservée. Il est aussi primordial que la désignation des cadres moyens ayant une influence sur le résultat financier soit clairement établie dans les mesures d'application. En conclusion, le SEV souhaite apporter sa pierre à l'édifice et contribuer activement à l'élaboration des règles d'application. Nous y travaillerons avec un esprit critique tout en exerçant un contrôle qui garantisse le respect des normes et de l'équité entre les collaborateurs... à bon entendeur, salut!

Daniel Trolliet

Assemblée des délégués de la sous-fédération ZPV

ZPV : 125 ans et toutes ses dents !

L'ordre du jour de la 125^e assemblée des délégués était chargé, pas moins de 17 points figuraient à l'ordre du jour. Le président central Andreas Menet a bien entendu parlé des festivités du 125^e, mais il s'est surtout attardé sur quelques sujets d'actualité, comme le projet des CFF concernant « le développement du personnel des trains » qui est loin de faire l'unanimité chez les contrôleurs.

En ouverture de cette assemblée des délégués, le président central Andreas Menet a déclaré qu'en 2010 le SEV et la ZPV devraient faire preuve de plus de vigueur grâce à leurs nouvelles structures. Pour maintenir son impact, notre syndicat doit faire tout son possible pour freiner l'érosion des membres. L'objectif de la ZPV pour ces trois prochaines années est de recruter 300 nouveaux membres. Dans ce sens, les 123 nouveaux membres recrutés en 2009 sont un net signe d'encouragement. Une déception nous vient du Tessin où 12 collègues du dépôt de Chiasso ont démissionné pour des raisons pas très bien élucidées.

Parmi les principaux thèmes traités durant cette assemblée, il y a bien entendu eu des interventions relatives à l'augmentation d'actes de violence à l'égard des agents de train, sur le projet « Développement du personnel des trains » et sur la collaboration avec la commission du personnel. Il y a également eu des interventions au sujet des conditions cadres de l'accompagnement des trains Lyria, qui touchent le délicat thème de l'interopérabilité ferroviaire européenne.

La parole est aux invités

Les invités qui se sont succédés à la tribune ont félicité la ZPV pour son 125^e anniversaire. Manuel Avallone a évo-

qué les retombées de la crise financière et a dressé un état des lieux des rapports que notre syndicat entretient avec les CFF. Le vice-président du SEV a mis en lumière les défis que doit affronter le mouvement syndical face aux démantèlements de l'Etat social. En ce qui concerne les CFF, il déplore la pression qui règne aux CFF, une pression qui use tout le monde.

Un salut cordial a été adressé aux délégués par Helmut Radlingmayr, représentant du syndicat des cheminots autrichiens VIDA. Il a parlé de la situation qui règne au sein des chemins de fer autrichiens. Le trafic voyageurs sera libéralisé en 2011. Les salaires, les standards sociaux et les postes de travail seront soumis à une énorme pression. Contre de tels scénarios, les syndicats ont intérêt à lutter ensemble, que leurs pays soient membres ou pas de l'Union européenne. A bon entendeur, salut...

Dans son exposé sur la Caisse de pensions des CFF, Erwin Schwarb a clairement dit que les mesures d'assainissement vont se faire sentir durant plusieurs années. A cause de sa forte dépendance envers les marchés des capitaux et le faible soutien de la Confédération, la Caisse de pensions des CFF reste en phase de thérapie intensive.

Projet « Développement du personnel des trains »

Andreas Menet, en évoquant ce nouveau projet des CFF, s'est surtout attardé sur la formation des teams (Teambildung), le double accompagnement et la nou-



René Furrer, nouveau président de la commission de gestion de la ZPV.

velle définition du poste de chef de train (Neupositionierung der Zugchefs). Par le projet de formation « Teambildung » s'ouvre la possibilité de redéfinir au sein du groupe la répartition des tours de service, mais le mode d'application reste encore à définir.

Le double accompagnement des trains longue distance offre de bonnes perspectives de travail (+ 125 postes de travail). En outre, cette mesure devrait améliorer la sécurité des passagers et du personnel des trains. Par contre, la nouvelle définition du poste de chef de train pose de nombreuses questions à cause de son côté un peu trop « militaire ». Le collègue Rudolf Baumann a clairement fait savoir que la base n'était pas prête à accepter un tel projet qui comporte encore trop de zones d'ombres. *ma/AC*

ÉLECTIONS ET PROPOSITIONS

L'assemblée des délégués a élu Tanja Bättig au poste de responsable du groupe des femmes ZPV. Sébastien Simonin a été élu membre de la commission de gestion en remplacement de Martin Oberson. En tout, 14 propositions ont été soumises au vote de l'assemblée des

délégués, les recommandations du bureau de la sous-fédération ont été chaque fois suivies. Les délégués ont accepté le texte « LDT, CCT et BAR doivent être rigoureusement respectés » présenté par la section ZPV Sântis-Lac de Constance. *ma*



Démocratie sur le vif. Les délégués ont eu maintes occasions de voter par des levées de mains.



Les traductrices et les traducteurs contribuent à la bonne compréhension entre collègues du SEV en provenance des différentes régions linguistiques.



” Je pense à la bourse de transit alpin et à une ferme opposition au doublement du tunnel routier du Gothard. “

Fabio Pedrina, conseiller national

A une année des élections fédérales, le conseiller national Fabio Pedrina analyse la situation politique de notre pays

Un moment décisif pour la Suisse

Fabio Pedrina est l'un des parlementaires fédéraux actifs sur le front de la politique des transports; membre de la commission des transports du Conseil national, il préside l'association Initiative des Alpes. Charges qu'il envisage de quitter. contact.sev l'a rencontré.

contact.sev: La politique suisse des transports traverse une phase difficile. D'une part il y a des pertes de parts de marché dans le transport des marchandises par le rail et, d'autre part, il y a cet énorme besoin de rattrapage pour l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire de notre pays. Est-il possible de sortir de cette situation ?

Fabio Pedrina: La situation de la politique du transport des marchandises par le rail est effectivement grave et difficile. Nous devons éviter que ses opposants en profitent pour démanteler ses fondements comme la RPLP. Le maintien de cette redevance est un défi fondamental. Les investissements ferroviaires ont besoin de cette taxe. Pour bien faire, il faudrait l'étendre aux véhicules semi-légers entre 2,5 et 3,5 tonnes et il faudrait aussi

introduire la bourse sur le transit à travers les Alpes.

Des moyens de financement qui ne vont pas de soi et qui feront couler beaucoup d'encre...

Oui, ce sera difficile d'obtenir un consensus non seulement sur le financement du rail, mais aussi sur ce qu'il faudra financer. Il sera indispensable d'établir des priorités que chacun a tendance à fixer selon ses besoins. Cette recherche de consensus sera encore plus difficile qu'auparavant parce que nous avons perdu des parlementaires fédéraux bourgeois des cantons alpins qui avaient soutenu notre politique des transports. Par contre, je garde confiance dans le soutien de la population. Lors des votations fédérales, la majorité des citoyens a toujours été avec nous.

Le paquet « Rail 2030 » a oublié les accès côté sud des tunnels de base du Ceneri et du Gothard. Est-ce que cela ne risque pas de compromettre

l'efficacité de toute la ligne du Gothard, également du point de vue du transfert des marchandises sur le rail ?

A mon avis, ces deux projets ont été élaborés de façon à être le plus rentables possible pour les CFF. De cette manière, l'ex-régie fédérale pourra dire: « Si vous voulez plus, il vous faudra payer plus ». Et puis il y a aussi un aspect tactique dans tout ça. Au dé-

part, la ligne du Gothard avec son tunnel de base était budgétée à 12 milliards, maintenant on se demande comment faire pour rester au-dessous de 21 milliards. Le vrai problème c'est le transfert de la route au rail. Je me demande comment ce sera possible de le réaliser lorsqu'on introduira la cadence semi-horaire dans tout le Tessin. Je me demande si nous aurons la possibilité de faire circuler suffisamment de trains marchandises pour réaliser ce transfert.

” Le vrai problème c'est le transfert de la route au rail. Je me demande si nous aurons la possibilité de faire circuler suffisamment de trains marchandises pour réaliser ce transfert. “

Fabio Pedrina

Outre le problème des investissements à long terme, les CFF demandent plus d'argent pour faire face aux dépenses courantes. Comment juges-tu cette situation ?

C'est en effet un problème très sérieux. Il s'agit de récupérer des retards provoqués par des choix scélérats effectués en 2004 par la majorité bourgeoise du Parlement. Des coupes ont été effectuées dans le mandat de prestations des CFF avec l'accord de l'entreprise. Actuellement on évoque la possibilité de prolonger le mandat actuel pour la période 2010-2012 afin d'être synco avec la période de la

législature. Le nouveau mandat de prestations sera donc négocié pour les années 2013-2016. C'est déjà clair que les besoins financiers du rail seront confrontés aux mesures d'austérité prônées par le Conseil fédéral.

A cela s'ajoute le problème de l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF que jusqu'à présent la Confédération a eu soin d'éviter.

Oui, c'est vrai que la proposition du Conseil fédéral est insuffisante. Il y a aussi une responsabilité de la Confé-

réduit de dix milliards de francs.

De leur côté, les CFF relancent l'idée d'augmenter les prix de manière différenciée. Qu'en penses-tu ?

C'est au politique d'assumer ses responsabilités. L'infrastructure ferroviaire souffre d'importants retards. D'autres secteurs sont également confrontés à des dépenses croissantes. Cependant les CFF ont reçu le mandat d'atteindre l'équilibre budgétaire. Donc cela ne m'étonne pas qu'ils cherchent toutes les solutions possibles pour atteindre leur but. Mais par principe je suis opposé aux augmentations des tarifs. Du moins jusqu'à ce qu'on trouve la solution pour compenser les coûts externes du trafic privé (par exemple via des taxes sur le carburant). Sinon nous serons confrontés à deux plaies: le déficit croissant des transports publics et les dégâts causés par les gaz des voitures.

Mais l'attitude des CFF n'est-elle pas en contradiction avec le mandat du service public ?

C'est vrai qu'il y a un décalage toujours plus évident, mais c'est le résultat des modifications de la loi faite durant les années 90. Maintenant, CFF Cargo se sépare en deux sociétés: l'une pour opérer sur le trafic international et l'autre s'occupera du trafic interne.

BIO

Fabio Pedrina, 56 ans, vit à Airolo avec son épouse Francesca et leurs trois enfants. Ingénieur du Poly de Zurich, il gère avec son épouse un bureau d'étude. Ecologiste convaincu, outre le fait de présider l'Initiative des Alpes, il milite au sein de diverses associations. Durant son rare temps libre, il aime effectuer des courses en montagne.

INTERVIEW

iniziativa delle Alpi



En novembre 2006, l'Initiative des Alpes a déposé plus de 40 000 signatures pour demander au Conseil fédéral de respecter le mandat qui lui a été donné en matière de transfert du transport des marchandises de la route au rail.

C'est à se demander si les CFF ne cherchent pas à faire payer le trafic interne par les pouvoirs publics. Nous savons que le trafic marchandises interne par train est très difficile du point de vue financier. Pour moi c'est important de l'inclure dans le mandat de transfert: la facture, avec des propositions de coupes, arrivera bientôt.

Au niveau international, on abandonne cependant le trafic de wagons isolés.

Les choix stratégiques vont dans la direction d'une spécialisation pour faire face à la concurrence de la route. Cette dernière continue à bénéficier de l'absence d'accords internationaux pour éviter de payer tous ses coûts externes. Pour éviter d'être envahis par les camions étrangers, nous devons maintenir notre politique, en la dotant d'instru-

ments encore plus efficaces. D'une part je pense à la bourse de transit alpin et, d'autre part, à notre ferme opposition à la construction d'un deuxième tunnel routier sous le Gothard qui se révélerait vite être un dangereux cheval de Troie.

Deux ans ont passé, et personne n'a encore demandé aux CFF d'expliquer pourquoi ils

La grève de Bellinzone démontre que les managers n'ont pas toujours raison, parfois ils agissent sur la base de mauvaises évaluations.

avaient voulu fermer les Ateliers de Bellinzone.

Cette histoire démontre que les managers n'ont pas toujours raison. Parfois ils agissent sur la base de mauvaises évaluations. Aujourd'hui, nous constatons que la fermeture des Ateliers aurait créé plus de problèmes qu'elle n'en aurait résolu.

Cela confirme qu'il faut garder un œil critique sur le choix des dirigeants. L'entente magique entre la détermination des cheminots, le soutien syndical et politique, ainsi que la réaction d'orgueil de toute la population a donné une leçon à tout le monde, y compris aux CFF, qui depuis sont plus attentifs à ce qu'ils font au Tessin.

Le lobby routier continue à faire pression pour passer aux camions à 60 tonnes, pour augmenter le temps de travail. Risquons-nous de subir sa loi ?

Je précise que les routiers suisses se sont opposés aux 60 tonnes. Mais les pays du nord de l'Europe continuent à faire pression. Nous

devons nous y opposer. En ce qui concerne les conditions de travail, nous devons absolument éviter qu'il y ait une course au dumping entre le rail et la route.

Que penses-tu des continuelles attaques contre les assurances sociales ?

Malgré le net rejet du projet de baisse du taux de conversion le 7 mars dernier, nous savons quel sort a été réservé à l'assurance-chômage. Les partisans de la déréglementation n'en démordent pas et ils sont majoritaires aux Chambres fédérales. Une inversion de la tendance est possible uniquement en changeant les rapports de force au sein du Parlement. La gauche avec les forces progressistes doit se demander comment mobiliser la population. Les élections fédérales de 2011 seront décisives

soit pour la défense des assurances sociales, soit pour la politique des transports.

Après avoir siégé 12 ans au Conseil national, tu as annoncé que tu ne seras pas candidat. Quels sont tes projets ?

Je continuera à être actif en politique en « extraparlémentaire ». Je profiterai de mon temps libre pour faire ce que je n'ai pas eu le temps de faire ces dernières années: montagne, concerts, expositions et bien entendu la famille.

Resteras-tu président de l'Initiative des Alpes ?

Mon prédécesseur a été président durant dix ans. J'en ai bientôt fait dix aussi. J'ai demandé à être libéré de cette fonction pour la fin de mon mandat de parlementaire. Nous cherchons la relève.

Assemblée générale des TN

Développer les transports publics dans le canton de Neuchâtel, une tâche prioritaire

Le conseiller d'Etat Jean Studer était l'invité de cette assemblée. Les conducteurs des TN sont venus nombreux pour l'écouter et lui poser des questions, notamment sur la fusion prévue entre TN et TRN.

Extension de la convention collective, caisses de pension, fusion des entreprises de transports publics du canton de Neuchâtel et sécurité, tels étaient les dossiers et les questions sur lesquelles un auditoire attentif a posé de nombreuses questions à Jean Studer. Le conseiller d'Etat, en charge du Département de la justice, de la sécurité et des finances, était en effet l'invité de l'assemblée générale de la section SEV-VPT-TN, qui s'est tenue à Pesieux le 17 mai. Une quarantaine de personnes ont participé à cette assemblée.

Le premier sujet évoqué lors de la soirée concerne l'extension de la convention collective, sur laquelle le



Une assemblée particulièrement bien suivie.

neuchâtelois doit se prononcer. Jean Studer relève l'importance d'avoir des conditions de travail équitables et se montre plutôt confiant: «La décision devrait être prise en 2010 et il y a de bonnes chances pour que cette extension soit prononcée étant donné le consensus à ce sujet.»

Fusion ?

Second thème sur lequel s'est exprimé Jean Studer, celui concernant la perspective d'une fusion des entreprises de transports publics neuchâteloises (TN et TRN), appelée « projet Chasseron ». Un thème indissociable de la question des caisses de pensions du personnel des TN et des TRN. « Les études en cours sont assez avancées », indique Jean Studer. Pour le conseiller d'Etat, le problème des caisses de retraite n'est pas insurmontable: « Nous avons l'expérience de la fusion des caisses de pension de la ville de Neuchâtel, de



Le conseiller d'Etat Jean Studer et le président de la section VPT-TN Sébastien Burgy.

La Chaux-de-Fonds et du canton, qui s'est faite au début de cette année. »

« La différence de taux de couverture entre les deux caisses est un point hypersensible », souligne Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV. Autrement dit, les assurés du Haut n'accepteraient pas de voir diminuer leurs prestations. Par ailleurs, les employés du Haut et du Bas ont déjà fait de nombreux sacrifices pour ces caisses de pension. « La loi interdit de porter atteinte aux prestations des assurés à l'occasion d'une fusion », ré-

pond Jean Studer. René Tschanz, président de la section TRN-Rail, demande si l'Etat serait prêt à faire un geste. « Chaque caisse a fait des efforts », répond Jean Studer en reprenant l'exemple de la réunion des caisses de pension de la ville de Neuchâtel, du canton et de La Chaux-de-Fonds. « Il n'est pas exclu que l'Etat fasse un geste si tous les partenaires font un effort de leur côté. »

Quels avantages ?

« La priorité est de développer les transports publics et le Conseil d'Etat a la conviction que pour cela, il faut une seule compagnie de transports publics. Neuchâtel est un petit canton de 170 000 habitants », souligne Jean Studer. Et de donner plusieurs exemples dans d'autres domaines, comme celui des centrales d'alarme. Le canton de Neuchâtel en compte 4, alors que Zurich, le plus grand canton en termes de population, compte une seule centrale d'alarme, qui couvre d'ailleurs aussi les cantons voisins de Schwyz et Schaffhouse.

Un membre demande quels avantages va apporter cette fusion. Des économies estimées à un million, explique le conseiller d'Etat. Pas dans l'immédiat mais après

deux ou trois ans. « Cette somme pourra être réinvestie dans le développement du réseau. » Pour lui, une fusion offrirait également davantage de possibilités de mobilité au personnel. C'est justement ce qui inquiète un des conducteurs présents, qui se demande si les collègues du Haut devront aller travailler dans le Bas, et vice versa. « Je ne sais pas, mais je pense que ce n'est pas interchangeable », explique Jean Studer. Autrement dit, il faut connaître les trajets. Parmi les craintes exprimées figurait aussi celle de la suppression éventuelle de certains bus qui roulent à des heures marginales, très tôt le matin par exemple.

Sécurité

Concernant la sécurité, qui dépend de son département, Jean Studer reconnaît que: « Les problèmes actuels sont moins graves qu'il y a deux ans mais restent inacceptables. » Les agressions verbales restent en effet quotidiennes. Il confirme la création d'un groupe cantonal spécial chargé de traiter les questions de sécurité. Un tel groupe pourrait aussi servir de cas d'école pour les autres cantons, qui connaissent évidemment aussi ce type de problèmes.

ASCOOP, SYMOVA, DE QUOI ON PARLE ?

L'Ascoop est un groupement de caisses qui réunissait environ 170 entreprises de transports publics de toute la Suisse jusqu'à l'an passé (voir aussi dossier, pages 10 à 12). Il s'agissait d'une fondation commune, c'est-à-dire que les caisses bénéficiaires finançaient la couverture des pertes des caisses déficitaires. Ce principe du « pot commun » permettait à tous les assurés d'avoir les mêmes prestations, que leur caisse soit performante ou non. Mais depuis 2006, l'Ascoop a changé de statut juridique et un plan d'assainissement a été mis en place. Désormais, c'est le principe de la primauté des cotisations

qui s'applique. Autrement dit, chaque caisse offre des prestations plus ou moins bonnes, en fonction de ses ressources.

Actuellement les TN et TRN sont encore à l'Ascoop, mais ils vont en sortir le 1^{er} juillet de cette année pour aller à la Fondation collective Symova. Lors du vote sur ce sujet, les employés des TN ont accepté à la quasi-unanimité de quitter l'Ascoop pour passer à Symova. Concrètement, l'objectif de Symova est de regrouper toutes les caisses qui s'engagent dans un plan d'assainissement, en laissant de côté celles qui ne peuvent pas ou ne veulent pas procéder à ces assainissements. « L'objectif est

d'arriver à un taux de couverture de 100% en 2020 », explique Sébastien Burgy, président de la section TN. Avec un taux de couverture actuel de 85%, la caisse des TN a pris de l'avance dans son plan d'assainissement, puisqu'elle avait jusqu'au 31 décembre 2011 pour atteindre un taux de 84,64%. Mais cela ne s'est pas fait sans un sérieux coup de collier, tant du côté employeur que du côté des travailleurs. Pour atteindre l'échéance précédente (81,23% de taux de couverture au 31.12.2009), les TN ont versé 5 millions et les employés 1 million.

hk

Neuchâtel

Trois défis pour les TN et TRN

Les transports publics du canton attendent l'extension de la convention collective. Le projet de fusion et la sécurité préoccupent aussi les employés.

Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, revient sur trois sujets essentiels évoqués lors de l'assemblée générale de la section SEV-VPT-TN du 17 mai, à savoir: l'extension de la CCT, le projet de fusion entre TN et TRN et les problèmes d'insécurité. Au passage, il tient à souligner l'engagement de Sébastien Burgy, président de la section TN, qui s'est occupé d'organiser la venue du conseiller d'Etat Jean Studer à cette assemblée générale.

contact.sev: Le Conseil d'Etat s'est exprimé sur l'extension de

la CCT cadre neuchâteloise lors de l'assemblée générale des TN. Es-tu satisfait de ces propos ?

Jean-Pierre Etique: Jean Studer s'est montré rassurant mais nous attendons maintenant que cette extension se concrétise. Voici bientôt 18 mois que la CCT est en vigueur et nous attendons toujours la décision du Département compétent, celui de la gestion du territoire. Depuis l'introduction de la CCT en 2009, le SEV a sollicité le Conseil d'Etat à de nombreuses reprises. Je rappelle aussi qu'avant les premières négociations sur cette CCT, le Conseil d'Etat avait transmis un courrier aux directions des TN, TRN et LNM pour les inviter à trouver un accord avec le SEV. Le Conseil d'Etat, les directions des transports publics et

SEV étaient alors tous d'accord sur l'importance de rendre cette CCT cadre obligatoire.

Que pensent les employés du projet de fusion entre les TN et les TRN ?

Certaines questions restent ouvertes, principalement celle des caisses de pension. Les employés des TRN sont particulièrement inquiets à ce sujet car ils ont un taux de couverture plus élevé et ils n'accepteront pas de devoir payer pour que les deux caisses de pensions soient remises à niveau. La seule solution acceptable serait que les prestations de la caisse des TN soient rehaussées au niveau de celle des TRN sans que les employés soient mis à contribution. Ils l'ont déjà suffisamment été!



Echange de points de vues entre Jean-Pierre Etique (à g.) et Jean Studer (à dr.) lors de l'assemblée générale organisée par la section SEV des TN.

Et qu'en est-il des autres aspects de ce projet ?

Le SEV veut qu'une CCT d'entreprise soit négociée avec la nouvelle direction. Nous espérons aussi que les dispositions légales seront respectées en cas de fusion, c'est-à-dire qu'il y ait une consultation des employés et qu'on reçoive les informations requises sur les raisons de cette fusion. Il sera aussi primordial d'obtenir des informations très précises sur l'avenir des caisses de pension.

Parlons maintenant de l'insécurité...

Les agressions à l'encontre

des chauffeurs sont toujours un problème pour le SEV. Je suis satisfait de voir que Jean Studer considère cette question, avec la création d'une sous-commission cantonale spéciale pour les problèmes de sécurité dans les transports publics. Nous nous réjouissons d'être convoqués pour mettre en place cette commission, qui traitera aussi des problèmes de sécurité dans les trains qui circulent dans le canton. Un autre point positif est que Neuchâtel est le premier canton à disposer d'une telle commission. Cela pourra servir d'exemple ailleurs.

hk

VPT BLS: Commission du personnel SEV

Nous rejetons la valse des primes au BLS

Des représentants de toutes les catégories de personnel du BLS sont délégués dans la commission du personnel SEV. De nombreux thèmes étaient à l'ordre du jour de la séance du 6 mai 2010. Les points forts ont été le recrutement des membres au SEV, les restructurations des différents domaines et une première discussion sur les revendications salariales de l'automne. Le gros morceau du jour a été la politique salariale 2010+ qui doit définir le versement futur de primes pour des prestations extraordinaires.

La politique salariale du BLS tient l'affiche depuis longtemps. Déjà en 2008, le BLS a invité le SEV à discuter des primes à octroyer pour des prestations extraordinaires. Mais cela n'avait amené à rien car les idées et revendications des syndicats et de l'entreprise étaient trop opposées. Dans le cadre du renouvellement de la CCT l'année passée, il avait été décidé de reprendre les discussions et de revoir ce

point du système salarial. Lors de plusieurs séances, les positions de l'entreprise et des syndicats ont été discutées en détail. Aujourd'hui encore, les idées des uns et des autres sont très éloignées et un résultat ne semble pas près de tomber. Lors de la séance de la commission du personnel, les délégués ont de nouveau été priés de donner leur avis.

La position est claire: la commission du personnel BLS considère que les primes oscillant entre CHF 500.- et CHF 10000.- (comme le souhaiterait le BLS) sont une mauvaise solution car la différence entre le montant le plus bas et le plus élevé est trop grande. Il faut également des conditions cadres acceptables et des instruments de contrôle efficaces que le BLS ne veut pas définir. Quant à l'idée de doubler le montant pour les primes, le SEV la trouve inacceptable car il y a ainsi le danger que cet argent échappe aux négociations salariales annuelles. L'année 2009 a été positive dans le recrutement des mem-

bres. Les sections BLS ont effectué un bon travail. Le recul massif des membres des dernières années n'a pas pu être complètement stoppé mais l'effectif des quatre sections est resté plus ou moins stable. On a enregistré deux fois plus d'adhésions que ces dernières années. Le potentiel ne manque pas. Le SEV va de nouveau organiser des actions en surface durant le deuxième semestre « pour être avec ses membres ».

Un projet pour une nouvelle brochure de recrutement a été présenté. Il s'agit d'une brochure pour le domaine VPT comprenant une annexe réservée au BLS. Elle sera disponible dans le courant de l'été et largement distribuée.

Le VSLF, qui pendant des années avait critiqué la CCT BLS et le SEV (il avait d'ailleurs lui aussi participé à la négociation de cette CCT), trouve maintenant que la nouvelle CCT, négociée seulement par le SEV, est digne d'être signée et souhaite rejoindre la communauté de négociations.

Le SEV, en particulier les sections de la LPV, sont bien sûr contents du revirement du VSLF et de la reconnaissance du travail fourni par le SEV.

En principe, rien ne s'oppose à une nouvelle adhésion dans la communauté de négociations. Le SEV s'est entretenu avec la direction du VSLF sur les règles futures à observer dans la communauté de négociations et un accord a été trouvé sur une manière d'agir commune.

Une intégration définitive dans la communauté de négociations sera décidée d'ici à la fin de l'année. Les membres de la commission du personnel ont en outre été informés des nouveaux chiffres concernant les diverses institutions de prévoyance du personnel. Malgré une année 2009 difficile, les caisses de pension ont réalisé des gains très confortables. La caisse de prévoyance du BLS enregistre encore un déficit de 82,2 millions de francs, celle de RM un excédent d'env. 10,6 millions de francs. Pour les deux

caisses, les réserves de fluctuations (12% du montant maximal garanti) sont nécessaires) ne sont pas encore, ou pas totalement réunies.

Les mesures conjoncturelles pour le personnel des locomotives fonctionnent, comme elles ont été convenues entre le SEV et le BLS. L'étendue a donc été bien évaluée. Pour l'instant, on ne peut pas encore parler d'une vraie détente de la situation, même si les trains sont de nouveau plus longs et plus lourds. Là aussi, il a été convenu de mener des discussions en été. Le domaine du service des trains est réorganisé. Via une commission d'accompagnement, le SEV a pu exposer ses idées et revendications. Les revendications syndicales majeures étaient: pas de suppressions d'emplois, pas de pertes de salaire et pas de mutations forcées. Le BLS pourra probablement donner suite à ces requêtes.

Jérôme Hayoz, Nick Raduner,
secrétaires syndicaux SEV

VPT BLS: Commission du personnel SEV
Trad. jo



“ Avec Symova, le bon grain est séparé de l’ivraie. Seules les entreprises qui sont prêtes et en mesure de faire quelque chose dans le sens d’un assainissement peuvent y prendre part. Il s’agit d’une bonne solution pour nos membres employés dans ces entreprises. ”

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

Les entreprises de transport à la pointe fondent une nouvelle caisse de pensions

Symova démarre comme prévu le 1^{er}

65 entreprises environ, affiliées jusqu’ici à la Caisse de pensions Ascoop, ont passé à la nouvelle fondation Symova sur la base d’une convention d’adhésion. L’Office fédéral des assurances sociales ayant définitivement pris en charge la surveillance de la nouvelle caisse de pensions, la Symova peut démarrer ses opérations comme prévu le 1^{er} juillet. Les élections du Conseil de fondation auront lieu ces prochaines semaines (voir encadré).

Par Urs Niklaus, directeur de la Caisse de pensions Ascoop et de la nouvelle fondation collective Symova.

Avec plus de 6200 assurés actifs, 3500 bénéficiaires de rentes et un capital de prévoyance de plus de 1,75 milliard de francs, la nouvelle fondation collective des entreprises de transport appartiendra, à l’avenir aussi, aux 100 plus grandes caisses de pensions du pays qui compte

plus de 2000 institutions de prévoyance professionnelle.

Quelques institutions Symova présenteront un taux de couverture de plus de 100%. Les autres se trouvent sur le chemin de l’assainissement prescrit. La direction de l’Ascoop est convaincue que la Symova offre une bonne solution de prévoyance, transparente et avantageuse, et qui permettra de mettre à disposition des

partenaires sociaux une œuvre de prévoyance vieillissante durable et taillée sur mesure pour des entreprises fournissant des prestations d’exploitation.

De nombreuses démissions de l’Ascoop – pas toutes justifiées

Depuis le 1^{er} janvier 2006, après que la restructuration des caisses de pensions de l’Ascoop et les mesures d’assainissement eurent été in-

troduites, respectivement mises en œuvre, plus de la moitié des entreprises et environ un tiers des assurés des caisses de pensions Ascoop les ont hélas quittées. Cela s’est passé avec parfois de très bruyantes « rumeurs de couloir » dans les médias. Les raisons pour lesquelles des entreprises sont parties ne sont pas toujours compréhensibles pour la direction actuelle car l’Ascoop a tiré les leçons des erreurs du

passé et toutes les caisses de pensions sont fondamentalement logées à la même enseigne.

Beaucoup de bonnes raisons pour la Symova

Les entreprises qui se sont affiliées à la Symova sont arrivées en particulier aux conclusions suivantes :

- Les assurés actifs et les bénéficiaires de rentes ont la même espérance de vie,

INFO

Les candidats au conseil de fondation Symova

Le conseil de fondation de la Symova se composera de 5 représentants ou représentants des salarié-e-s et de 5 représentants ou représentants des employeurs. Ils seront élus pour la période administrative du 1^{er} juillet 2010 au 30 juin 2013. Les commissions de prévoyance des quelque 65 institutions affiliées constituent l’organe électoral. Sont candidats pour représenter les salarié-e-s : Christen Eric, électricien aux Chemins de fer du Jura ; Graf Edith, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS/TG ; Hunziker Kurt, capitaine à la Compagnie de navigation du Lac des Quatre-Cantons ; Niederer Heinz, division des finances des Chemins de fer appenzellois ; Reichen Beat, suppléant du chef du département serrurerie/mécanique au BLS.

Sont candidats pour représenter les employeurs : Brägger Urs, directeur des finances et comptabilité de la Südostbahn ; Flury Hans, chef des finances du BLS, membre du conseil de fondation de l’Ascoop depuis de nombreuses années et président de la commission des placements (il est aussi candidat à la présidence du conseil de fondation) ; Germanier Jean-Michel, directeur des Transports publics du Littoral Neuchâtelois ; Stricker Hans-Jakob, suppléant du directeur du Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) ; Trachsel Werner, directeur des Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO). D’autres candidats ou candidates peuvent s’annoncer jusqu’au 31 mai auprès du directeur de la Symova Urs Niklaus (uniklaus@ascoop.ch). Si plus personne ne s’annonce, la candidate et les candidats ci-dessus seront considérés comme élus tacitement. En cas d’élection ouverte, ce seraient les commissions de prévoyance qui procéderaient par écrit à l’élection avec la pondération des voix suivante : une voix pour dix assurés actifs. *Fi*

QUATRE QUESTIONS À URS NIKLAUS, DIRECTEUR ASCOOP ET SYMOVA

contact.sev : A part l’élection du conseil de fondation, que reste-t-il à faire pour que la Symova puisse démarrer le 1^{er} juillet ?

Urs Niklaus : Des papiers valeurs pour environ 1,75 milliard de francs doivent être transférés de l’Ascoop à la Symova et il faut vérifier qu’ils correspondent aux exigences actuelles. Le dossier de chaque assuré doit être établi et les quelque 20 000 dossiers Ascoop doivent être archivés.



Les institutions comptant moins de 21 assurés ne peuvent entrer à la Symova que si elles ne sont pas en sous-couverture, à cause du risque dû aux mutations. Quelles autres solutions existe-t-il ?

Les petits devraient a priori se regrouper pour réduire le risque de sous-couverture par suite de départs (risque dû aux mutations).

Quatre entreprises sont en train de vérifier si elles peuvent fonder une institution de prévoyance commune. Elles auraient alors un contrat d’affiliation commun, devraient se concerter sur un plan de prestations identique et seraient aussi liées solidairement. Dans un tel cas, l’Office fédéral des assurances sociales (OFAS) autoriserait une sous-couverture mais pas dans le cas d’une institution de prévoyance de type coopératif. Dans ce dernier cas, les entreprises auraient des contrats d’affiliation individuels et pourraient avoir des prestations différentes.

Que va-t-il advenir des petites institutions de prévoyance qui restent dans l’Ascoop ?

Nous voulons liquider l’Ascoop car sa petite taille entraîne beaucoup d’inconvénients. Ces institutions devront être transférées à la Symova ou à d’autres caisses. Si cela ne marche pas parce que personne ne veut payer pour leur assainissement et qu’aucune

caisse ne veut dès lors les accepter, elles devront être prises en charge par l’institution supplétive. Le fonds de garantie n’intervient que si une entreprise fait faillite et il ne prend pas en charge le capital qui manque.

Ce sont avant tout des bénéficiaires de rentes sans employeur qui restent à l’Ascoop. Qui doit financer leur déficit de couverture ?

Le capital à disposition pour ces bénéficiaires ne suffira pas à verser les rentes jusqu’à leur décès car le taux de couverture est d’environ 60% et les rendements annuels de plus de 8% ne peuvent pas être atteints. C’est clairement le fonds de garantie qui doit intervenir. Il y a déjà 4 ans que nous avons commencé à l’informer mais il n’a jusqu’ici pas encore dit quand il va reprendre ces bénéficiaires de rentes et ce qu’il adviendra des rentes qui dépassent le minimum LPP. Il doit maintenant faire la lumière.

Propos recueillis par Markus Fischer

DOSSIER

er juillet



Kultur-Casino, Berne, 26 janvier 2005: le conseil coopératif Ascoop, composé de deux représentants ou représentantes de chacune des 182 entreprises de transports publics et touristiques (en haut les représentant-e-s des employeurs, en bas celles et ceux des salariés) qui faisaient alors partie de la Caisse de pensions Ascoop, adopte en votation consultative non seulement des mesures d'assainissement drastiques et le passage de la primauté des prestations à celle des cotisations mais aussi la transformation de l'Ascoop d'une société de type coopérative à une fondation pour le 1.1.2006. Ainsi était créée pour chaque entreprise une institution individuelle de prévoyance avec des plans de prestations individuels, ce qui signifiait une désolidarisation. C'est ensuite concrètement le conseil de fondation de 10 personnes qui a pris les décisions.

quelle que soit la fondation de prévoyance qu'ils choisissent.

- Les rendements du capital de prévoyance sont du même ordre de grandeur pour une stratégie identique de placements mise en œuvre de la même manière.

- Les fondations ne se distinguent les unes des autres que dans les coûts administratifs de direction et de gestion de fortune. S'y ajoutent les coûts éventuels de commercialisation, etc. Et la voie que choisira ici la Symova – comme l'Ascoop au cours des cinq dernières années – est celle de ne pas travailler pour accumuler du bénéfice; les excédents du compte des dépenses administratives et ceux de l'assurance des risques seront reversés aux institutions de prévoyance affiliées. Il n'y aura pas de coûts de publicité ni d'indemnités aux brokers d'assurances. Tout ceci doit être montré de manière transparente aux entreprises et aux assurés.

En résumé: ne sera facturé pour l'administration que ce qui est effectivement déboursé.

- Un autre point déterminant est que les prestations promises sont entièrement financées; on évite ainsi que les générations futures doivent supporter les droits aux prestations des assurés actuels, ceci en accord avec le mandat constitutionnel du 2^e pilier.

Sur la base de ces faits, il faut se poser la question cruciale: qui peut offrir une telle

prévoyance à de meilleures conditions que la fondation Symova? En appliquant tous les principes qui ont été introduits depuis quelques années, nous sommes convaincus qu'une affaire Ascoop ne pourrait plus se produire à nouveau.

Qu'est-ce qu'il advient de la caisse de pensions Ascoop?

Comme évoqué précédemment, plus de 6200 assurés actifs ont passé à la Symova.

S'y ajoutent environ 3000 assurés actifs qui passent à une autre institution au 1^{er} juillet. Ne restent dans la caisse de pensions de l'Ascoop qu'une dizaine d'entreprises avec 80 assurés actifs et environ 420 bénéficiaires de rentes. Pour ces derniers, il s'agit en particulier de bénéficiaires de rentes qui ne peuvent plus être attribués à un employeur et n'ont personne pour s'acquitter des mesures d'assainissement correspondantes.

En d'autres termes: dans quelques années – cela dépend du rendement des placements – les moyens financiers nécessaires pour que soient versées les prestations de retraite à ces rentiers manqueront. Le conseil de fondation de la Caisse de pensions Ascoop a décidé dans sa dernière séance de soumettre à l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS), en tant qu'organe de surveillance, une proposition de liquida-

tion de la fondation. Si cette liquidation est acceptée, le contact devra être pris sans délai avec le fonds de garantie LPP pour que soit assuré le versement des prestations actuelles jusqu'au décès des bénéficiaires. Pour les quelques assurés actifs restants aussi, il faudra chercher des solutions d'assurance (Symova?) pour que les droits de ces assurés soient garantis.

La vice-présidente SEV Barbara Spalinger s'exprime sur Symova

« Nous ne laissons pas tomber les assurés de l'Ascoop ! »

Pour Barbara Spalinger, Symova est une bonne chose car elle a déjà poussé divers employeurs à se pencher activement sur le refinancement de leur caisse de pensions, alors qu'auparavant ils ne s'en sont pas beaucoup préoccupés.

contact.sev: Si l'on voulait être mauvaise langue, on pourrait dire que les entreprises les plus riches se désolidarisent des plus pauvres en passant à Symova. Pourquoi le SEV prête-t-il main-forte à cela ?

Barbara Spalinger: Avec Symova, un trait est tiré sur le passé et une nouvelle base saine est jetée. Certains employeurs n'ont rien fait, ou pas grand-chose, pour assainir leur caisse de pensions. Avec Symova, le bon grain est séparé de l'ivraie. Seules les entreprises qui sont prêtes et en mesure de faire quelque chose dans le sens d'un assainissement peuvent y prendre part. Il s'agit d'une bonne solution pour nos membres employés dans ces entreprises et nous ne pouvons pas leur dire de refuser cette solution par solidarité !

Il s'agit donc vraiment d'une désolidarisation ?

La désolidarisation a commencé début 2006 avec le passage de l'Ascoop d'une fondation commune à une fondation collective. Il ne sert à rien de verser maintenant des larmes de crocodile. Même si la situation n'est pas aisée pour les entreprises restant à l'Ascoop, Symova est une bonne chose car elle a déjà poussé divers employeurs qui n'avaient jusqu'à présent pas beaucoup agi à se pencher sur la question d'un refinancement. Voire à quitter l'Ascoop pour



Devant les délégués au conseil coopératif de l'Ascoop en janvier 2005, Barbara Spalinger demande au Conseil de fondation de ne pas prendre de décision sur le transfert de l'Ascoop d'une fondation commune à une fondation collective avant que les employeurs n'aient définitivement accepté de participer dans une certaine mesure à l'assainissement. « Si le Conseil devait malgré tout décider aujourd'hui, le SEV considérerait que les employeurs prenant part à cette décision devront répondre de l'engagement des employeurs. » Cependant, beaucoup d'employeurs ne se sont entre-temps toujours pas penchés sur le problème du refinancement de leur caisse de pensions. Actuellement, seules les entreprises qui sont prêtes et en mesure de faire quelque chose dans le sens d'un assainissement peuvent intégrer Symova.

accepter une autre solution que Symova. Cela peut également être positif pour les assurés, comme le montre le passage des entreprises de transport vaudoises à la fondation collective Profelia soutenue par le Canton.

Comment les institutions de prévoyance restées dans l'Ascoop peuvent-elles faire face à la sous-couverture et offrir des prestations convenables au personnel assuré ?

La situation change selon les entreprises. Celles qui comportent moins de 21 assurés ne peuvent entrer à Symova que si elles ne présentent aucune sous-couverture. Ceci à cause du risque de mutation : si sur 12 ou 15 assurés, l'un d'eux sort de la caisse en prenant avec lui sa prestation de libre-passage, la sous-couverture prend l'ascenseur et un assainissement devient incontournable. Mais une si

dant possible de fonder une institution de prévoyance commune à plusieurs entreprises. Dans cette perspective, des discussions ont actuellement lieu afin que plusieurs entreprises touristiques de l'Oberland bernois puissent intégrer Symova.

Est-ce que l'Ascoop n'est plus qu'un modèle de fin de série sans avenir durable ?

C'est certainement le cas, mais les assurés restant dans l'Ascoop ne seront pas abandonnés au moment de la liquidation. Le SEV va continuer à s'engager à fond pour eux. Il continuera à être représenté au Conseil de fondation au minimum jusqu'à la fin de l'année par l'administrateur des finances Ruedi Hediger et le secrétaire syndical SEV Peter Hartmann va aussi y siéger.

Le danger est-il grand que les entreprises faisant partie de l'Ascoop fassent faillite à cause des problèmes de caisse de pensions ?

Ce danger est difficile à évaluer depuis l'extérieur mais il existe, en particulier pour les petites entreprises de remontées mécaniques qui doivent investir des fonds dans la caisse de pensions pour suivre les prescriptions d'assainissement. Mais personne ne veut que de telles faillites soient causées, car ce n'est pas le but d'une prévoyance vieillesse de mettre en péril l'entreprise.

Le SEV a toujours fait remarquer que la Confédération n'avait pas seulement une responsabilité face à la Caisse de pensions CFF mais aussi vis-à-vis de l'Ascoop, mais le Conseil fédéral n'a toujours pas octroyé de contribution. Qu'en penses-tu ?

La Confédération a une position différente face à l'Ascoop par rapport à la Caisse de pensions CFF car

les entreprises de transport concessionnaires (ETC) membres de l'Ascoop ne lui appartiennent pas entièrement, voire pas du tout, mais elles sont (aussi) la propriété des cantons et/ou des communes. Pour chaque ETC, le propriétaire est responsable. S'il y a plusieurs propriétaires (avec plus ou moins de moyens), la recherche d'une solution est naturellement plus compliquée que dans le cas d'un propriétaire unique. En outre, il y a des ETC qui se sont activées depuis longtemps déjà pour assainir leur caisse de pensions, par exemple en vendant des immobiliers, alors que d'autres n'ont rien fait. La Confédération doit tenir compte de ce genre de différences car elle est tenue de traiter tout le monde sur pied d'égalité. Mais cela signifie aussi qu'elle doit soutenir l'assainissement des caisses de pensions de toutes les entreprises dont elle est en partie propriétaire.

La situation des caisses de pensions a des conséquences sur la capacité de certaines entreprises à être concurrentielles sur le marché du travail et dans les mises au concours. Ne faudrait-il pas mettre un frein à ces coups portés à leur capacité de concurrence ?

Un trou dans la caisse de pensions pourrait être effectivement décisif lors d'une mise au concours, par exemple si un concurrent étranger est en mesure de soumettre une offre à meilleur prix étant donné que dans son calcul, il ne doit pas tenir compte des coûts liés à l'assainissement de la caisse de pensions. Ceci est très problématique et soulève une fois de plus la question de la pertinence des mises au concours.

Sections

Judi 27 mai
20 h 15
Cabane de l'Ecaille (Promenade Berthoud), Yverdon

■ **VPT Nord vaudois**
Assemblée générale de printemps

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

Le secrétaire : J.-P. Baudat

Vendredi 28 mai
de 15 h à 22 h
Cave GESTL
Lausanne

■ **VPT tl**
Ouverture de la cave GESTL

Nous vous attendons nombreux pour notre traditionnelle grande ouverture de mai.
Une dégustation de la maison Dizerens vous sera offerte!
Le repas pour les personnes inscrites lors de notre souscription sera servi à partir de 18 h 30.

Le comité sera heureux de vous accueillir chaleureusement et vous propose les actions de vins suivantes : Lutry La Vignette Fr. 8.- au lieu de Fr. 9.10; Pinot Noir Fr. 9.50 au lieu de Fr. 11.50; Rosé L'Œil de Perdrix Fr. 9.- au lieu de Fr. 10.-; Calamin Fr. 10.- au lieu de Fr. 13.50.

Votre comité GESTL

Mardi 1^{er} juin
19 h 30
Salle des Vignerons du Buffet de la Gare
Lausanne

■ **SBV Ouest**
Assemblée générale des membres

Le point fort de cette assemblée générale de printemps sera la discussion sur le projet du nouveau système salarial ToCo. Quelles couleuvres veut-on encore nous faire avaler? Invités: Nick Raduner, secrétaire syndical SEV, spécialiste des questions salariales, et Patrick Rouvinez, de SEV Assurances, Lausanne.
Participation libre à l'assemblée, inscription pour le souper qui suivra nécessaire au 024 441 85 70 ou alainuldry@sunrise.ch ou mémo u143741.
Venez nombreux!

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

Lundi 28 juin
20 h
Restaurant L'Orange Mécanique au-dessus de Nyon

■ **VPT NStCM/TPN**
Assemblée générale ordinaire

Ordre du jour: Résultats CCT et divers.

Tous les membres sont cordialement conviés à cette assemblée. Les retraités sont également les bienvenus.

Le comité

Mercredi 30 juin
Dès 19 h
Dépôt de Chandolan
Fribourg

■ **VPT TPF urbains**
Traditionnel souper de la section

La fiche d'inscription est affichée au dépôt. Merci de vous inscrire au plus vite.

Le comité

Mercredi 2 juin

■ **VPT tl**
18 h 30 : assemblée générale statutaire

Ordre du jour:
1. Opération statutaire du Groupe économique de la cave (GESTL);
2. Opération statutaire de la section (communications, rapport du président, rapport du caissier, rapport de la commission de gestion, élection d'un membre de la commission de gestion, divers).

Lausanne
Maison du Peuple,
salle 4,
place
Chauderon

Mardi 8 juin
19 h 15
Restaurant Le Jura, Bassecour

■ **USG Union syndicale jurassienne**
Assemblée des délégués de l'USG.

Pour la verrée et le repas qui suivront, prière de s'inscrire par mail ou fax au secrétariat de l'USG, fax 032 423 28 26, e-mail : usj@bluemail.ch

19 h 30 : assemblée générale extraordinaire

Ordre du jour:
1. Résultats des négociations sur le renouvellement de la convention collective de travail (CCT tl);
2. Votation sur l'acceptation, le refus ou la suite à donner.

Cette assemblée extraordinaire est très importante pour le futur de vos conditions sociales et de travail. C'est vous qui déciderez ce soir-là! Après, ce sera trop tard! Vous ne pourrez plus dire: «Pourquoi le syndicat a accepté ou refusé la nouvelle CCT tl?»
Collègues syndiqués, à vous d'être présents, venez débattre et décider!

Le comité

A l'issue de la partie statutaire, nous aurons droit à une brève présentation des enjeux du référendum contre le démantèlement de la LACL.
Le comité directeur compte sur la participation de toutes les fédérations affiliées.

Jean-Marc Plumey, président et Thomas Sauvain, secrétaire

NÉCROLOGIE

Jean-Michel Pasche



J.-M. Pasche, 1947-2010

Notre cher ami Jean-Michel Pasche nous a quittés le jour de la sortie de l'Amicale 1963, le 8 mai 2010.

Ses collègues de la volée ont tout juste eu le temps de le saluer lors de sa montée dans le train, au départ de la gare de Romont. Pris d'un malaise, Jean-Michel n'a malheureusement pas pu être réanimé malgré les tentatives de deux secouristes à bord du train.

Nous venons de perdre un collègue aimé de tous. Son absence sera durement ressentie au sein de l'Amicale comme auprès de sa famille et de ses amis.

Nous conserverons de Jean-Michel le souvenir d'un collègue attachant et fidèle, toujours souriant, qu'il faisait bon rencontrer. Sûr qu'il va nous manquer lors de nos prochaines réunions.

A sa famille et particulièrement à son frère Daniel, collègue CFF, nous exprimons notre plus vive sympathie.

Amicale 63

DÉCÈS

René Baechler, chef de train retraité, Genève, décédé le 15 mai dans sa 70^e année. Membre PV Genève.

Charles Bonjour, chef d'équipe de manœuvre retraité, Lausanne, décédé le 4 avril dans sa 87^e année. Membre PV Vaud.

Mohand Bouaziz, chef de manœuvre retraité, décédé le 30 avril dans sa 68^e année. Membre PV Genève.

Hedy Eggli, veuve d'Alfred, Lyss, décédée le 12 mai dans sa 81^e année. Membre PV Bienne.

Albert Henrioux, aide garde auxiliaire retraité, St-George, décédé le 7 mai dans sa 96^e année. Membre PV Vaud.

Daniel Jaquier, monteur LC retraité, Crissier, décédé le 31 mars dans sa 82^e année. Membre PV Vaud.

Hans Marbot, chef de groupe retraité, Lyss, décédé le 21 février dans sa 77^e année. Membre PV Bienne.

Marcel Mellone, mécanicien retraité, décédé le 10 mai dans sa 94^e année. Membre PV Genève.

Marc-Henri Nicollier, mécanicien retraité, Renens, décédé le 4 mai dans sa 74^e année. Membre PV Vaud.

Jean-Michel Pasche, chef du mouvement retraité, Romont, décédé le 7 mai dans sa 64^e année. Membre PV Fribourg.

Pensionnés

Mardi 15 juin

■ PV Fribourg
Course annuelle
à Stein am Rhein,
Schaffhouse

Inscriptions: les inscriptions doivent parvenir, **sans faute, jusqu'au 11 juin 2010**, par téléphone auprès du vice-président Franz Rohner, tél. 026 493 2015, par e-mail: franzrohner@bluewin.ch, ou du caissier Francis Lambert, tél. 026 322 2161 ou par e-mail: francis.lambert@bluewin.ch

Horaires: Fribourg dép. 08h04 voie 3, Winterthur arr. 10h05 voie 4, dép. 10h12 voie 7, Stein am Rhein arr. 10h52. Transfert à pied (environ 10 min) jusqu'à l'hôtel Adler, situé au Rathausplatz.

Repas: potage du jour – bœuf braisé, garniture de légumes, gratin dauphinois – dessert.

Prix après participation de la caisse: Fr. 28.- qui seront encaissés directement avec les boissons, par le personnel de service.

Stein am Rhein dép. 13h30 du débarcadère: en bateau, Schaffhouse arr. 14h45. Temps libre pour visiter le Munot (débarcadère – gare environ 15 minutes à pied).

Schaffhouse dép. 16h14 voie 3, Winterthur arr. 16h42 voie 6B, dép. 16h58 voie 3, Fribourg arr. 18h54. Chaque participant s'occupe de son titre de transport: carte journalière ou AG.
M. Kolly, secrétaire

Mercredi
23 juin

■ PV Valais

Sortie annuelle 2010 à
Zornasco (Italie), dans
le Val Vigezzo

Notre sortie annuelle aura lieu le mercredi 23 juin 2010. Nous voyageons en train jusqu'à et au retour de Domodossola. De Domodossola jusqu'à et au retour de Zornasco en bus. Un menu typiquement italien de 4 plats, plus le dessert nous sera servi au restaurant Pescheira. Votre participation de 25 francs par personne comprend l'apéritif, le repas, le vin, l'eau minérale, un café crème et le transport par bus. L'encaissement se fera au restaurant, veuillez préparer la monnaie en euros s.v.p. Merci d'avance.

Inscriptions: auprès du collègue **Rudolf Luggen, case postale 493, 3900 Brigue. Tél. 027 923 21 39 ou 024 481 42 00. E-mail: luggen.rudolf@sunrise.ch.** Au plus tard, jusqu'au **15 juin 2010**, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de février dernier. (Pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, un téléphone ou une carte postale feront également l'affaire). N'oubliez pas votre passeport ou votre carte d'identité.

Titres de transport: carte annuelle, carte journalière FVP ou billet Domodossola aller-retour.

Horaire

Aller: Saint-Maurice dép. 9h28, Martigny 9h38, Sion 9h54, Sierre 10h04, Brigue arr. à 10h30. Changement de train. Brigue dép. 10h44, Domo arr. 11h12. Départ des bus à 11h30. Arr. à Zornasco à 12h env.

Retour: Zornasco dép. à voir sur place. Domo dép. 18h10, Brigue arr. à 18h39. Brigue dép. à 18h57.

Pour les retours individuels, les informations seront données sur place par le président. Le comité espère une forte participation.

Frédery Imhof, président

Mardi 15 juin

■ PV Neuchâtel

Croisière sur le lac des
Quatre-Cantons

Pour s'inscrire, verser 40 francs (32 fr. avec AG 1^{re} classe) par personne au compte postal 20 - 2193 - 2 (si possible par virement). Délai: samedi 5 juin.

La Chaux-de-Fonds, dép. 7 h 42. Neuchâtel arr. 8 h 19 / dép. 8 h 27. Changement à Zurich – Flüelen arr. 11 h 14. Apéritif sur le quai. Repas en 1^{re} classe à bord du bateau à vapeur, départ 12h. Menu: salade mêlée avec amandes grillées et tomates-cerises; steak haché « Ennetbürger » avec pommes purées et légumes; petite coupe de cerises « Weggis » avec glace vanille; vin rouge, eau minérale et café. Arrivée à Lucerne 14 h 47. Départ du train 15 h 57, changement à Berne, Neuchâtel arr. 18 h 27, La Chaux-de-Fonds arr. 19 h 16. Titres de transport: AG ou CJ.

Le comité

Jeudi 17 juin

■ SEV-TPG retraité-e-s

Sortie des jubilaires

La section SEV-TPG retraité-e-s, chargée d'organiser la sortie des jubilaires du 17 juin, prie instamment les bénéficiaires qui ne l'ont pas encore fait de renvoyer leur bulletin d'inscription en leur possession dans les meilleurs délais. Aucune personne n'est inscrite d'office.

*Marc-Henri Brélaz,
président*

Mardi 22 juin

■ VPT retraité-e-s

Assemblée de
la branche retraité-e-s
de la sous-fédération
VPT

L'assemblée annuelle de la branche retraité-e-s de la sous-fédération VPT aura lieu le mardi 22 juin à 10 h au Congress Hotel à Olten.

*Kurt Nussbaumer,
président central*

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.-

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

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

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

CONFÉRENCE-DÉBAT AVEC MEINRAD PITTET, ACTUAIRE-CONSEIL SUR LE THÈME: « APRÈS LE 7 MARS, QUELS ENJEUX POUR QUELS TAUX ? »

Cette conférence-débat aura lieu le **jeudi 17 juin à 18 h 30** au **Buffet de la Gare de Lausanne**, à l'issue de l'assemblée générale de l'ARPIP (Association des représentants

du personnel dans les institutions de prévoyance).



La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le **10 juin**.

Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au **2 juin à 10 h**.

Assemblées des délégués de la sous-fédération du personnel des locomotives LPV du 12 mai 2010 à Berne

Réorganisation et 20 propositions

Les délégués, invités et observateurs ont vécu une assemblée des délégués plutôt calme. Malgré tout, quelques voix critiques se sont élevées sur certains points de l'ordre du jour.

En ouverture, l'assemblée des délégués a gardé une minute de silence à la mémoire des collègues Martin Bräuchi, mécanicien au dépôt de Berne, et Bruno Keller, mécanicien au dépôt de Brigue, tous deux trop tôt disparus.

Nouveau règlement de gestion

La réorganisation interne de la sous-fédération LPV a été le premier point important traité par l'assemblée des délégués. Benjamin Kälin a rapidement rappelé les enjeux de cette réorganisation. Le nombre de membres de la commission centrale sera réduit afin de rendre cette commission plus flexible. Les problèmes des sections seront traités au sein de groupes de manière plus ciblée et non plus en mélangeant les domaines P, G, BLS et RhB. Les participants aux assemblées de sections devraient ainsi connaître des séances mieux ciblées. Cette réforme de structure a suscité des discussions. Au vote final, le nouveau règlement de gestion a été accepté à une nette majorité. Il entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Les nouveaux responsables de la sous-fédération ont été élus à l'unanimité.

Exposés instructifs

Le vice-président Manuel Avallone a évoqué l'état actuel des relations entre le SEV et les CFF. Le secrétaire syndical Jürg Humi a présenté de manière plus spécifique ce qui se trame au sein de la Division voyageurs. Après le repas de midi, les délégués ont pu entendre les interventions de Fridolin Disler, président de la commission du personnel CFF, et de Martin Allemann, spécialiste des questions relatives au temps de travail au secrétariat central SEV à Berne. Fridolin Disler a

rappelé pourquoi et comment la commission du personnel a vu le jour. Après ce rappel historique, il a évoqué les thèmes actuels traités par la commission et quelles sont ses futures orientations. Pour sa part, Martin Allemann a montré comment les différents partenaires sociaux de SEV interprètent la notion de durée maximale du temps de travail.

Propositions

Sauf une exception, les 15 propositions déposées par les sections ont été acceptées sur recommandation du comité central. Et sur les cinq propositions urgentes, quatre ont été acceptées. Les comptes 2009 de la sous-fédération, ainsi que ceux du fonds de solidarité ont été acceptés comme une lettre à la poste. Le budget 2011 a également été approuvé à l'unanimité.

Sous le point « affaires courantes », on a abordé le thème du profil professionnel des mécaniciens de la Division Voyageurs CFF. Tout le monde attend impatientement les détails de ce nouveau profil qui aura des répercussions sur les discussions de la réforme du système salarial ToCo.

Les collègues Urs Roth, vice-président Cargo, Andreas Weisstanner, retraité RhB, Bruno Graf, président de la commission de gestion, et Andreas Husmann, président du jour, quittent leurs fonctions. Ils ont été chaleureusement remerciés pour leur engagement et un présent leur a été remis. Urs Mächler et Peter Wütrich, délégués démissionnaires, étaient absents mais ils ont également été remerciés pour leur engagement.

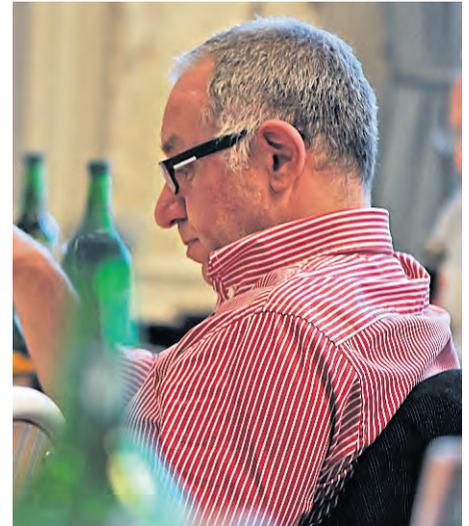
Résolutions

Deux résolutions ont été acceptées à l'unanimité par l'assemblée des délégués: l'une condamne une nouvelle subdivisionnalisation de la Division Voyageurs CFF et l'autre dénonce la création d'une nouvelle société CFF Cargo International (lire encadré ci-contre).

J. Bader/AC



Le président central LPV Rinaldo Zobe.



Le vice-président Manuel Avallone.



Documents de travail des délégués.



Plusieurs invités ont participé à cette assemblée.

RÉSOLUTIONS SUR LA SUBDIVISIONALISATION ET CFF CARGO

• L'assemblée des délégués de la LPV prend connaissance avec grande inquiétude des changements prévus par la direction P-OP-ZF concernant le futur concept de formation pour les aspirants mécaniciens de locomotives. Les délégués LPV considèrent que la durée de formation prévue et son étendue sont en dessous du minimum acceptable. Les délégués LPV sont également persuadés que la répartition simultanément prévue du personnel existant entre trafic régional et trafic longue distance (subdivisionnalisation) agit négativement sur la motivation et l'identification avec la profession, ce qui représente un risque latent au niveau de la sécurité. La monotonie quotidienne avec toujours les mêmes trains et véhicules sur les mêmes tronçons est une bombe à retardement. Avec l'introduction de mécaniciens régionaux ou RER, le temps de formation du futur personnel des locomotives

sera vraiment réduit au minimum. Les économies découlant du concept de production et de formation prévu réalisées sur les coûts de formation et de formation continue sont marginales et bénéfiques seulement à court terme. Au vu des fluctuations à venir (env. 1000 mécaniciens en dix ans), les jeunes mécaniciens de locomotives devront de toute façon suivre une formation complémentaire. Et ils recevront alors le plein salaire... L'assemblée des délégués se prononce à une grande majorité contre une autre subdivisionnalisation car cela provoquerait une monotonie de la profession. Cela est à éviter absolument. Les délégués de la LPV exigent des entreprises que la formation continue à être assurée à un niveau élevé. Une formation moins complète et la monotonie sur la place de travail auraient des répercussions graves sur la qualité et la sécurité des transports publics.

• L'assemblée des délégués de la LPV prend connaissance de la situation économique dans laquelle se trouve actuellement CFF Cargo ainsi que des mesures que le Conseil d'administration et la direction veulent introduire à CFF Cargo. Une des options possible est l'externalisation du trafic marchandises international qui serait alors transféré dans une filiale. L'assemblée des délégués LPV est persuadée que le personnel employé aux CFF et dans ses filiales doit avoir les mêmes conditions d'engagement régies par une convention collective de travail. Au cas où l'on en arriverait à une externalisation du trafic marchandises de transit, l'assemblée des délégués LPV exige du Conseil d'administration et de la direction de l'entreprise des CFF SA l'ouverture de négociations CCT avec les partenaires sociaux afin d'obtenir pour cette filiale une CCT équivalente à celle des CFF.

Assemblée des délégués de la sous-fédération du personnel de la manœuvre (RPV) au centre de congrès Ador à Berne

Trop de pression pour les gens de la manœuvre

Après que des dizaines de postes ont été supprimés dans les gares de triage d'infrastructure, c'est maintenant à CFF Cargo qu'il faut s'attendre à d'autres démantèlements. Mais la sous-fédération RPV ne l'acceptera pas ainsi.

«Assez c'est assez!» a lancé le président central (PC) Hanspeter Eggenberger aux délégués. Et ceux-ci l'ont approuvé en apposant leur signature sur une pétition aux responsables des divisions CFF Voyageurs, Infrastructure et Cargo. Elle les somme de ne pas continuer à abuser des gars de la manœuvre en tant que «facteurs d'économies». Car c'est bien à quoi on va arriver si Cargo, dans le futur, persiste à reporter les coûts de chaque prestation de manœuvre en trafic intérieur suisse sur les clients, même si cela les fait passer au camion. Ce serait un très mauvais service pour l'environnement, c'est pourquoi la politique doit s'en mêler! De plus, chaque recul



de prestations chez Cargo se traduit par des baisses de trafic dans les gares de triage...

Ne pas économiser sur le dos des gens de la manœuvre signifie aussi: leur donner des perspectives. Cela signifie leur donner la possibilité d'entreprendre à temps des recyclages et des formations complémentaires pour d'autres tâches, si véritablement le volume de

manœuvre doit baisser à l'avenir. C'est ce qu'a souligné aussi le vice-président Manuel Avallone dans son exposé, devant les 33 délégués et les invités.

Un des objectifs principaux de la RPV pour 2010, a dit le PC, va être d'accompagner les réorganisations et de lancer des actions pour se faire entendre si nécessaire. Un autre objectif est celui de

maintenir un haut degré d'organisation et si possible de l'augmenter encore – par exemple par une distribution de sandwiches avec les secrétaires syndicaux du SEV, comme cela a été fait en 2009 à la RPV Genève.

Le recrutement des membres est une tâche primordiale

«C'est vous qui savez le mieux qui vous pouvez en-

PÉTITION

ASSEZ C'EST ASSEZ !

Les gens de la manœuvre ne sont plus d'accord d'être considérés par l'entreprise comme des «facteurs d'économie». Il ne suffit plus de nous exprimer vos remerciements, nous attendons de la considération de la part de l'entreprise CFF. Nous exigeons des perspectives pour les gars de la manœuvre, NOA ne doit constituer que la solution ultime. Nous, les gens de la manœuvre, n'accepterons simplement plus de nouvelles suppressions de postes.

Pétition de l'Assemblée des délégués de la sous-fédération RPV, du 5 mai 2010 à Berne, à l'adresse des divisions CFF Voyageurs, Cargo et Infrastructure

core recruter parmi vos collègues!» a dit le PC. Et le caissier central Heinz Schneider a suggéré de s'adresser immédiatement à ceux qui terminent leur apprentissage et qui arrivent aux CFF. L'effectif des membres de la RPV est tombé en 2009 de 1524 à 1310, avant tout par des transferts à la sous-fédération TS, comme mentionné par Schneider. «Ce chiffre ne doit pas continuer à baisser sinon nous allons rencontrer des problèmes financiers dans trois à quatre ans, car 200 membres cela fait 7200 francs de cotisations en moins!» a-t-il averti. Les comptes annuels 2009 ont bouclé avec un bénéfice de 23029 francs. Comme la RPV dispose encore d'une certaine fortune, l'excédent de dépenses de 6500 francs budgété pour 2011 n'est pas encore trop préoccupant.

La réforme des structures de la RPV est maintenant accomplie. Après diverses fusions, elle compte encore 14 sections. Les délégués ont approuvé le règlement de gestion mis à jour. La section de Zurich a de nouveau un comité.

Les commissions du personnel ont indiqué qu'il faut annoncer jusqu'en juin les défauts des locaux de service. Saisissez cette occasion!

Fi / trad SA

ÉLECTIONS ET DÉPARTS – POSTE VACANT À LA CC

Les délégués ont élu Ruedi Frank, caissier de la section RPV Winterthur-Schaffhouse depuis de nombreuses années, à la commission de gestion (CdG) de la RPV; il succède à Willi Kessler qui se retire car le temps lui manque. Le membre suppléant de la CdG Reinhold Kohlhuber se retire aussi après une année seulement car il passe à la compagnie privée Nyon-St-Cergue-La Cure et donc à la sous-fédération VPT. Il est remplacé par René Senn de la RPV Südostschweiz. A part Willi Kessler, l'Assemblée a aussi pris congé de Christian Eichenberger qui a reçu un cadeau pour sa participation de longues années durant à la commission centrale (Cce), activité à laquelle il doit renoncer par manque de temps et pour des raisons familiales. Les candidatures à ce poste vacant sont les bienvenues, en particulier celles de la Suisse romande qui n'est actuellement pas représentée à la Cce. La RPV déléguera le secrétaire central Bruno Kirchofer au Congrès de l'USS en novembre.



Ruedi Frank, nouveau membre CdG.



René Senn, nouveau membre suppléant CdG.

TOCO – UN PROJET DE CFF SA

Nick Raduner, secrétaire SEV, a montré ce que les CFF visent avec le projet «Total Compensation»: en font partie l'évaluation des fonctions, le système salarial et l'évaluation personnelle, en fait tout ce qui touche à l'argent. Les exigences physiques et les conditions de travail ne devraient plus compter que pour 12% dans l'évaluation des fonctions mais les compétences professionnelles compteraient pour 28%, les compétences de conduite et de conseil, les compétences sociales et les compétences individuelles comptant chacune pour 20%. Le SEV demande des alternatives avec d'autres pourcentages, même si cela ne plaît pas aux CFF qui devraient tout reprendre à zéro. Pour le SEV, l'estimation à la baisse envisagée jusqu'ici par les CFF pour les contraintes de bruit, de travail de nuit ou d'intempéries est injuste car elle défavorise les professions manuelles. «Nous sommes contre une redistribution du bas vers le haut», a souligné Raduner. «On n'a pas le droit d'économiser sur les bas salaires.» Et il a mis en garde qu'une compensation pour les perdants via une garantie des droits salariaux acquis ne serait pas une bonne solution car le salaire serait gelé pour des années. Et les jeunes collaborateurs sans droits acquis seraient encore plus frustrés. «Ce serait du poison pour la solidarité!»

Fi

Angle droit

Le devoir d'assistance de l'employeur

Voici une vue d'ensemble d'un sujet général essentiel : les devoirs de l'employeur concernant la protection de la santé de ses employés.

Le devoir d'assistance de l'employeur signifie qu'il doit prévenir toute atteinte à la santé de ses employés et cela aussi bien au niveau physique que psychologique. Voici point par point ce que recouvre ce devoir d'assistance.

Après avoir suivi des cours de perfectionnement durant son temps de loisirs, le collaborateur Dupont (nom d'emprunt) souhaite obtenir un emploi correspondant à sa formation. C'est alors qu'il est victime d'un accident de travail, les freins du véhicule d'entreprise qu'il conduisait n'ayant pas fonctionné suite à une défectuosité qui était connue. L'équipe de la protection juridique accompagne ensuite le collaborateur dans ses démarches. Les travailleurs bénéficient en principe de multiples protections de leur santé et de leur personne. Le devoir de loyauté à l'égard de l'employeur et les intérêts justifiés de celui-ci constituent la limite. Cela signifie pour notre collaborateur Dupont qu'il n'a pas droit à un nouvel emploi au sein de l'entreprise. Mais le devoir d'assistance requiert de l'employeur qu'il entretienne le véhicule d'entreprise de façon à ce qu'aucun accident occasionné par une défectuosité technique évitable ne puisse se produire. Outre les prestations ordinaires versées lors d'un accident, l'équipe de la protection juridique est en l'occurrence parvenue à obtenir des indemnités pour tort moral en faisant valoir la faute grave commise par l'employeur.

Le terme de devoir d'assistance de l'employeur est souvent utilisé lors de tels événements. Que recouvre-t-il exactement ?

Les rapports de travail constituent ce qui est appelé un contrat de durée. Celui-ci est caractérisé par un lien très marqué avec la personne du

fait que le travailleur est tenu de fournir lui-même ses prestations au travail. En contrepartie, l'employeur doit verser un salaire au travailleur. Certaines obligations découlent de ce lien marqué avec la personne, tels le devoir de loyauté pour le travailleur et le devoir d'assistance pour l'employeur. L'article 328 du Code des obligations, la loi sur le travail et la CCT en vigueur constituent les bases légales du devoir d'assistance. L'employeur est tenu, dans les rapports de travail, de respecter et de protéger la personnalité du travailleur, de manifester les égards voulus pour sa santé et de veiller à la sauvegarde de la moralité.

Protection générale – protection de la personnalité

L'employeur est tenu de s'abstenir de toute atteinte à la personnalité du travailleur qui n'est pas justifiée par le contrat de travail. Il s'agit en l'occurrence d'atteintes des supérieurs, des collaborateurs ou de tiers, tels clients ou fournisseurs. Sont protégés l'intégrité corporelle et mentale, l'honneur personnel et professionnel, la position et la réputation dans l'entreprise, la sphère secrète, la liberté d'expression et la liberté d'affiliation à un syndicat.

Le travailleur peut exprimer librement son opinion sur des sujets les plus divers, mais aussi sur l'entreprise, sans devoir craindre des sanctions. Les règles de la bienséance et du devoir de loyauté envers l'entreprise constituent les bornes à ne pas franchir. L'affiliation à un syndicat ou la participation à une commission du personnel ne saurait en aucun cas être sanctionnée.

L'honneur personnel et professionnel forme un vaste champ d'action. L'employeur se doit d'honorer le travail bien fait. Mais il relève de sa compétence de déterminer de quelle manière il le fait. On ne peut ordonner à un collaborateur d'être motivé, comme on ne peut qu'attirer l'attention d'un employeur sur le fait que

l'estime portée à autrui constitue un bon instrument de conduite du personnel. A leur place de travail, les employés se meuvent au sein d'une communauté d'intérêt en vivant parfois une cohabitation forcée susceptible de porter atteinte à l'honneur personnel. L'employeur doit veiller à ce que des humiliations et atteintes à l'honneur ne se produisent pas et à ce qu'un climat empreint de savoir-vivre et de respect mutuel règne dans l'entreprise. Le harcèlement au travail, à savoir le fait de marginaliser systématiquement un membre du groupe sans raison va-

lable, sera également banni par l'employeur.

L'employeur se doit de respecter la sphère secrète ou privée de ses employés. Des problèmes se posent en particulier en lien avec la surveillance du personnel au moyen d'enregistrements vidéo, les écoutes téléphoniques ou le contrôle des activités déployées à l'ordinateur. L'employeur n'est en outre autorisé à faire usage des données personnelles des collaborateurs et collaboratrices que dans le cadre du contrat de travail. Cela signifie que seules les données nécessaires aux rapports de tra-

vail peuvent être utilisées. Les travailleurs peuvent consulter ces données et les faire rectifier si cela s'avère nécessaire.

La protection de la santé

L'employeur veille à ce que les installations et les outils de travail soient entretenus de façon à protéger au maximum les travailleurs contre les accidents. Cela signifie également qu'il lui incombe d'instruire le personnel en matière de sécurité au travail et de s'assurer que les instructions portant par exemple sur le port de l'équipement personnel de protection ou sur la consommation de stupéfiants sont respectées.

La sauvegarde de la moralité

L'employeur veille à l'égalité entre femmes et hommes et prend les mesures qui s'imposent pour éviter toute violence sexuelle. Les discriminations liées à l'origine et à la religion sont également bannies.

Autres devoirs d'assistance

L'employeur est tenu d'accorder des vacances et des temps de repos. Il dispose en principe du droit de donner des instructions, mais il se doit néanmoins de prendre dûment en considération les vœux des travailleurs. Les modalités d'aménagement des vacances et des temps de repos sont stipulées dans la loi ou la CCT. Le respect du temps de travail lors de la répartition des activités fait aussi partie des devoirs de l'employeur, là où la question se pose. L'employeur est de surcroît tenu d'accorder le congé de maternité.

L'obligation d'établir un certificat de travail relève également du devoir d'assistance. L'employeur doit prêter attention à ne pas faire obstacle du point de vue économique à l'avancement d'un ancien collaborateur. Le certificat sera bienveillant, complet et correct.

Protection juridique SEV/GB



Le contrat de travail comporte des droits et des devoirs mutuels. L'employeur doit par exemple veiller à la sécurité des travailleurs. En contrepartie, ceux-ci doivent aussi prendre des mesures préventives pour éviter toute blessure.

Le Val-de-Travers permet de découvrir des paysages très variés, des gorges de la Poëta-Raisse aux crêtes jurassiennes

Du royaume des fées aux pâturages d'altitude



François Oppliger travaille aux TRN comme conducteur de bus depuis bientôt 22 ans et il habite dans le Val-de-Travers. Connus pour son absinthe, celui-ci recèle aussi des paysages dignes du Seigneur des Anneaux, comme les gorges de la Poëta Raisse.

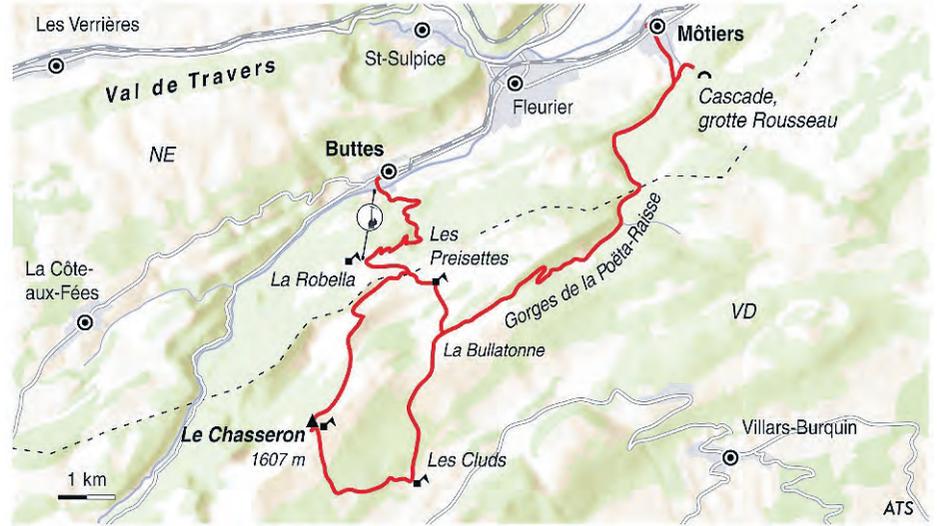
«Une balade dans le Val-de-Travers? On a vraiment l'embaras du choix!», réagit François Oppliger. La sortie qu'il nous propose part de Môtiers, où il habite. Depuis la

gare du village, des panneaux jaunes indiquent la direction vers le départ des gorges de la Poëta-Raisse. Les sentiers sont d'ailleurs bien indiqués tout au long de la balade.

Avant d'entamer la montée on peut prendre le sentier qui part à gauche au parking et marcher cinq minutes pour aller admirer la Cascade de Môtiers et l'entrée de la Grotte Rousseau. Celle-ci est encore en partie inexplorée, même si le plongeur Luigi Casati a battu un record cet hiver, en parcourant plus de 500 mètres dans le siphon de la grotte.

De retour au parking, on part tout droit pour remonter le long de la Poëta-Raisse. On imagine volontiers des fées ou des elfes dans ces gorges verdoyantes aux multiples cascades et avec un peu de chance, on peut y apercevoir des chamois.

Une fois arrivé en haut des gorges, après avoir grimpé environ 450 mètres, on longe les crêtes avant d'arriver à La Bullatonne, qui offre un premier point de



vue spectaculaire. De là deux possibilités s'offrent aux randonneurs. La première est de prendre à droite pour redescendre vers Les Preissettes, puis vers La Robella. Soit à peu près 3 heures de marche.

La deuxième possibilité est de continuer vers le Chasseron. Avec ses 1606 mètres, le Chasseron est un des plus hauts sommets du Jura et il offre une vue panoramique

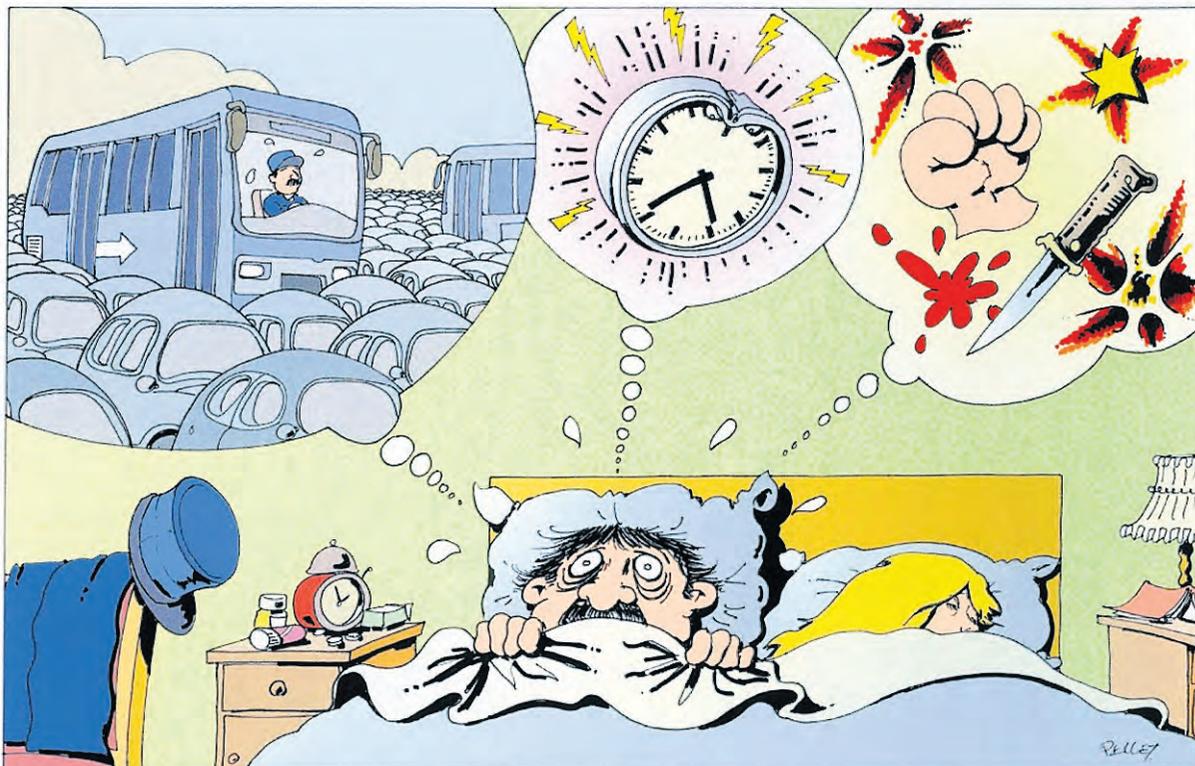
exceptionnelle. « On voit tout le canton », indique François Oppliger. Avec au-delà une vue sur les Trois Lacs et les Alpes au sud, et sur les Vosges au nord. En passant par le Chasseron, il faut compter environ 6 heures de marche jusqu'à La Robella. Plusieurs auberges d'altitude attendent aussi le randonneur, dont Les Preissettes, Les Cluds, Le Chasseron et La Robella.

Ceux qui sont fatigués pourront alors redescendre avec le télésiège de La Robella, qui fonctionne le week-end de mai à octobre, et tous les jours de juin à septembre.

L'autre option est bien sûr de marcher encore environ une heure pour descendre jusqu'à Buttes, où il ne reste plus qu'à reprendre le train.

hk

PELLET PIOCHE : LES TRAVAILLEURS POURSUIVIS EN PERMANENCE PAR LE STRESS SONT DE PLUS EN PLUS NOMBREUX.



IL Y A 50 ANS

Main-d'œuvre étrangère

Les représentants de l'Union syndicale ont rappelé que les syndicats admettaient l'appel nécessaire de l'économie à la main-d'œuvre étrangère. Mais ils insistèrent sur la nécessité d'observer une juste mesure. S'il est évidemment difficile de fixer une limite rigide, du fait de la diversité des besoins des différentes régions et professions, on peut du moins admettre que le nombre de 400 000 travailleurs étrangers constitue la mesure à ne pas dépasser. Le pourcentage de 19,3% de main-d'œuvre étrangère en 1958 (19,9% en 1957) dans l'industrie constitue également un maximum à ne pas dépasser.

Assemblée des délégués de la sous-fédération des pensionnés PV

Les cheminots retraités en ont de plus en plus marre

Les 66 délégués de la sous-fédération des pensionnés se sont réunis le 5 mai à Brigue pour leur 91^e assemblée des délégués.

Les affaires statutaires n'ont pas donné lieu à de grandes discussions. Dans son exposé, le président central Ricardo Loretan a mis en exergue la crise économique et financière provoquée par les managers des banques, soulignant que ces jongleurs de la finance n'ont rien appris de cette crise, qu'ils sont toujours animés de la même rapacité et ne se gênent pas pour se faire verser des bonus scandaleux. La vanité et l'indécence qui règnent dans ces milieux font que la prochaine crise est probablement déjà à notre porte.

Des protestations massives sont nécessaires

Le président central a encore énuméré les attaques que subit notre édifice social. Nous devons stopper les assauts que la majorité bourgeoise lance contre l'état social. Le démantèlement qui vise l'assurance-chômage, l'AVS, l'AI et l'assurance-maladie doit être combattu par des protestations massives. Il est patent que les milieux de droite n'ont pas tiré la leçon de la votation populaire du 7 mars.

Des compliments pour le peuple souverain

Dans un exposé passionné, Christian Levrat, président du parti socialiste suisse, a brossé un tableau identique à celui du président central en parlant du démantèlement de l'édifice social. Dans son style chaleureux, il a tiré un véritable feu d'artifice d'informations. Il a complimenté le souverain de notre pays pour le résultat de la votation du 7 mars. Mais ce résultat est et demeure la seule lueur



Photos: Hans Heide

Des orateurs passionnants, la clé d'une assemblée des délégués réussie (au milieu Christian Levrat).



Le président du PS Christian Levrat a évoqué le démantèlement de l'édifice social.



Par son exposé passionné, Christian Levrat a touché au cœur de beaucoup de pensionnés.



Les affaires statutaires ont aussi retenu l'attention des participants.

d'espoir. Il sera plus difficile de gagner les prochaines votations. Nous n'avons que l'arme du référendum pour combattre la politique des parlementaires bourgeois visant à démanteler l'édifice social. Christian Levrat compte ici sur l'appui énergétique du SEV, ce dont l'a assuré le président central.

La détérioration de l'assurance-chômage, qui concerne

moins la PV, est avant tout un problème pour les jeunes qui ne sont pas encore intégrés dans les processus professionnels ou ne le sont que peu. Mais les travailleuses et travailleurs âgés sont particulièrement touchés lorsque leurs prestations sont réduites. Dans l'assurance-invalidité, la droite met toujours à nouveau en évidence des cas



A la PV on apprend des choses et on rencontre des gens de bonne compagnie.



L'apéro – en terre valaisanne – a été servi par des dames en costume.



Les membres SEV-PV déambulent dans le péristyle du château Stockalper.



Ce fut un symbole de puissance, aujourd'hui un lieu de rendez-vous : le château Stockalper de Brigue.

Contre des bonus indécents
Christian Levrat a traité ensuite de la crise financière. Il a insisté en particulier sur les mesures demandées par le PS contre les bonus indécents et sur les réserves en capital propre qui devraient éviter une éventuelle prochaine crise.

Le Conseil de fondation soumis à un chantage

Christian Levrat a aussi abordé de manière détaillée l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Il nous a assurés de son plein soutien à notre revendication d'un assainissement durable de la CP CFF. Il ne se satisfait pas du montant de 1,148 milliard de francs que contient le message transmis au Parlement par le conseiller fédéral Merz. En proposant ce montant, le Conseil fédéral a acheté le silence du Conseil de fondation qui doit renoncer à une éventuelle plainte pénale contre la Confédération en tant que propriétaire. Le Conseil de fondation est soumis à un chantage dans cette affaire! Si toutefois le Parlement ne suivait pas le Conseil fédéral et n'accordait qu'un montant plus faible ou refusait une contribution fédérale, le Conseil de fondation serait à nouveau autorisé à déposer une plainte contre la Confédération.

Quid de la compensation du renchérissement?

Le taux de couverture actuel de la Caisse de pensions CFF n'autorise pas le versement de la compensation du renchérissement aux bénéficiaires de rentes. Pour cela, comme on le sait, il faudrait que le taux de couverture se situe entre 110 et 115%. Les caisses de pensions des CFF et de La Poste n'ont pas été refinancées correctement à l'époque où elles ont acquis un statut d'autonomie. Alors que La Poste a pu verser à sa caisse pendant des années la moitié de ses gains, cela n'a pas été autorisé aux CFF.

Walter Saxer/trad. SA

Peter Lienhard, président de l'USSC

« J'ai eu beaucoup de satisfaction »

Lorsque plusieurs cheminots pratiquent un sport ensemble, il y a de fortes chances qu'ils le fassent au sein d'un club de l'Union sportive suisse des transports publics (USSC). Une association présidée par Peter Lienhard.

Peter Lienhard est issu d'une famille de cheminots. On pourrait même parler de dynastie. Son grand-père et son père travaillaient dans les chemins de fer. Et le jeune Peter s'est naturellement trouvé sur les rails. Il a effectué un apprentissage de commis de gare. Dès son entrée aux CFF, il a adhéré au SEV – à l'époque c'était ainsi.

De Zurich à St-Gall

Peter Lienhard n'envisageait pas de passer toute sa vie au sein de la même gare. « Le 13 juin 1977, j'ai commencé à travailler ici à St-Gall au service administratif du trafic marchandises. » Il a une très bonne raison de se souvenir exactement de cette date. Le même jour que

lui, une jeune employée a commencé à travailler dans le même bureau. C'était l'époque où l'on expérimentait le nouveau système de gestion électronique de la comptabilité « Marchandises 75 ». Un système qui avait souffert de plusieurs maladies d'enfance. Pour le maîtriser, il fallait des employés jeunes et flexibles – comme Peter Lienhard et Emilie Huber. Deux collègues qui à force de se côtoyer au travail ont décidé de vivre ensemble. Et cela fait 32 ans qu'ils sont mariés !

C'est beau la Suisse orientale

St-Gall a tout de suite plu au Zurichois. Avec son épouse, il a emménagé à Uzwil – commune où ils sont toujours domiciliés. Aujourd'hui Peter dit que pour rien au monde il ne retournerait à Zurich, même s'il a gardé quelques relents d'accent zurichois. « La Suisse orientale est vraiment une région magnifique », commente-t-il.

Chef d'équipe

La gestion du trafic marchandises a énormément évolué. En son temps, St-Gall était un gros centre

administratif des CFF, comptant plus de 120 employés. L'automatisation et la centralisation sont aussi passées par là. Il ne reste plus qu'une petite équipe dont Peter Lienhard est devenu le chef. Il espère que les CFF maintiendront les postes qui restent à St-Gall.

Temps libre consacré au sport

Mais dans la vie, il n'y a pas que le travail qui compte. Durant son temps libre, Peter fait du vélo au sein du club USSC de St-

Gall. Au sein de cette association, il s'est vite fait remarquer par son esprit d'initiative. En 1986, Peter Lienhard a été élu à la tête du cyclisme suisse USSC. Dix ans plus tard, en 1996, il est devenu secrétaire général de l'USSC et en 2002 président. « Cela a été super, j'ai eu beaucoup de satisfaction. Diriger une telle association nationale est forcément enrichissant, notamment par les nombreux contacts avec des gens en provenance de tous les horizons. C'est

une très bonne expérience de devoir faire cohabiter des cheminots pratiquant des sports différents. On n'apprend pas seulement à connaître les subtilités de chaque sport, mais on côtoie également des collègues qui travaillent dans différents domaines professionnels. Cela donne des échanges intéressants. »

24 années d'activités au sein de l'USSC

Bien entendu, conduire une association sportive donne beaucoup à faire, et « les charges professionnelles continuent à augmenter », relève Peter Lienhard. L'USSC bénéficie du soutien financier et moral aussi bien du SEV que des CFF. Dans ce sens, les chèques de congé sont fort appréciés. Tout au long de son mandat, Peter Lienhard a cherché à renforcer la cohésion à la tête de l'USSC. Cet automne, il se retirera de la présidence. Mais sa vie ne sera pas pour autant exempte de séances, Peter Lienhard reste un syndicaliste convaincu et actif en sa qualité de vice-président de la section VPV ST-Gall.

Pan./AC



Peter Lienhard aime le sport et le contact avec la nature, comme sur cette photo où il participe à une course de ski de fond à Bergün dans les Grisons.

USSC

L'USSC a été fondée en 1932. Comme les associations culturelles des cheminots, l'USSC répondait au besoin de se retrouver pour partager des loisirs entre collègues qui effectuent des horaires irréguliers. Ce problème a un peu perdu de son actualité aujourd'hui, mais le plaisir de se retrouver entre collègues en dehors du cadre professionnel subsiste. L'USSC a compté jusqu'à 65 sections, aujourd'hui il y en a encore 51. Quelques sections ont disparu à cause du fait que les CFF se sont retirés de certaines régions périphériques. Avec le projet

« Futur de l'USSC », l'association des employés sportifs des transports publics veut se donner les moyens pour devenir plus attractive en ouvrant plus grandes les portes aux familles et aux jeunes collaborateurs des transports publics. Pas moins de 18 disciplines sportives sont pratiquées au sein de l'USSC : badminton, basket-ball, alpinisme, football, golf, handball, quilles, athlétisme, course d'orientation, pétanque, cyclisme, VTT, échecs, tir, tennis, unihockey, volley-ball et sports d'hiver. Info : www.ussc.ch

BIO

Peter Lienhard, 54 ans, a grandi à Oerlikon. Après sa scolarité obligatoire, il a effectué un apprentissage de commis de gare aux CFF. Il a travaillé dans différentes gares avant d'effectuer en 1977 le saut dans les services administratifs de l'ex-régie fédérale. Après avoir participé à la mise en place du premier logiciel de comptabilité « Marchandises 75 », il a gravi les échelons pour devenir responsable administratif du service de comptabilité Cargo de St-Gall. Peter Lienhard est marié et père de deux filles adultes.