

Fridolin Disler

Le président de la CoPe entreprise CFF est sur le départ. Il dresse le bilan de son engagement.

Pages 6-7



La commande CFF à Bombardier

A Villeneuve, on fabrique les trains CFF du futur dans les ateliers Bombardier. La multinationale canadienne va tester ces prochaines semaines le nouveau système antiroulis.

Page 16



Beat Lüscher

Mécanicien chez CFF Cargo, spécialiste RCP, il dénonce certaines discriminations salariales.

Page 20

L'initiative de l'Union syndicale suisse (USS) a été lancée

Salaires décents pour tous

La récolte de signatures a démarré : le SEV et les syndicats membres de l'USS ont lancé l'initiative sur les salaires minimums. Même dans notre secteur des transports publics il y a des bas salaires, notamment dans la restauration ferroviaire et les remontées mécaniques. Il faut vite signer et faire signer cette initiative.

Dossier et carte de signatures au milieu de ce numéro.



Les secrétaires syndicaux Peter Peyer et Arne Hegland sur le domaine skiable de Lenzerheide dans les Grisons. Ils récoltent les signatures pour l'initiative demandant des salaires minimums dans le secteur des remontées mécaniques où les salaires sont souvent bas.

UN RENDEZ-VOUS À NE PAS RATER

Vendredi 18 février aura lieu au Buffet de la Gare de Lausanne la Journée des responsables des sections SEV de Suisse romande où il sera notamment question des points forts 2011 de notre syndicat.

Renseignements auprès du secrétariat SEV de Lausanne, tél. 021 321 42 52.

Le Conseil fédéral lance son contre-projet à l'initiative

Financement des infrastructures

Pour le financement à long terme des infrastructures ferroviaires et routières, le Conseil fédéral, via le Département fédéral des transports, propose de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer). Ceci intervient comme contre-projet direct à l'initia-

tive populaire de l'ATE « Pour les transports publics », soutenue par le SEV.

Lire en page 2 la réaction du SEV et de l'USS, en page 4 la chronique de Michel Béguelin et voir en page 18 le dessin d'Alain Pellet.

ÉDITO

LA CHARTE SEV, OUTIL UTILE

La semaine passée, le Comité SEV a tenté de définir les tâches fondamentales du SEV à court et à long terme. Pour travailler sur le long terme, il faut bien reconnaître qu'une charte est un outil utile même si le SEV jusqu'à ce jour n'en avait pas. Une charte sert à graver les valeurs fondamentales d'une organisation. En l'absence d'un tel instrument, nous courons le risque de tourner en rond et de toujours recommencer les mêmes sempiternelles discussions. Une charte est un instrument qui démontre sa valeur sur la durée, une sorte de guide dont le contenu est rédigé par une seule instance : nos membres représentés au congrès SEV par leurs délégués. Dès maintenant, vous êtes donc tous invités à nous faire part de votre avis (lire page 2) sur ce que doit être à long terme la mission du SEV. Que ce soit directement, à titre individuel, ou par le truchement de votre section ou de votre groupe d'intérêt, vous avez la parole !

Par contre, les tâches à court terme, c'est le rôle du Comité SEV et de la direction du syndicat de les définir. Une procédure qui a prouvé que nos nouvelles structures fonctionnent bien, puisque pour la première fois, ce sont les membres du Comité SEV – des militants proches de la base – qui ont préparé la rédaction des points forts SEV pour 2011.

Que ce soit à court ou à moyen terme, il y a beaucoup à faire pour défendre les intérêts du personnel des transports publics.

Barbara Spalinger,
vice-présidente SEV

Le DETEC propose de nouvelles idées pour le financement des infrastructures

De nouveaux moyens

Pour le financement à long terme des infrastructures, le DETEC propose de créer un fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer). Ceci intervient comme contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics ».

Ce fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer) serait destiné à payer l'exploitation et l'entretien du réseau ferré actuel ainsi que son aménagement progressif. Il doit inclure le fonds temporaire FTP actuel, les apports de la caisse fédérale aux conventions de prestations avec les CFF et les compagnies privées ainsi que les recettes supplémentaires à affectation obligatoire.

L'augmentation des prix du sillon devrait rapporter au FinFer des recettes annuelles

d'environ 300 millions de francs, et la réduction de la déduction des frais de transport 250 millions. Enfin, les cantons devraient augmenter de 300 millions de francs leur participation annuelle au financement de l'infrastructure ferroviaire.

Concept général à long terme

Dans le cadre du contre-projet, le Conseil fédéral propose aussi une conception globale de développement à long terme de l'offre et de l'infrastructure. Elle sera réalisée en plusieurs phases d'aménagement à soumettre au Parlement tous les quatre à huit ans. Le contre-projet contiendra à la fois la conception globale et la première tranche d'aménagements. Cette première tranche comprend des projets de construction pour un total de 3,5 milliards de francs, destinés à apporter en priorité des améliorations

au niveau des agglomérations. Concrètement, il s'agira par exemple de longs trains à deux étages sur l'axe est-ouest via Berne afin de décharger les sections saturées de Genève – Lausanne et Berne – Zurich – Winterthur, de divers aménagements dans les nœuds ferroviaires de Lausanne, Berne et Bâle ainsi que de cadences semi-horaires entre Berne et Lucerne, Zurich et Coire ainsi que Locarno et Lugano. La première tranche prévoit aussi des améliorations concernant les chemins de fer privés.

Les automobilistes à la caisse

Les autoroutes ont besoin de moyens supplémentaires, c'est pourquoi le Conseil fédéral propose d'augmenter le prix de la vignette autoroutière ainsi que la surtaxe sur les huiles minérales.

pan/Hes

LE POINT DE VUE SYNDICAL

Clairement insuffisant !

Le projet est à saluer parce qu'il constitue la solution nécessaire au remplacement du Fonds FTP, limité dans le temps. Il est également à saluer parce qu'il pourra fonctionner sur une durée illimitée et sans devoir se restreindre à certains projets. C'est une bonne chose que les sources de financement disponibles jusqu'à ce jour pour les NLFA et Rail 2000 alimentent également le nouveau fonds. Mais comme ce dernier devra garantir à juste titre l'exploitation, l'entretien, le maintien de l'infrastructure et le développement de l'ensemble du réseau ferroviaire, les moyens envisagés sont clairement insuffisants et le remboursement de la dette accumulée représentera une charge déraisonnable. Il est totalement incompréhensible que l'on fasse de l'ancienne avance à rembourser de 7 milliards de francs, destinée aux NLFA, un patin de frein au nouveau fonds. Cela restreindra par trop la marge de manœuvre financière de ce dernier. Nous maintenons notre revendication de novembre 2010 : la Confé-

dération doit reprendre la dette du fonds et garantir le financement à l'aide d'emprunts. D'un point de vue syndical, la revendication du maintien de la substance et de l'entretien, tous deux actuellement insuffisants, est essentielle. L'exploitation, le développement et l'entretien doivent reposer sur un financement sûr. Ce que le projet présenté ne garantit pas. Les syndicats rejettent énergiquement la hausse des prix du sillon proposée avec le nouveau projet. Elle représente le début de la fin du transfert du trafic de la route vers le rail. Relever les tarifs du transport par rail des personnes et des marchandises afin de financer l'infrastructure n'est pas la bonne solution. Par contre, le désendettement par la Confédération serait moins cher et adapté aux buts poursuivis. Il créerait rapidement la marge de manœuvre nécessaire. En outre, la part du produit de l'impôt sur les huiles minérales devrait être augmentée comme le demande l'initiative sur les transports publics. Le projet de la Confédération doit être amélioré en ce sens. *USS/SEV*

Les membres ont jusqu'au 20 mars pour répondre

Charte en consultation

Les résultats des réflexions de 2010 sont maintenant ancrés dans une charte, qui devrait être adoptée lors du Congrès en mai. La base est maintenant consultée.

Le travail du SEV se base sur ses statuts et règlements et, d'un point de vue stratégique, sur les papiers de position adoptés par le Congrès. Les bases du travail syndical quant à elles n'étaient pour l'instant pas forcément clairement formulées. Certes le SEV a adopté une charte réalisée par un groupe d'experts en 1991, mais celle-ci n'a pas eu l'effet escompté pour le travail au quotidien et est désormais obsolète.

Utilisable au quotidien

L'objectif est de rendre la charte très précise et compréhensible, afin d'aider les membres dans leur travail de

tous les jours. Le secrétariat central envoie ces jours-ci le projet de charte aux sous-fédérations, sections et commissions, ainsi qu'aux collaborateurs. Il existe une version courte et une version longue. Les deux sont disponibles sur Internet. Tous les membres et instances sont maintenant appelés à contrôler ces documents et à vérifier, d'ici au 20 mars, qu'ils correspondent bien à leur vision et qu'ils offrent une aide précieuse. La direction a posé quelques questions concrètes et établi un formulaire pour les réponses. Mais chacun peut bien sûr s'exprimer sur d'autres points s'il le souhaite. Les réponses sont attendues via le formulaire, lettre, courriel ou directement sur le site Internet. La charte sera réadaptée par la direction puis présentée à nouveau au comité, qui validera la version à proposer au Congrès.

Peter Moor/Hes

www.sev-online.ch/fr/charte

LE PROJET DE CHARTE SEV (VERSION COURTE)

Notre intime conviction

- Nous sommes le syndicat des transports publics et nous défendons avec succès les intérêts des salariés.
- Nous nous engageons pour un service public efficace et ménageant l'environnement, offrant à tous de bonnes conditions de travail.
- Nous sommes une organisation à l'esprit ouvert, qui aborde les problèmes en pensant à l'avenir.

Nos valeurs

- Nous sommes attachés à la solidarité, à la justice sociale, à l'égalité et à la démocratie. Cela signifie pour nous :
- solidarité mutuelle : actifs, chômeurs, invalides ou pensionnés ;
 - justice sociale dans les conditions de travail, les salaires, les prestations sociales, la fiscalité ;
 - accès à la formation, au revenu et à la carrière égal pour tous, quel que soit le sexe, l'âge, la nationalité ou la religion ;
 - démocratie et participation en politique, dans l'économie, l'entreprise, et au SEV.

En accord avec nos valeurs fondamentales, nous adoptons une position ferme contre la xénophobie et contre toute forme de discrimination.

Notre action

- Nos membres sont toujours au centre de notre attention. Ils collaborent activement dans le travail syndical, dans les négociations et en politique.
- L'intérêt général des travailleurs passe avant les intérêts individuels des catégories et des groupes professionnels.
- Nous reconnaissons les besoins spécifiques des femmes et des hommes, de la jeunesse, des migrantes et migrants et nous avons conscience de notre unité.
- Nous nous en tenons à des règles démocratiques et nous communiquons de manière ouverte et complète.
- Nous sommes en mesure de supporter aussi les critiques.
- Les miliciens et les employés travaillent de façon professionnelle et recherchent des solutions.
- Nos bonnes prestations sont une véritable valeur ajoutée pour nos membres.

- Nous reconnaissons les bonnes prestations, la serviabilité et l'engagement.
- Nous vivons à l'interne ce que nous exigeons des employeurs et de la politique.

Notre mandat

- Nous cherchons par principe à atteindre nos objectifs par la négociation et le dialogue.
- Nous sommes en mesure de mener des luttes pour faire aboutir nos revendications centrales.
- Nous sommes reconnus comme un acteur important dans la politique sociale, des transports et de l'environnement.
- Nous sommes responsables socialement et nous engageons pour l'édifice social.
- Dans la mesure du possible, nous travaillons avec les forces politiques qui partagent notre manière de voir.
- Nous remplissons activement notre rôle de membre des mouvements syndicaux suisses et internationaux.
- Nous sommes indépendants des partis politiques et restons financièrement autonomes.

La navigation suisse est et reste tributaire des indemnités publiques et des aides à l'investissement

Peu de moyens pour la navigation

Plus de 30 collaborateurs des entreprises de navigation venus de toute la Suisse se sont retrouvés le 26 janvier à Lucerne pour la journée de branche «Navigation» de la VPT.

Les indemnités publiques sont essentielles pour la navigation puisque les lignes ne sont, dans la plupart des cas, pas rentables. La Confédération a cependant, avec la révision de la loi sur les chemins de fer en 1996, défini quasi toutes les lignes comme purement touristiques et a donc «refilé» la responsabilité aux cantons et aux communes.

La Confédération ne paie plus d'indemnités que pour quatre lignes: Romanshorn-Friedrichshafen, Lausanne-Evian, Lucerne-Beckenried et Cudrefin-Portalban, même si cette dernière semble compromise selon les employés de la LNM. Ils ont également discuté de la plainte de l'Office fédéral des transports à l'encontre de la LNM. Le manque de personnel est à l'origine de ces violations de la loi sur la durée du travail. Et ceci est clairement dû à un manque d'argent et un manque de soutien public. Ce problème ne se rencontre pas uniquement sur le lac de Neuchâtel. Le jugement est attendu en février.

Lutte exemplaire sur le Léman

La lutte de la VPT Léman a bien sûr été relatée. Après des

mois de combat du SEV, le canton a décidé de ne pas séparer la CGN en deux entités, mais de créer une holding avec deux filiales et de verser 20 millions pour la rénovation du bateau historique «Vevey», du «Ville de Genève» et du dépôt à Lausanne. La CGN et sa caisse de pension seront ensuite assainies et la part publique dans l'entreprise atteindra au minimum 51%. En juin se prononceront les actionnaires et les cantons de Genève et du Valais. En plus, la section a pu obtenir une augmentation du budget d'exploitation 2011, que le Parlement a acceptée. «Cela n'a été obtenu que grâce à votre engagement!» a déclaré Barbara Spalinger, vice-présidente SEV.

En réalité, les investissements publics valent la peine dans le domaine de la navigation puisque les retombées économiques et touristiques sont importantes. Le Dr Jürg Meister de l'Université de St-Gall a estimé ces retombées à 300 millions de francs en 2005.

Silence radio à la SBS

Bien que la suppression de lignes ou la péjoration des horaires ne soient pas dans les intérêts publics, il y a eu plusieurs exercices du genre ces dernières années sur les lacs suisses. Sur le lac de Constance notamment, depuis que la SBS a été vendue il y a 5 ans à des investisseurs privés par les CFF, alors propriétaires. Depuis avril 2010, la direction re-



Les membres VPT Léman ont déclaré: «Il faut faire confiance au bon sens.»



Un tour de table des situations des entreprises est toujours au programme.

fuse toute discussion directe avec le syndicat SEV mais a tout de même suivi en grande partie ses propositions (application de l'arrêté Orange, entrée de la caisse de pension dans la fondation ASGA, augmentation de la masse salariale de 2%). Le SEV continue à chercher le contact. En raison des restructurations et du démantèlement, la SBS a fini l'année 2010 sur de très bons chiffres. Mais reste tributaire des indemnités publiques, qui dépassent le million par année. Ce qui est très positif, c'est que des investissements se font dans les bâtiments du port de Romanshorn et se feront le dépôt.

Envisager des réseaux tarifaires

Une entreprise qui se porte relativement bien financièrement est la ZSG (Compagnie de navigation sur le lac de Zurich). Son intégration dans le réseau tarifaire ZVV y est pour quelque chose. Les clients peuvent voyager en bateau sans dépenser beaucoup, avec leurs billets de zone et leurs abonnements. Ils l'utilisent d'ailleurs tellement que certains restent parfois à quai! Après discussion, il s'avère que ce modèle pourrait être valable

pour la grande agglomération genevoise. On pourrait également envisager des tarifs meilleur marché pour les trajets transfrontaliers des Français, qui font actuellement encore la navette en voiture dans les régions de Nyon ou Lausanne.

Les mauvaises conditions financières des entreprises affaiblissent également la position des employés lors des négociations salariales. En plus, en 2010, le renchérissement était très bas. Le pouvoir d'achat est resté stable, puisque les statistiques officielles ne prennent pas en compte les primes de caisse-maladie. Il faudrait corriger cette lacune, a déclaré la vice-présidente Barbara Spalinger. Eugen Müller, de MeteoSuisse, a expliqué quels sont les vents qui soufflent dans le Mittelland et dans les lacs proches des Alpes. Moralité de l'histoire: le personnel de navigation doit maîtriser son métier afin que les passagers ne soient pas mis en danger. On a également discuté de la météo politique, puisque les élections fédérales approchent et qu'on peut encore espérer voir se faire élire des politiciens qui sont en faveur des employés de transports publics (conseil de notre président, Giorgio Tuti)! Markus Fischer/Hes

EN VITESSE

ACCIDENT DU GLACIER EXPRESS

■ Le rapport sur l'accident du MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) en août 2010 a conclu à la faute exclusive du mécanicien de locomotive, qui roulait trop vite.

Le SEV avait critiqué l'été passé le fait que, même avant des analyses approfondies, on mette tous les torts sur le conducteur. Le SEV avait en effet entendu que l'entreprise mettait la pression sur les mécanos afin qu'ils respectent les horaires et que l'endroit où l'accident s'est déroulé venait de subir des travaux d'entretien qui n'auraient peut-être pas été correctement terminés. L'enquête est arrivée à la conclusion que la seule faute a été d'accélérer trop tôt. L'avocat du mécanicien, fourni par la protection juridique du SEV, se montre satisfait des explications mais demande le rapport complet car il estime qu'il ne peut pas y avoir de poursuites pénales dans ce cas.

L'entreprise regrette qu'une erreur humaine puisse avoir de telles conséquences, mais continue d'affirmer que le mécanicien de locomotive concerné peut rester dans l'entreprise.

pmo/Hes

JÜRIG HURNI ÉLU

■ Le comité SEV, lors de sa séance du 28 janvier, a confirmé Jürg Hurni à sa fonction de secrétaire syndical. Ce n'était bien sûr qu'une



Jürg Hurni et Giorgio Tuti.

formalité. Jürg Hurni est responsable de la Division Voyageurs CFF et des sections régionales SEV dans le Mittelland. Avant son engagement au SEV, Jürg Hurni était chef de train à Bienne et président central de la ZPV. Donc un habitué du SEV, de son travail et de ses structures.



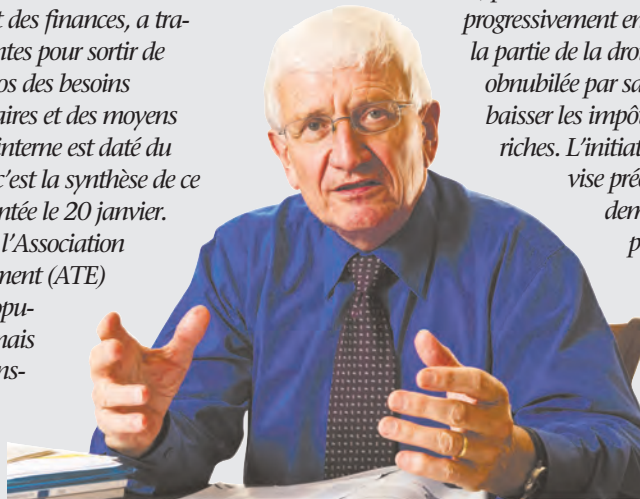
Lausanne, 19 août 2010: Patrick Schaffner, président VPT Léman, remet la pétition CGN au chancelier vaudois.

Le coup de massue est évitable !

Le 20 janvier, Madame Doris Leuthard, la nouvelle conseillère fédérale responsable du Département des transports, a présenté les propositions du Conseil fédéral à propos d'un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer), ainsi que les phases d'investissements qui en résultent. Entrée en fonctions le 1^{er} novembre, le moins que l'on puisse dire est que Madame Leuthard est rapide pour un sujet d'une si vaste ampleur... En fait, les propositions publiées découlent d'un mandat donné par le Conseil fédéral en décembre 2009 au Département des transports. Ce dernier, sous la direction de l'OFT, mais avec la collaboration imposée du Département des finances, a travaillé sur plusieurs variantes pour sortir de l'impasse actuelle à propos des besoins d'investissements ferroviaires et des moyens alloués. Le rapport final interne est daté du 29 novembre dernier. Et c'est la synthèse de ce document qui a été présentée le 20 janvier. A noter que d'autre part, l'Association Transports et Environnement (ATE) a déposé son initiative populaire sur le même sujet, mais traité dans le sens du transfert route-rail, le 6 septembre avec 140 000 signatures.

En 1998, le peuple avait choisi le principe d'un transfert de la route au rail, en acceptant par des majorités très nettes la redevance poids lourds à la prestation, ensuite, le financement des grands projets ferroviaires, Rail 2000, les transversales alpines, les raccordements au réseau européen à grande vi-

tesse et les mesures de lutte contre le bruit (fonds FTP). Aujourd'hui, 13 ans plus tard, le bien-fondé de ces décisions populaires est éclatant : l'efficacité du système ferroviaire est unanimement reconnue, les voyageurs affluent au-delà de toutes les prévisions (moins pour les marchandises) et la saturation menace les grands axes du Plateau. Mais les moyens financiers prévus à l'époque ne suffisent plus à faire face à ce succès. Maintenant, la Suisse a besoin d'une impulsion nouvelle forte en matière de transports publics, d'une piqûre de rappel en quelque



sorte, pour surmonter l'inertie progressivement entretenue par la partie de la droite toujours obnubilée par sa priorité de baisser les impôts pour les riches. L'initiative de l'ATE vise précisément à demander au peuple de donner plus de moyens aux transports publics, toujours dans la logique du transfert de la route au rail. Cette initiative a incité maintenant le Conseil fédéral à proposer le texte présenté le 20 janvier comme contre-projet officiel. Le processus démocratique est dorénavant lancé. C'est une bonne chose. Mais le texte du Conseil fédéral ne résout rien. En ce qui con-

cerne le financement, il se borne à reporter les charges sur d'autres, en particulier sur les usagers-contribuables et les cantons. Et il inverse le principe de transfert du trafic de la route au rail.

Concrètement, le Conseil fédéral propose un nouveau « Fonds d'infrastructure ferroviaire » destiné à fournir aux chemins de fer, CFF et compagnies privées, « les ressources pour leurs dépenses d'exploitation, d'entretien et d'aménagement ». Ce fonds devrait intégrer le fonds temporaire FTP actuel (donc il maintient le remboursement de l'avance faite de 7 milliards pour les NLFA), les montants destinés aux mandats de prestations des entreprises ferroviaires et, voilà la nouveauté, l'augmentation du prix des sillons, des hausses tarifaires massives au total, la baisse des déductions fiscales pour les pendulaires et une part de 300 millions par an des cantons.

A ce stade, avant la discussion au Parlement, le contre-projet semble plutôt mal parti. Les cantons qui sortent à peine d'une pénible « répartition des tâches avec la Confédération » ne voudront pas se faire plumer une nouvelle fois. Quant aux usagers-citoyens, Madame Leuthard veut littéralement les punir d'oser voyager en train, avec les augmentations/mesures en cascades prévues (+35 à +50%), non coordonnées avec les entreprises de transport. Le coup de massue comme argument démocratique, c'est aussi une nouveauté ! Heureusement, quoi qu'il arrive, les usagers-citoyens pourront y échapper en choisissant l'initiative de l'ATE.

Michel Béguelin

La Commission des finances du Conseil national a clairement dit « oui »

L'assainissement de la caisse de pension CFF est en bonne voie

Il ne manque désormais plus que la décision du plénum du Conseil national lors de la session de printemps. Sa commission des finances a soutenu clairement le concept d'assainissement.

Certes quelques membres de la commission des finances ne voulaient pas entrer en matière, mais leur proposition de rejeter la demande a été refusée par 14 voix contre 7.

Prestations du personnel reconnues

Pour la majorité de la commission, le montant de 1,148 milliard de francs est nécessaire, puisque la caisse de pension ne peut s'assainir seule et que la Confédération, en tant que propriétaire, porte une certaine responsabilité. Un argument essentiel est que les collaborateurs et les CFF contribuent à cet assainissement pour la plus grande part. La commission a décidé de proposer un « oui » au Conseil national, par 16 voix contre 2 et 6 abstentions.

Le SEV se montre satisfait que le processus soit en bonne voie mais fait cependant remarquer que bien plus d'argent serait nécessaire pour un refinancement correct comprenant une réserve de fluctuation d'environ 15%, ce qui est également l'avis de l'Office fédéral des assurances sociales.

Le SEV est surpris qu'un tiers des membres de la commission n'ait pas accepté. « Il devrait être clair pour les politiciens de l'opposition que le traitement de la caisse de pension CFF est inégal

par rapport aux autres institutions de prévoyance issues de la caisse de pensions de la Confédération », commente Giorgio Tuti, président SEV. Et d'ajouter : « Il serait faux de penser que le personnel des CFF pourrait contribuer encore plus à l'assainissement de la caisse de pensions. »

En effet les actifs et les pensionnés paient leur part depuis des années par des cotisations, des diminutions de rentes et une augmentation de la durée du travail, et l'entreprise a elle

aussi déjà versé à plusieurs reprises de grosses sommes.

Le SEV est persuadé que ces arguments seront entendus lors des discussions en plénum qui auront probablement lieu lors de la session de printemps.

« Nous continuons à chercher des contacts avec des membres influents des deux Chambres afin d'exposer notre position et de tenter de les convaincre », souligne Giorgio Tuti.

pmo/Hes

L'année passée, 1130 employés actifs et 700 pensionnés des transports publics vaudois ont quitté l'Ascoop pour Profelia

Un transfert parfaitement réussi

Le solde du transfert de tous les avoirs des assurés Ascoop vaudois à Profelia a été effectué comme prévu à la fin de l'année passée. Désormais, le conseil de fondation de Profelia fraîchement élu pilotera la gestion des nouvelles caisses de prévoyance des neuf ETC vaudoises qui ont quitté l'Ascoop.

Il y a moins de deux ans, l'Ascoop avait entrepris son processus de restructuration. Dans la foulée, la fondation de prévoyance qui a été durant des décennies la caisse de pensions numéro 1 des entreprises de transports concessionnaires (ETC) a changé de nom. Elle s'appelle Symova et continue à assurer les

employés des principales ETC suisses. Sauf les vaudoises. Pourquoi? Dès le début de ce processus de restructuration, l'association patronale UVTP (Union vaudoise des transports publics) avait étudié d'autres alternatives et retenu l'offre faite par Profelia, une fondation de prévoyance créée par l'institution publique vaudoise Retraites Populaires. Pour tout dire, l'offre de Profelia était parrainée par l'Etat de Vaud. Ainsi, de manière paritaire, grâce à l'appui du canton, l'UVTP et le SEV ont proposé aux assurés des neuf ETC vaudoises affiliées à l'Ascoop de changer de caisse de pensions. Lors de votations générales qui ont eu lieu au printemps 2010 au sein de ces neuf ETC, les assurés ont plébiscité l'adhésion à Profelia. A noter que deux ETC membres de l'UVTP – le LEB et les TL – sont affiliées à la Caisse de pensions de la commune de Lausanne et par conséquent n'ont pas participé à ces tractations.

Pas un centime de perte

Suite à cette votation, le 30 juin 2010, les 1130 assurés actifs et 700 pensionnés vaudois quittaient l'Ascoop pour adhérer à Profelia dès le 1^{er} juillet 2010. Fin juillet, les pensionnés recevaient leur première rente Profelia sans perdre un centime par rapport à la rente Ascoop versée le mois précédent. Tous les assurés actifs et passifs ont reçu au milieu de l'année passée leur nouveau certificat d'assurance qui leur a permis de constater qu'ils n'avaient rien perdu dans cette aventure.

Trou à combler

C'est le taux de couverture trop bas de l'Ascoop – environ 70% – qui avait déclenché toute l'affaire. L'OFAS (Office fédéral des assurances sociales) avait exigé de l'Ascoop un plan d'assainissement. Plan qui a abouti, comme on l'a vu ci-contre, à la création de Symova. De son côté, Profelia acceptait de reprendre les assurés des transports publics vaudois à condition que la caisse de pensions de chacune des neuf ETC vaudoises démarre avec un taux de couverture de 90%. Il y avait donc un trou financier. Il a été comblé par un prêt de 33 millions de

francs octroyé par Retraites Populaires aux entreprises, prêt dont l'Etat de Vaud s'est porté garant du paiement des intérêts. Le trou financier a également été comblé par des versements cash effectués par les entreprises elles-mêmes. Par ailleurs, pour atteindre un taux de couverture de 100% d'ici à 2020 comme l'exige l'OFAS, les assurés actifs et les entreprises passent à la caisse par le biais d'une cotisation d'assainissement. Quant aux retraités, ils passent à la caisse indirectement. Leurs rentes ne seront pas indexées tant que le taux de couverture est en dessous de la barre de 100%.

Point final

L'Ascoop a versé 240 millions de francs en juin et le solde des avoirs – 2 millions de francs – en novembre 2010. Cependant, avant de donner quittance définitive à l'Ascoop, Profelia a voulu vérifier si l'Ascoop avait bien calculé et versé tous les avoirs des assurés vaudois. Les spécialistes en prévoyance professionnelle qui se sont penchés sur ce dossier ont jugé que la procédure de liquidation de l'Ascoop et le transfert des avoirs ont été réalisés de manière correcte. Pour les assurés des neuf ETC vaudoises, le dossier Ascoop est désormais clos. AC

« Une page s'est tournée »

Christophe Cavin est sous-directeur des Retraites Populaires. Il joue un rôle actif dans la gestion de la Fondation de prévoyance Profelia.

Quel est le lien entre Retraites Populaires et Profelia ?

Profelia est une fondation de prévoyance professionnelle indépendante, avec sa propre personnalité juridique. Elle s'adresse aux entreprises romandes qui sont actives dans le domaine parapublic comme le sont les neuf entreprises de transport concessionnaires (ETC), membres de l'Union vaudoise des transports publics (UVTP) qui ont adhéré à Profelia au 1^{er} juillet 2010. Les Retraites Populaires ont reçu le mandat de gérer Profelia. Mais c'est le conseil de fondation de Profelia qui fixe les lignes stratégiques de la Fondation.

Avez-vous été satisfaits de la procédure de transfert ?

Pour nous, Retraites Populaires, en notre qualité de gérants de Profelia, le dossier du transfert de l'Ascoop

à Profelia est clos. Tous les avoirs des assurés actifs et retraités ont été transférés.

Alors pourquoi avoir lancé à la fin de l'année passée une procédure d'opposition à l'encontre de l'Ascoop ?

Juridiquement, Profelia ne pouvait pas s'opposer au plan de liquidation partielle de l'Ascoop. Nous avons demandé à des anciens assurés de l'Ascoop qui ont

nous avons le devoir de vérifier.

Ces deux éléments ont-ils été correctement calculés ?

Nous n'avons pas trouvé d'indices qui nous auraient fourni une quelconque motivation pour faire recours contre l'Ascoop. Nous pouvons garantir aux ex-assurés de l'Ascoop que le transfert de leurs avoirs vers Profelia a été effectué de manière correcte. Ils ne subiront aucune dévalorisation de leurs rentes.

Maintenant, pour eux, l'Ascoop c'est du passé. Sont-ils en droit de dire qu'une page s'est définitivement tournée ?

La page Ascoop pour eux est effectivement tournée de manière définitive. Mais il reste une deuxième page à tourner, celle qui doit faire passer le taux de couverture de 90% à 100% d'ici à 2020. Ce passage se fait par le biais d'une cotisation d'assainissement que les entreprises et les assurés actifs versent déjà chaque mois. C'est uniquement lorsque le taux de couverture sera de 100% qu'on pourra dire qu'ils seront définitivement défaits du fardeau du passé.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini

ETHOS

Profelia, tout comme Retraites Populaires sa gérante, font partie du « Ethos Engagement Pool ». Ce pool a engagé le dialogue avec les 100 plus grandes sociétés cotées en Suisse. Le but de ces contacts est de sensibiliser ces grandes sociétés à renforcer leur responsabilité environnementale et sociale, ainsi que d'améliorer leur gouvernance d'entreprise, notamment sur le sujet chaud de la rémunération de leurs dirigeants.

LE CONSEIL DE FONDATION DE PROFELIA

A la fin de l'année passée, les représentants des assurés et des entreprises affiliés à Profelia ont élu leur Conseil de fondation composé de six membres et de quatre suppléants. Ont été élus pour représenter les employeurs : Luc-Antoine Baehni ; Viviana Marchetto et Claude Oreiller (André Reuse et Richard Zaugg, suppléants). Les assurés sont représentés par Daniel Trolliet, Philippe Chambovey et Gladys Laffely Maillard (Jean-Claude Cochard et Alain Feissli, suppléants). Profelia compte quelque 2000 assurés actifs et 700 pensionnés. Sur les 2000 assurés actifs, 1130 sont employés des transports publics vaudois, les quelque 870 restants sont issus de diverses autres instances parapubliques. AC



Christophe Cavin.

rejoint Profelia de faire opposition. Pourquoi? Tout simplement pour nous donner le temps de vérifier que la valeur des immeubles qui appartenaient à l'Ascoop avait été correctement calculée et que les réserves pour les cas d'invalidité en suspens étaient correctement constituées. Des calculs techniques que



« Ces derniers temps, l'entreprise a eu tendance à privilégier les augmentations de productivité. »

Fridolin Disler, président sortant des CoPe Entreprise et Cargo

Fridolin Disler prend sa retraite, après 10 ans à la présidence de la CoPe Cargo et quatre ans à celle de la CoPe Entreprise

« Le SEV est à l'origine des CoPe »

Lorsque les CFF ont mis en place les premières commissions du personnel en 2001 avec l'introduction de la première CCT, Fridolin Disler est passé de la présidence de la sous-fédération LPV à la présidence de la CoPe Division Cargo, selon le vœu de l'ancien président du SEV, Ernst Leuenberger. En 2007, il avait également accepté la fonction de président de la CoPe Entreprise.

contact.sev: Termine-tu ton engagement dans les CoPe avec tristesse ou plutôt avec soulagement ?

Fridolin Disler: Certainement avec les deux. Représenter le personnel est une activité fascinante et variée, que j'ai accomplie avec beaucoup de plaisir. Ce que j'ai particulièrement apprécié, ce sont les nombreux contacts avec les collègues mais également avec les personnes de référence aux CFF et à CFF Cargo. J'ai également aimé pouvoir approfondir mes connaissances de l'entreprise par ce travail dans les CoPe. On ne fait pas que regarder ce qui se passe mais on peut agir. J'ai souvent eu l'impression que le travail des CoPe était apprécié et respecté. D'un autre côté, je suis aussi soulagé de pouvoir laisser certains dossiers à mon successeur.

Ces dossiers représentaient

une lourde charge ?

Ce n'est jamais de gaieté de cœur que l'on voit des places de travail disparaître. Et l'environnement des CFF évolue d'une façon qui m'inquiète beaucoup. Peu de moyens, la libéralisation et la flexibilité également au sujet de certains postes de travail dans les gares après l'ouverture du tunnel de base du Gothard.

Pourquoi n'as-tu pas prolongé tes mandats de 6 mois jusqu'aux élections CoPe ?

J'avais déjà décidé de la date de mon départ avant qu'on sache exactement quand la nouvelle CCT aboutirait. Et je pense que pour mes collègues de la CoPe, c'était plutôt positif que je quitte avant les élections: ils peuvent ainsi prendre les choses en main pour le futur. Je remarque

aussi que je n'ai plus tout le dynamisme, l'énergie et la force nécessaire à ce travail de représentation du personnel, bien que j'aie encore la motivation.

Depuis quatre ans, tu étais occupé à plein temps par les CoPe et tu n'étais plus actif en tant que cheminot. Comment as-tu pu maintenir le lien avec les collaborateurs et avec leur quotidien ?

J'ai toujours rendu visite aux collègues sur leur lieu de travail, j'allais aux assemblées du personnel et du SEV et je parlais beaucoup avec les gens lorsque j'étais en déplacement. J'ai également toujours su ce qui se passait dans l'entreprise par les collègues de la CoPe qui travaillaient à 100% comme cheminot et par les demandes et remarques des collaborateurs transmises à la commission. J'avais les connaissances de base de par mon activité

professionnelle d'autrefois aux CFF et d'autres connaissances utiles de par mon activité syndicale et politique. Parallèlement, je suis un passionné des trains et je me tiens au courant de tout ce qui est publié dans les médias à propos des chemins de fer et des transports publics en général. La pratique et les connaissances spécifiques sont bien sûr importantes mais ne suffisent pas. Il faut également avoir une vision générale, en particulier au niveau stratégique. A la CoPe, on ne représente pas uniquement les intérêts de son domaine ou de son lieu de travail. Le plus important est d'avoir la volonté de s'engager pour les besoins des collaborateurs.

Avais-tu un contact direct avec Andreas Meyer et d'autres hauts dirigeants des CFF ?

Les CoPe ne sont pas en contact permanent avec les

chefs, mais peuvent s'y adresser directement si la situation le nécessite. La CoPe Entreprise rencontre une fois par mois Markus Jordi, le directeur des ressources humaines et la CoPe Cargo rencontre Nicolas Perrin au même rythme.

La participation dans l'entreprise a-t-elle beaucoup changé avec l'arrivée de Meyer, par rapport à l'ère Weibel ?

Le système de direction et de participation est plus structuré et davantage orienté vers des objectifs. Il y a eu un changement de génération. Présenter les demandes des collaborateurs n'est pas devenu plus simple. Cela est également lié à l'environnement des CFF, qui devient de plus en plus difficile. Je pense en particulier aux moyens qui ont diminué. Même Weibel ne pourrait plus aujourd'hui diriger de la même façon.

Que signifient les récents départs des cadres CFF ? Est-ce un problème ?

Ces départs ont des raisons différentes. Ce n'est pas à la CoPe de se prononcer sur cela. Ce qui est par contre certain, c'est que le travail des commissions est plus compliqué quand il n'y a pas de continuité et de stabilité chez les cadres.

Que peuvent faire les CFF pour faciliter le travail des CoPe ?

Les infrastructures sont bonnes et le temps mis à disposition pour les CoPe est suffisant, même si des améliorations sont possi-



Fridolin Disler fêtera ses 40 ans de SEV cette année.

BIO

Fridolin Disler est né le 4 février 1949. Il est le fils d'un serrurier des CFF. Il a grandi à proximité de Zofingen et a fait un apprentissage de mécanicien. En 1971, il est entré à la centrale CFF d'Amsteg puis a suivi la formation de mécanicien de locomotive à Zurich en 1972. Dès 1991, il a présidé la section LPV Zurich puis est devenu président central de la LPV (de 1995 à 2000). Lors de la création de CFF Cargo SA, il a commencé à travailler à la gare de triage de Limmattal puis est devenu collaborateur pour la gestion du parc de véhicules au siège de Cargo à Bâle, dès 2004. Il a présidé la CoPe Cargo dès 2001, puis a été élu président de la CoPe Entreprise en 2007. Dès lors, il a été employé à plein temps pour ces commissions. Il a pris sa retraite début 2011, à l'âge de 62 ans. Fridolin Disler se réjouit d'avoir davantage de temps pour ses loisirs, puisqu'il doit « combler un certain retard »: faire de la randonnée avec son épouse Gertrud, jardiner et faire de la photographie au sein du club photo des cheminots. L'éternel représentant du personnel et ancien politicien (il a été membre socialiste du législatif de sa commune de Dietikon, dans les années 80) n'exclut pas totalement de s'engager à nouveau pour les autres, sous une autre forme. Mais tout d'abord, une pause s'impose.

INTERVIEW



Muttens, mars 2003 : le comité directeur met en garde contre les risques de l'ouverture des réseaux nationaux dans le domaine du trafic marchandises transfrontalier. Tout à gauche, Fridolin Disler.

bles. L'entreprise devrait néanmoins systématiquement impliquer les commissions dans les réorganisations et autres projets et non pas uniquement ponctuellement, quand cela leur est utile. Cette implication

thèmes tels que la sécurité et se concentrer sur les questions purement syndicales telles que les salaires. C'est aussi une question de ressources pour le syndicat. Il ne doit pas négocier des plans de service mais créer

doivent vraiment jouer leur rôle.

Les membres des CoPe ont-ils besoin de davantage de protection face aux ripostes possibles de l'entreprise ?

Leur protection légale est

en effet très faible actuellement en Suisse. Elle doit être améliorée. On ne pourra cependant jamais totalement éliminer leur « exposition ». Ils peuvent eux-mêmes la diminuer en argumentant sur des faits

concrets. S'ils subissent une pression personnelle, ils doivent transmettre l'affaire à la CoPe ou au SEV et doivent être soutenus.

Markus Fischer/Hes

» L'entreprise doit systématiquement impliquer les commissions et non pas uniquement ponctuellement, quand cela leur est utile. «

des CoPe devrait intervenir lorsqu'il est encore possible d'influencer les décisions et non pas seulement une fois que la décision est prise. Et les décideurs doivent prendre les interventions des commissions au sérieux.

Que peut faire le SEV, afin de renforcer les CoPe et soutenir leur travail ?

Je trouve très positif que le SEV et les CoPe réfléchissent ensemble à la façon d'améliorer leur collaboration. Le SEV doit se considérer comme un partenaire complémentaire aux CoPe. Il doit leur laisser les

des conditions cadres pour soutenir les membres des CoPe et leur offrir des formations. Des discussions régulières sont nécessaires. Le SEV doit tenir son rôle de leader, sinon ce rôle sera repris par d'autres. Vu que c'est le plus grand syndicat, c'est lui qui est à l'origine des CoPe. Lors des élections, il devrait soutenir ses candidats comme un parti politique le fait. Ceux-ci devraient également s'engager davantage dans la campagne. Les commissions ne doivent pas « refiler » tout ce qui est désagréable au syndicat, mais

« LE PROCESSUS DE CHANGEMENT A AMENÉ UNE GRANDE INSÉCURITÉ »

contact.sev : La satisfaction des employés et la confiance en leurs dirigeants ont connu une nette diminution en 2010. Pourquoi ?

Fridolin Disler : Les CoPe n'ont pas encore analysé totalement ces résultats. Je crois cependant que le processus de changement chez les cadres et dans les questions existentielles a mené à une grande insécurité. De plus, il y a un problème des ressources pour lequel aucune solution n'a encore été trouvée. Dans de telles phases, la confiance ne peut pas être optimale. Avoir une certaine méfiance envers les chefs n'est pas si mal. Les cheminots sont de nature assez critiques, eux qui

doivent trouver, dans leur travail, des solutions sûres et à 100% efficaces. Mais cette méfiance ne doit pas dépasser une certaine limite.

Que doivent faire les CFF pour améliorer la situation ?

Ce n'est pas facile d'obtenir la confiance. Les chefs doivent prendre les requêtes et les inquiétudes des collaborateurs au sérieux et chercher des solutions avec eux. L'ouverture, l'engagement et la reconnaissance du personnel sont des valeurs fondamentales. L'entreprise a eu tendance ces derniers temps à privilégier les augmentations de productivité. Cela a mené à des conflits à propos du temps de tra-

vail, qui cachaient une question essentielle : jusqu'où peut-on aller dans les exigences envers le personnel ? Cela n'a jamais été discuté ouvertement.

Comment la CoPe peut-elle agir ?

En ce qui concerne la confiance, c'est à l'entreprise de réagir. Si la satisfaction du personnel est basse, c'est que nous n'avons pas pu éliminer certaines inégalités, ce que les syndicats sont aussi tenus de dénoncer. Ceux-ci sont là pour les aspects matériels et les conditions d'engagement. Les CoPe se préoccupent quant à elles surtout de pouvoir travailler dans des conditions optimales, au niveau santé et sécurité.



Afin de répondre aux nouveaux défis – nouvelles rames, future cadence à 15 minutes – nous souhaitons renforcer notre personnel et cherchons à engager de suite ou à convenir:

des pilotes de locomotives mécaniciens(ciennes) de locomotives

Activités:

- Assurer la conduite des trains sur notre ligne
- Contrôle et vente occasionnels des titres de transport

Profil souhaité:

- Formation technique ou ferroviaire avec CFC, maturité, ou mécanicien de locomotives (permis ferroviaire cat B)
- Sens des responsabilités
- Aptitude à travailler de manière indépendante
- Flexibilité (horaires de travail irréguliers)
- Bonne santé et résistance au stress
- Age idéal 25-40 ans

Lieu de service:

- Echallens

Un/e opérateur/trice du trafic ferroviaire

Activités:

- Assurer les tâches liées à la circulation des trains
- Gérer le service à la clientèle et la vente
- Assurer des remplacements à la conduite des trains

Profil souhaité:

- CFC d'opérateur en trafic ferroviaire ou d'employé de commerce en transports publics
- Aptitude à travailler de manière indépendante
- Flexibilité (horaires de travail irréguliers)
- Bonne santé et résistance au stress
- Esprit d'initiative et sens des responsabilités
- Connaissances du système de vente Prisma

Lieu de service:

- Echallens et Lausanne-Chauderon

un(e) mécanicien(ne) et un(e) automaticien(ne)

A l'intérieur d'une petite équipe, vous effectuez de manière indépendante et consciencieuse des travaux variés de surveillance, d'entretien et de dépannage des véhicules ferroviaires.

Vous êtes en possession d'un CFC de la branche électrique et vous êtes un(e) excellent(e) généraliste avec expérience dans la programmation d'automates. Vous êtes prêt(e) à suivre une formation interne à l'entreprise vous permettant de participer à un service de piquet, et occasionnellement de conduire des trains sur notre ligne.

Lieu de service:

- Echallens

Nous offrons:

- Activité variée et intéressante au sein d'une petite équipe
- Formation interne à l'entreprise
- Prestations salariales et sociales conformes aux usages

Avons-nous éveillé votre intérêt ? Montez à bord !

Date d'entrée : de suite ou à convenir

Nous vous ouvrons les portes d'un environnement professionnel varié avec possibilités d'avancement. De plus, vous profitez des avantages d'un employeur actif dans le domaine des transports publics.

Faites nous parvenir rapidement votre dossier de candidature à :

Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher

Place de la Gare 9

Case postale 196

1040 Echallens

Le comité SEV a adopté les thèmes principaux pour l'année qui débute

CCT et élections au programme 2011

Les thèmes principaux 2011 se partagent entre quatre domaines : social, syndical, politique contractuelle et politique.

Les nouvelles structures du SEV commencent à avoir de l'effet : le comité, organe stratégique, a pour la première fois œuvré activement à l'élaboration des thèmes principaux annuels.

Après avoir été soumis à la direction du syndicat et aux secrétaires syndicaux, ceux-ci ont été adoptés, avec quelques petites adaptations, lors de la première séance de l'année. Ces points fonction-

nent comme indicateurs, pour savoir où va le syndicat. Ce sont aussi des thèmes qui vont être repris lors des conférences de sections qui auront lieu prochainement.

L'application de la nouvelle CCT des CFF et de nombreuses autres CCT

constitue bien sûr un point essentiel. Les questions de caisses de pension également. Ainsi que toutes les élections ayant lieu cette année, aussi bien internes qu'externes.

Peter Moor/Hes

THÈMES PRINCIPAUX 2011

Social

- Caisses de pension (assainissement socialement supportable ; trouver une solution pour la codécision des filiales CFF en matière de caisses de pensions)
- Retraites anticipées et partielles (jusqu'au congrès : évaluation du statu quo et développement de modèles)
- Postes de travail protégés pour la (ré)intégration des collaborateurs et collaboratrices avec des capacités limitées.

Syndicat

- Intensifier le recrutement (collaboration avec les sections)
- L'avenir du SEV dans le mouvement syndical
- Système salarial CFF : surveiller et accompagner l'application
- Au moins une action (titre) pour chaque ETC en partenariat contractuel avec le SEV
- Hausse de la sécurité pour le personnel des transports publics

Politique contractuelle

- Stimuler l'extension du champ d'application de la CCT cadre pour le trafic à voie normale
- Stimuler la négociation d'une CCT cadre pour le trafic marchandises
- CCT cadres VS, ZH
- Nouvelles CCT : Cargo International, SZU, FB, ZSG, RBL
- Dans toutes les CCT : examiner les salaires minimaux, réglementation du temps de travail en cours d'année
- CoPe : élections/amélioration de la collaboration
- Révision de la LDT

Politique

- Initiative pour un salaire minimum : récolter les signatures nécessaires
- Assainissement de la Caisse de pensions CFF : travail de lobbying
- Le 14 juin comme événement important pour tout le SEV (et pas seulement pour les femmes)
- Assurer le financement des transports publics
- Elections 2011 : mettre en évidence le comportement des parlementaires lors de votations sur des questions liées aux transports publics



Les Transports de la région Morges/Bière/Cossonay SA souhaitent engager de suite ou à convenir

Un agent au service de la voie, spécialisé dans la conduite du tracteur Tm 2/2

afin d'assurer l'entretien des infrastructures des lignes Bière – Morges et Apples – L'Isle.

- Vous avez suivi une formation de « constructeur de voie ferrée / monteur de voie » ou un cursus équivalent.
- Vous aimez le travail à l'extérieur.
- Votre expression française écrite et orale est bonne.
- Vous conduisez ou souhaitez apprendre la conduite d'un tracteur ferroviaire.
- Vous possédez ou souhaitez passer un permis pour la manœuvre d'une grue.
- Vous aimez travailler dans une petite équipe.

Nous vous offrons :

- Un poste fixe à 100% à durée indéterminée.
- Des conditions salariales et sociales conformes aux usages dans les entreprises vaudoises de transports publics (UVTP).
- Des horaires réguliers à l'exception de quelques semaines de nuit par année.

Si nous avons éveillé votre intérêt, faites-le nous savoir en nous adressant par courrier postal ou par courrier électronique un dossier complet à :

Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
Av. de Riend-Bosson 3
Mention « Agent au service de la voie »
CP 232
1110 Morges 2

Ou à : info@mbc.ch avec la même mention

Le responsable du secteur ferroviaire, M. Michel Zimmermann, se tient à votre disposition au 021 811 43 50 pour tout renseignement.

Attention : il ne sera répondu qu'aux offres complètes et présentant un profil correspondant à la description ci-dessus.

LE COMITÉ A ÉGALEMENT

- **accepté la signature de trois conventions collectives de travail :** aux Chemins de fer appenzellois, il s'agit de la deuxième CCT depuis la réunion de quatre entreprises. La principale amélioration : la 5^e semaine de vacances pour les personnes de 21 à 59 ans. Aux TPL, transports publics de Lugano, il s'agit quasi d'une prolongation inchangée qui amène 60 francs d'augmentation par mois à tous. La CCT du personnel au sol de Swiss a également été prolongée avec des améliorations au niveau paternité et maternité et de la formation continue

ainsi que de la rente-pont pour la retraite à l'âge de 63 ans.
- **jeté un coup d'œil sur les salaires 2011 :** en règle générale, on compte environ 1 à 1,8 % d'augmentation, et on remarque une tendance aux augmentations individuelles et aux primes. Cette année, le SEV se battra pour des augmentations générales.
- **discuté des élections CoPe :** l'appel aux candidatures n'est pas terminé. Il a été discuté, avec les partenaires de la communauté de négociations, du fait qu'on aspire à des élections « pacifiques » du côté des Divisions.



» Attention de ne pas tomber dans la logique de l'actuelle économie de marché qui réduit le travail au seul facteur coût. Ce serait quelque part appauvrir la valeur du travail. «

Silvano Toppi, économiste

En lançant son initiative, l'USS veut apporter une réponse à un problème urgent

Salaires minimums, maintenant

C'est parti ! L'Union syndicale suisse (USS) a lancé l'initiative populaire fédérale pour un salaire minimum. Toute personne qui travaille à plein temps doit gagner suffisamment pour subvenir à ses besoins. Malheureusement, cela n'est pas le cas pour tout le monde : 400 000 personnes reçoivent des salaires de misère qui les poussent aux limites de la pauvreté. Inacceptable dans un pays aussi riche que la Suisse.

Vivre dans la dignité. C'est ce que demande l'USS pour tous les travailleurs. L'initiative sur le salaire minimum vise à atteindre ce but. Dans cette interview, nous avons recueilli l'avis de l'économiste tessinois Silvano Toppi.

contact.sev : Dans le monde du travail, le salaire est une composante primordiale. Quel est votre point de vue sur le principe d'un salaire minimum ?

Silvano Toppi : C'est sûr, le salaire est très important, mais ce n'est pas tout. Attention de ne pas tomber dans la logique de l'actuelle économie de marché qui réduit le travail au seul facteur coût. Ce serait quelque part appau-

vrir la valeur du travail. Le principe du salaire minimum inscrit dans la Constitution, je le vois aussi comme une tentative de récupération d'un droit élémentaire : celui du partage des richesses.

Comment peut-on quantifier un salaire minimum ?

Le salaire a un prix. Pour fixer ce prix, il faut tenir compte d'éléments aussi divers que la technologie (qui peut se substituer au travail humain), de la globalisation (délocalisations), des besoins des propriétaires, du marché, etc. Le salaire a donc un coût que la logique du marché libéralisé cherche à réduire. Le texte de l'initiative veut faire comprendre que le travail

ne peut pas être réduit à son seul coût. Le salaire est la source de revenu de la majorité des gens. Donc, il est le principal moteur de l'économie (consommation). Le salaire permet de vivre en société ; d'acquérir un statut social ; d'échafauder un minimum de projets pour soi et pour sa famille. Un salaire doit permettre à celui qui le reçoit de vivre décemment dans la société et doit pouvoir tenir compte de l'environnement dans lequel le salarié et sa famille vivent. Je ne nie pas que c'est difficile de déterminer à quelle hauteur il faut fixer le salaire minimum. Néanmoins, le salaire minimum ne peut pas être la seule source de

revenu. Il faut le combiner avec d'autres mécanismes sociaux (indemnités, allocations familiales, par exemple).

Durant les années passées, au niveau des syndicats européens, le débat a été vif. Certains sou-

» Le salaire est la source de revenu de la majorité des gens. Donc, il est le principal moteur de l'économie. Un salaire doit permettre à celui qui le reçoit de vivre décemment dans la société et doit pouvoir tenir compte de l'environnement dans lequel le salarié et sa famille vivent. «

Silvano Toppi

tenant que le salaire est une affaire qui se négocie exclusivement entre partenaires sociaux. Qu'en pensez-vous ?

Je suis d'avis que les négociations des conventions collectives de travail, même si parfois elles sont conflictuelles, sont l'instrument le plus efficace pour obtenir un résultat et pour que ce résultat soit appliqué. Mais la nécessité de recourir à un

salaire minimal s'explique pour deux raisons : avant tout, nous sommes forcés de constater que le pouvoir des syndicats a globalement diminué (donc diminution de son poids lors des négociations contractuelles), surtout lorsque les employeurs invoquent la paix du travail et la concurrence internationale. Deuxième raison, quoi que l'on veuille bien dire, de nombreux working poor ont été abandonnés à leur propre sort parce qu'ils ne bénéficient pas d'une convention collective de travail ou parce qu'on leur a imposé une convention d'entreprise faible (pas seulement dans le secteur de la vente). C'est pour ces deux raisons qu'un salaire minimum, défini et réglementé de l'extérieur, sera une protection pour ne pas glisser toujours plus bas.

SALAIRES PLANCHER AUSSI DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Dans la branche des transports également, on trouve des salaires qui ne suffisent pas à vivre au-dessus du seuil de la dignité. Pour obtenir ses premières signatures, le SEV s'est rendu sur le domaine skiable de Lenzerheide dans les Grisons. On peut s'inquiéter des salaires versés dans les entreprises de remontées mécaniques car ils sont particulièrement bas. Le gouvernement du canton des Grisons l'a confirmé l'automne dernier dans sa réponse à une demande du Conseil d'Etat. Il a constaté que selon les entreprises, les salaires minimaux se situaient entre 2900 et 3800

francs. Précisons toutefois que seules quelques rares petites entreprises dans une situation économique précaire paient des salaires en dessous de 3000 francs par mois. Le salaire moyen des huit plus grandes entreprises du canton, qui occupent environ 80 % du personnel des remontées mécaniques des Grisons, est de 3480 francs environ selon les renseignements du secrétariat des Remontées mécaniques des Grisons. « En particulier pour les employés saisonniers, les entreprises ne respectent pas particulièrement une valeur plancher », regrette le président

SEV Giorgio Tuti. C'est pour cela que le SEV s'est rendu sur le domaine skiable de Lenzerheide afin de récolter les premières signatures pour l'initiative pour un salaire minimum. « Les touristes ne se doutent pas de la précarité des conditions de travail des employés des remontées mécaniques qui font tout pour le bon déroulement de leur journée de ski », constate Peter Peyer, secrétaire régional du SEV à Coire. Avec le secrétaire syndical Hans Bieri, c'est lui qui est responsable de l'extension de la branche touristique au syndicat SEV. A part les Grisons, le canton du Valais est aussi un

centre touristique représentant un point stratégique pour la récolte de signatures. La branche des remontées mécaniques n'est pas le seul domaine des transports publics affichant des bas salaires. Les conditions de la restauration ferroviaire sont aussi inquiétantes. C'est pourquoi le SEV s'engage avec toute son énergie pour l'initiative : « Nous allons essayer de relever les salaires minimaux dans nos conventions collectives de travail car nous estimons que le salaire minimum fixé dans la loi ne sera nécessaire que dans des cas d'exception », déclare Giorgio Tuti. SEV

DOSSIER



400 000 personnes reçoivent des salaires de misère qui les poussent aux limites de la pauvreté. Inacceptable dans un pays aussi riche que la Suisse.

Sur le marché du travail suisse, quels peuvent être les principaux avantages et les principaux inconvénients d'une telle mesure ?

L'avantage est certainement celui d'avoir une référence inscrite dans la Constitution qui ne se limite pas uniquement à des chiffres. Le désavantage, c'est de

nous trouver opposés à un axiome néolibéral fortement ancré dans les mentalités: moins le travail est réglementé, plus il y a de travail (mais à quelles conditions?) et donc moins de chômage. Axiome qui peut provoquer deux réactions dont on doit tenir compte: en premier lieu, considérer

le salaire minimum comme une sorte d'indicateur officiel qui permet d'aligner les salaires sur ou juste au-dessus des salaires minimums (surtout pour les travaux les moins qualifiés, dans les secteurs des services, de la vente, la restauration, sanitaire, etc.); ensuite, renoncer à la création

de postes de travail qui ne sont pas rentables s'ils sont alignés sur le salaire minimum fixé par la loi.

Selon vous, un salaire minimum risque-t-il de favoriser le travail au noir ?

Je ne le crois pas. Mais s'il n'y a pas de contrôles stricts (probablement que les syndicats auront là un rôle essentiel à jouer), c'est le contraire qui risque d'arriver. Du moins au vu de la situation actuelle du marché du travail.

Quel impact le salaire minimum pourrait-il avoir sur la politique contractuelle en Suisse ?

Ce sera un instrument de référence, surtout là où l'on ne respecte pas les droits des travailleurs à cause de l'absence ou de l'exclusion des syndicats ou bien à cause du laxisme des or-

ganes publics de surveillance. Je me permets d'ajouter que le syndicat ne devrait pas penser que l'éventuelle introduction du salaire minimum le dispense d'exiger un juste partage de la richesse créée dans notre pays; car la part de la richesse qui sert à rémunérer le travail a continué à baisser durant les dernières vingt-cinq années, au profit de la rémunération du capital.

Pour contrecarrer le phénomène des working poor, est-ce que le salaire minimum est un instrument suffisant ?

Je ne crois pas que le salaire minimum soit un instrument suffisant pour réduire le phénomène des

BIO EXPRESS

Silvano Toppi est né à Lavorgno (TI) en 1934. Cet économiste humaniste a travaillé comme journaliste dans divers médias tessinois. Il a notamment été responsable du département de l'information de la Télévision suisse italienne et directeur des journaux «Giornale del Popolo» et «Il Quotidiano».

LES REVENDICATIONS DE L'INITIATIVE

1. Introduire un salaire minimum dans tous les secteurs d'activités.
2. Fixer le montant du salaire minimum à au moins 22 francs de l'heure, ce qui correspond à un salaire mensuel de 4000 francs (pour 42 heures de travail hebdomadaire).
3. Pour protéger tous les salaires, la Confédération et les cantons doivent promouvoir l'introduction de salaires minimaux dans les CCT. Ces salaires minimaux doivent correspondre aux salaires d'usage dans les secteurs professionnels.
4. Le salaire minimum légal est périodiquement adapté à l'évolution des salaires et des prix (selon l'indice mixte des rentes AVS).
5. Les cantons ont la compétence de fixer des salaires minimums régionaux supérieurs au salaire minimum légal national.

Suite de la page 11

working poor, mais peut-être qu'il pourra l'atténuer. Aussi parce que la pauvreté n'est pas qu'un problème salarial.

Comment jugez-vous la proposition de fixer le salaire minimal légal obligatoire à 22 francs de l'heure (4000 francs par mois pour 42 heures hebdomadaire), régulièrement indexé au renchérissement, valable pour tous les travailleurs ?

Ce texte doit être soutenu, même s'il y a le risque de se bloquer sur ces 4000 francs.

Selon vous, quels devraient être les arguments qu'il faudrait mettre en avant lors de la ré-

colte de signatures de l'initiative populaire ?

Premièrement : la nécessaire revalorisation du travail qui a été petit à petit dévalorisé durant ce dernier quart de siècle au profit de la rentabilité des capitaux (ce n'est pas moi qui le dis, mais la

« Ce sera un instrument de référence, surtout là où l'on ne respecte pas les droits des travailleurs. »

Silvano Toppi

très officielle Organisation pour la Coopération et le Développement Economiques (OCDE), ainsi que de récentes études publiées en Suisse). Deuxièmement : si l'on veut continuer à croire

que le salut réside dans la croissance de la bulle financière, soyons cohérents et rendons-nous compte, avec un minimum de logique économique, que sans redistribution du revenu du travail et en continuant à considérer le travail uniquement comme un facteur de coût qu'il faut comprimer à tout prix, on n'ira pas loin.

C'est ce qui est en train de se passer dans divers pays européens où les travailleurs doivent supporter les dettes laissées par le monde financier.

Françoise Gehring/AC

L'USS revendique également des CCT qui prévoient des salaires minimums

22 francs de l'heure

En Suisse, les inégalités continuent de croître. En dix ans, constate l'Union syndicale suisse, le revenu moyen d'une famille de quatre personnes a fondu comme neige au soleil (-1400 francs par année). Tandis que le revenu d'une famille aisée a augmenté de 19 000 francs. C'est la redistribution de la richesse qui en est la cause.

Les grosses fortunes ne cessent de croître, grâce notamment à des privilèges fiscaux discutables, tandis que les revenus modestes se rétrécissent comme peau de chagrin. Les continuelles augmentations des primes d'assurance maladie ainsi que les prix des loyers pèsent sur le pouvoir d'achat des familles. L'offensive syndicale en faveur des salaires est donc à juste titre prioritaire. En Suisse, tous les hommes et toutes les femmes ont



Une initiative qui veut lutter contre les bas salaires féminins.

droit à un salaire digne. Revendiquer un salaire minimum de 4000 francs par mois signifie contraindre une famille de couvrir à peine les besoins les plus élémentaires. Rien à voir avec le luxe, ce n'est qu'une question de survie. L'initiative ne demande pas uniquement l'introduction d'un salaire minimum légal de 22 francs de l'heure, mais elle revendique des conventions collectives de travail qui prévoient des salaires minimums.

Un salaire minimum est le meilleur moyen pour s'opposer à la pression contre les

salaires. « Tous ceux qui travaillent en Suisse, souligne l'USS, doivent obtenir à travail égal un salaire égal. Ce n'est plus possible d'avoir une main-d'œuvre bon marché. Cela est d'autant plus vrai pour les femmes, déjà fortement discriminées dans divers secteurs professionnels. » Grâce à cette initiative, l'argent sera réparti de manière plus équitable, et n'ira pas uniquement dans les poches des spéculateurs et des profiteurs. C'est une question de justice sociale.

Françoise Gehring/AC

Une initiative qui concerne beaucoup de monde

De nombreuses branches professionnelles sont concernées

Vania Alleva, vice-présidente de l'USS et membre du comité directeur du syndicat Unia, a rappelé, lors de la conférence de presse qui a eu lieu à Berne le mardi 25 janvier pour lancer l'initiative, la longue liste des salariés concernés par les salaires minimums, à savoir : les travailleurs agricoles, de l'industrie de l'alimentation et du textile ainsi que les paysagistes, sans oublier les employés de maison, d'entreprises de nettoyage, de centres d'appel, de services de transport de courrier, de services à la personne – des coiffeuses et coiffeuses aux esthéticiennes – et de certaines parties du commerce de détail. Mais d'autres branches et professions auxquelles on n'aurait pas pensé



Vania Alleva.

sont aussi concernées, comme les assistants en pharmacie ou les salariés des technologies de l'information. On ne devrait surtout pas oublier que presque un(e) travailleur/travailleuse sur dix touche un salaire inacceptable. Environ 300 000 femmes et 100 000 hommes sont concernés. USS

LE SALAIRE MINIMUM, UNE PRATIQUE TRÈS RÉPANDUE EN EUROPE

Le salaire minimum réglé par la loi est une réalité dans la plupart des pays. Il existe aux Etats-Unis, en Australie et il est inscrit dans la loi de 20 pays de l'Union européenne, excepté l'Italie, l'Allemagne, le Danemark et les pays scandinaves. Ce n'est pas par hasard que ces pays ne sont pas dotés d'un salaire minimum légal. C'est lié à leur évolution historique et sociale. En Italie et en Allemagne, par exemple, ce sont les négociations contractuelles et le poids politique des syndicats qui prévalent.

Les premiers pays à avoir introduit le salaire minimum ont été la Hollande (1969) et la France (1970). Sur la base des données Eurostat 2009, les pays européens à avoir réglementé le salaire minimum par voie législative sont : Belgique, Bulgarie, République tchèque, Estonie, Irlande, Grèce, Espagne, France, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Hongrie, Malte, Hollande, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie et Grande-Bretagne. Le salaire minimum est en vigueur également en Autriche, mais il est le fruit de négociations entre les partenaires sociaux.

Les montants des salaires minimaux varient d'un pays à l'autre. Ils sont calculés sur la base des conditions économiques, sociales et du marché du travail. En 2009, le Luxembourg se trouvait en tête du peloton (1641 euros par mois), suivi par l'Irlande (1462), la Belgique (1387), la Hollande (1382), la France (1321), la Grande-Bretagne (1010). Ces salaires minimaux se situent dans une fourchette de 30 à 70 % du salaire moyen.

Sous-fédération VPT

**Judi
21 avril**
Sântis

■ **Journée
de la branche VPT
Touristique**

En marge de cette journée, nous aurons l'occasion de visiter l'entreprise avec des informations sur le téléphérique du Sântis. Les personnes intéressées sont priées de réserver cette date aujourd'hui déjà. L'invitation avec les données précises sera envoyée ultérieurement.

VPT Touristique

Loisirs

**Jusqu'au
12 février**
Kegelsport-
zentrum
Rössli/
Heimberg

■ **USSC Quilles**
Premier championnat Rössli

Horaires: lundi au vendredi, de 14 h à 21 h. Samedi de 11 h à 20 h. Dimanche repos.

Inscriptions du lundi au vendredi de 14 h à 20 h auprès d'Evelyne Götschmann au 031 991 68 53 ou au 076 318 68 53.

Dès le début du tournoi, possibilité d'inscription au Kegelercenter Rössli au 033 347 12 16.

Sections

**Dimanche
6 février**
17 h
Brigue
Restaurant
du Pont

■ **LPV Brigue**
Assemblée générale

Tous nos membres actifs et pensionnés sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. L'ordre du jour est affiché dans les dépôts P et G. Nous comptons sur une nombreuse participation.

Le comité

**Judi
7 avril**
18 h
Nidua
Salle de la
« Geno »
Genossenschaftstr. 18

■ **ZPV Biel-Bienne**
Première rencontre de l'année

Les tractanda seront affichés dans les locaux, envoyés aux actifs via mail et disponibles pour tous dès le 29 février sur le site www.ZPVBielBienne.ch. Le comité vous invite à venir nombreux donner votre avis et boire le verre de l'amitié.

Au nom du comité: Denis Babey

Pensionnés

**Mercredi
23 février**
14 h
Lausanne
Salle des
Cantons,
Buffet de la
Gare

■ **PV Vaud**
Assemblée

Le comité adresse à tous ses membres ses meilleurs vœux pour la nouvelle année et vous invite à participer à la première assemblée de l'année 2011. Après une ouverture en musique par « Les Cuivres du Talent » et une partie statutaire, Olivier Barraud viendra nous entretenir des soucis de la CGN et des différents chemins pour sauver les vapeurs du Léman. Nous vous attendons nombreux pour entourer notre ami Gérard. Suite au décès de notre ami Michel Kirchofer, nous sommes toujours à la recherche d'un représentant du comité pour la ligne de Vallorbe et la Vallée de Joux. C'est un petit travail au sein d'une équipe sympathique et qui ne prend pas beaucoup sur votre temps de liberté. Le comité attend votre candidature. Ce poste peut également très bien convenir à une dame. Merci d'avance. *Le comité*

**Judi
24 février**
11 h 30
Neuchâtel
Café des
Amis,
patinoire du
Littoral

■ **VPT TN**
Retraités et veuves
Assemblée générale et repas

Les responsables du groupement se réjouissent de vous retrouver toutes et tous pour cette première rencontre 2011. Bonne surprise, cette année la cagnotte prend en charge la totalité du repas. Donc pas de supplément à payer pour les membres qui y cotisent. Pour les autres participants, le prix est de 28 francs par personne (boisson comprise). Comme d'habitude, une invitation individuelle avec l'ordre du jour sera envoyée à chaque membre. Pour les sorties de 2011, veuillez réserver les dates des 24 mai et 25 août. Merci de votre fidélité et au plaisir de vous revoir bientôt.

Bernard Mottet, secrétaire

BONS DE RABAIS DE VACANCES SEV: LIMITES DES REVENUS 2011



Nous tenons compte, pour la fixation de la limite de revenu donnant droit à un rabais de vacances, du salaire composé de la part de la fonction et de l'expérience jusqu'au maximum de l'échelon de la fonction 3 resp. 4 selon la Convention collective de travail CFF. Le taux pour les pensionné(e)s est de 90 % et pour les veuves/veufs de 75 % de ce montant. Aucune autre allocation n'est prise en considération. De plus, pour chaque enfant donnant droit à une allocation, un montant de CHF 1000.00 peut être déduit du revenu. Cette réglementation n'est pas valable pour les apprentis exempts de cotisations.

Les limites des revenus déterminants pour l'octroi des bons de rabais de vacances pour 2011 se montent à :

CHF 66 151.00 par année – salaire composé de la part de la fonction et de l'expérience jusqu'au maximum de l'échelon de la fonction 3 selon le CCT CFF pour les membres en activité de service

CHF 4961.35 par mois pour les membres pensionnés

CHF 4134.45 par mois pour les veuves/veufs

Les membres dont le revenu ne dépasse pas les limites susmentionnées ont droit, tous les deux ans, à un bon de rabais de vacances de **25 %**.

CHF 63 668.00 par année – salaire composé de la part de la fonction et de l'expérience jusqu'au maximum de l'échelon de la fonction 4 selon le CCT CFF pour les membres en activité de service

CHF 4775.10 par mois pour les membres pensionnés

CHF 3979.25 par mois pour les veuves/veufs

Les membres dont le revenu ne dépasse pas les limites susmentionnées ont droit, tous les deux ans, à un bon de rabais de vacances de **50 %**.

Les limites des revenus mentionnés ci-dessus n'ont pas changé par rapport à 2010 !

En cas de questions, veuillez vous adresser au Secrétariat central SEV, Beatrice Ben Amara, téléphone 031 357 57 23, e-mail beatrice.benamara@sev-online.ch

DÉCÈS

Marie-Louise Forestier, veuve de Robert, Lausanne, décédée le 9 janvier dans sa 95^e année. Membre PV Vaud.

Margarethe Fritz, veuve d'Alfred, Brügg, décédée le 2 janvier. Membre PV Biel-Bienne.

Raymond Mauron, chef de mouvement pensionné, Aran, décédé le 9 janvier dans sa 96^e année. Membre PV Vaud.

Bernard Michel, chef de station pensionné, Bulle, décédé le 26 janvier dans sa 86^e année. Membre PV Fribourg.

Raymonde Péguiron, veuve d'Ami, Yverdon-Bains, décédée le 18 janvier dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

Violette Perret, veuve de Georges, Chexbres, décédée le 20 décembre dans sa 95^e année. Membre PV Vaud.

Gaston Oldry, secrétaire d'exploitation pensionné, Ollon, décédé le 8 janvier dans sa 75^e année. Membre PV Vaud.

Bertha Winiger, veuve d'Eugène, Lausanne, décédée le 14 janvier dans sa 91^e année. Membre PV Vaud.

■ PV Neuchâtel

Une section forte de 350 membres

Lors de la dernière assemblée générale de la section qui a eu lieu le 14 décembre à l'hôtel des Communes aux Geneveys-sur-Coffrane, 54 membres étaient présents et 5 membres se sont excusés. La présidente Barbara Kern a souhaité la bienvenue à tous et s'est réjouie des nombreuses présences à cette assemblée générale.

Le procès-verbal de l'assemblée du 7 septembre 2010 a



Barbara Kern.

été accepté sans modifications.

Mutations

Depuis l'assemblée de septembre 2010, nous devons enregistrer cinq décès et une démission. Une minute de silence est observée pour honorer la mémoire des collègues disparus. L'effectif de la section s'élevait, au 14 décembre, à 350 membres.

Correspondance et communications

Concernant la Caisse de pensions CFF, le Conseil des Etats a accepté le montant d'assainissement de 1,148 milliard par 40 voix contre zéro. Le lobbying actif continue auprès des membres du Conseil national qui doit encore se prononcer sur ce montant.

Visite des malades, anniversaires et jubilaires

Dix-neuf visites dans le bas et douze visites dans le haut du canton ont été effectuées par nos visiteuses et visiteurs des malades. L'assemblée les a applaudis chaleureusement pour leur travail et leur disponibilité.

Activités 2011

Les dates pour nos assemblées des membres 2011 ont été fixées ainsi: 5 avril, 6 septembre et 13 décembre. La sortie pédestre aura lieu le 3 mai au Mont-Crosin. La course annuelle est fixée au jeudi 9 juin à Schmerikon. La sortie d'automne aura lieu le mercredi 21 septembre à La Sagne pour notre traditionnelle soupe aux pois.

Divers

La présidente rend hommage à notre ancien président Jean Senn et lui remet deux cadeaux de remerciements pour son travail et son dévouement pour notre section et pour le syndicat. Barbara remercie encore les visiteuses et les visiteurs et leur remet un bouquet de fleurs et félicite les personnes qui ont décoré les tables.

Rendez-vous le 5 avril

La présidente nous donne rendez-vous pour notre prochaine assemblée qui aura lieu le 5 avril, assemblée durant laquelle nous pourrions compter sur la visite de notre président central Ricardo Loretan.

Le secrétaire:
M. Quartier

LE RER FRIBOURGEOIS ROULERA DÈS LA FIN DE CETTE ANNÉE 2011

L'année du RER Fribourg | Freiburg a officiellement été lancée le vendredi 28 janvier en dévoilant le logo du futur Réseau Express Régional, dont l'exploitation conjointe par les Transports publics fribourgeois et les CFF est prévue dès le 11 décembre 2011.

Le logo, qui présente avec une écriture blanche les lettres RER sur fond noir, reprend les couleurs du canton de Fribourg et souligne son bilinguisme avec la mention «Fribourg | Freiburg». L'identité visuelle du futur RER Fribourg | Freiburg a été officiellement dévoilée devant la presse au terme d'un voyage symbolique effectué de Bulle à Fribourg, avec un bref arrêt à Romont. Le train spécial, en l'occurrence une rame Domino des CFF appelée à rouler sur cette ligne, a emprunté le tracé qui sera desservi à la cadence semi-horaire, dès le 11 décembre 2011, grâce au partenariat entre les Transports publics fribourgeois (TPF) et les CFF.

Le conseiller d'Etat Beat Vonlanthen a relevé l'importance du RER Fribourg | Freiburg, pièce maîtresse du développement du transport public dans le canton de Fribourg. Il a souligné l'excellente collaboration entre les TPF et les CFF, les deux opérateurs de cette première ligne du futur réseau express régional.

Christian Castella, président des TPF et du Comité de pilotage du RER Fribourg | Freiburg, a évoqué le travail de titan nécessaire pour réaliser, en à peine deux ans, la nouvelle liaison Bulle – Fribourg – Berne.

Anna Barbara Remund, responsable du Trafic régional des CFF, a souligné les précieux atouts de

ce réseau qui sera un trait d'union durable entre le canton de Fribourg et le reste de la Suisse.

Engagée le 4 décembre 2009, la course contre la montre pour la mise en place de la première étape du RER Fribourg | Freiburg va s'intensifier dans les mois à venir. Il s'agira notamment d'aménager les trois stations de croisements entre Bulle et Romont et de mettre en service de nouvelles installations de sécurité. La procédure administrative concernant ces projets est en cours. Après la levée des oppositions par l'Office fédéral des transports, les travaux devraient pouvoir débuter avant l'été. Parallèlement, les deux opérateurs préparent activement leur personnel et leurs véhicules afin d'offrir à la clientèle du canton de Fribourg un système de transports publics répondant aux standards de qualité les plus exigeants.

Le Conseil d'Etat a prévu une mise en service du RER Fribourg | Freiburg par étapes. Dès décembre 2011, avec une liaison Bulle – Romont – Fribourg – Berne et dès décembre 2014 avec une cadence à la demi-heure de et vers Fribourg sur les lignes Fribourg – Morat – Chiètres/Neuchâtel et Fribourg – Payerne – Estavayer-le-Lac – Yverdon-les-Bains. Un comité de pilotage qui rassemble les TPF, les CFF, le Service des transports et de l'énergie de l'Etat de Fribourg et l'Office fédéral des transports coordonne cette mise en place.

A l'automne 2011, une large campagne d'information sera lancée, afin de fournir tous les renseignements utiles à la clientèle, notamment sur les horaires de la première étape du futur RER Fribourg | Freiburg.

COURRIER DES LECTEURS

MOINS DE SALAIRE AUX CFF ?

■ Cher SEV, tu es donc d'accord qu'une grande partie des collaborateurs CFF gagnent moins en 2011 que l'année précédente.

Les collaborateurs CFF qui ne sont plus dans la progression salariale gagnent, en 2011, 100 francs de moins qu'en 2010. Pour un salaire de base resté identique, l'année dernière nous avons reçu une prime de 650 francs. Pour l'année 2011 le salaire de base reste à nouveau identique et nous recevons une prime de 550 francs. Ce qui signifie une perte de revenu de 100 francs. A notre connaissance, aucune autre branche n'a obtenu un si mauvais résultat.

La justification, que le nouveau système salarial soit proche de son introduction et que les bases aient été modifiées par une hausse générale des salaires, n'est pas acceptable pour nous. Il n'est pas possible que le SEV accepte un nouveau système salarial, en sachant qu'une hausse de salaires générale pour l'année 2011 soit pratiquement exclue.

L'introduction du nouveau système salarial ne permettra pas d'influencer les négociations salariales.

Comme le nouveau système salarial sera introduit en 2012, la situation pour les négociations de salaire à fin 2011 est exactement la même que celle de l'an passé. Les bases pour le nouveau système salarial seront aussi modifiées pour une augmentation générale des salaires à fin 2011.

Cher SEV, vas-tu alors de nouveau te justifier avec les mêmes arguments pour le piètre résultat des négociations salariales ? Nous remarquons que tu n'as montré aucune combativité lors des négociations salariales afin d'obtenir un bon résultat. Le passage au tribunal arbitral n'aurait sûrement pas conduit vers un plus mauvais résultat.

D'autres associations de personnel ont obtenu de bien meilleurs résultats lors des négociations de salaires. Nous avons besoin d'un syndicat qui s'investisse et se batte pour nous, afin que, avec l'évolution des salaires, nous puissions garder plus ou moins la comparaison avec d'autres branches. Nous

n'avons pas besoin d'un syndicat qui se cherche des excuses pour justifier une baisse de salaire pour une majorité des collaborateurs ! Cher SEV, tu nous déçois. Amicales salutations.

Le comité LPV Bienne

■ Nous pouvons en partie comprendre la déception des collègues de Bienne. Il est juste de relever qu'il y a eu une interaction entre les négociations du nouveau système salarial et les mesures salariales 2011. Cependant, la comparaison avec d'autres secteurs est difficile. Les CFF se trouvent actuellement dans une phase très délicate, qui a des répercussions évidentes sur leur situation financière, situation que nous n'avons pas pu ignorer durant les négociations. Le nouveau système salarial entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2011 (et non 2012 comme l'indique la lettre). Lors des négociations salariales 2012 qui auront lieu cet automne, c'est clair, nous revendiquerons une augmentation générale des salaires !

Direction SEV

■ PORT D'ARMES

Dans son texte appelant les citoyennes et citoyens à approuver l'initiative sur les armes, Mme Thérèse Wüthrich écrit que la violence domestique est en principe exercée par des membres masculins de la famille. Cette phrase est empreinte de misandrie et ne correspond pas à la réalité. Savez-vous, par exemple, qu'aux Etats-Unis, on dénombre davantage d'enfants tués par leur mère que par leur père ? La violence entre conjoints est aussi parfois exercée par des femmes contre des hommes, et cette violence est systématiquement sous-estimée. Il me paraît donc urgent de ne plus propager cette idée reçue selon laquelle les femmes seraient toujours des victimes et les hommes des agresseurs. Notre société doit changer d'attitude et de mentalité. Et je peux vous garantir que lorsqu'on luttera contre les violences faites aux hommes avec la même vigueur que l'on lutte contre celles faites aux femmes, nous serons tous très surpris du nombre d'hommes victimes de violence exercée par une femme.

Thierry Zahnd

Genève

Un homme de confiance

Gaston Ruffieux, 65 ans, est le caissier de la section VPT TPG Retraités. Il vient d'être élu au comité de gestion de la caisse de pensions des Transports publics genevois (TPG).

« J'ai été élu au comité de gestion de la caisse de pensions des TPG par mes collègues retraités. Mais au sein de ce comité je défendrai aussi bien les intérêts des assurés actifs que ceux des pensionnés. » Calme, sorte de force tranquille, Gaston Ruffieux fait partie de ces personnes qui d'emblée inspirent confiance. Pas étonnant que ses collègues l'aient élu au comité de gestion de la caisse de pensions des TPG. Fonction qu'il exerce en parallèle à celle de caissier de la section VPT TPG Retraités.

De sa Gruyère à Genève

Gaston Ruffieux est bilingue. Il parle couramment le français et... le gruérien. « J'ai grandi à Charmey. Jusqu'à 24 ans j'ai travaillé dans la scierie de mon père. J'avais aussi travaillé quelques années comme machiniste sur les chantiers. » Mais durant les années 60, il n'y avait pas suffisamment de travail dans le canton pour tous les jeunes fribourgeois issus de familles nombreuses – Gaston a grandi avec trois sœurs et un frère. « De plus, le médecin m'avait dit que j'avais

trop de globules rouges et m'avait conseillé d'aller vivre en plaine. J'avais lu dans le Journal de la Gruyère que la CGTE cherchait des conducteurs. Ni une, ni deux, j'ai postulé et j'ai été engagé. J'ai commencé à travailler à Genève le 3 février 1969 comme conducteur-receveur sur les trolleybus, trams et plus tard sur les bus. » La CGTE (Compagnie générale des tramways électriques) était l'ancêtre des TPG.

Beau parcours professionnel

Dès son engagement au sein des transports publics du bout du lac, Gaston Ruffieux a rapidement gravi les échelons. « Après une année de conduite, on m'a proposé d'effectuer des remplacements comme caissier de station (vente de billets aux guichets). En 1975, on m'a nommé inspecteur, fonction que j'ai longtemps exercée en travaillant en parallèle au service des contentieux. » Cinq

années plus tard, en 1980, il est nommé moniteur des conducteurs. Il a terminé sa carrière professionnelle le

» J'ai été élu au comité de gestion de la caisse de pensions des TPG par mes collègues retraités. Mais au sein de ce comité, je défendrai aussi bien les intérêts des assurés actifs que ceux des pensionnés. »

31 décembre 2005, en qualité de responsable de la formation des conducteurs des TPG.

Cadre et syndicaliste

Durant sa belle carrière professionnelle, Gaston Ruffieux n'a pas pensé qu'à graver les échelons. Syndiqué au SEV dès ses débuts aux TPG, on ne tarde pas à le solliciter pour qu'il intègre le comité de la section VPT TPG La Cordialité (section qui regroupait le personnel gradé du service technique et de l'exploitation; depuis, cette section a fusionné avec d'autres sections SEV pour former aujourd'hui la grande section VPT TPG).

En sa qualité de responsable de la formation des conducteurs, Gaston Ruffieux assumait une fonction

de cadre supérieur. Cela ne l'a pas empêché de faire la grève avec ses collègues des TPG et toute la fonction publique genevoise.

Durant une dizaine d'années, il a présidé la section « Cordialité ». « J'ai toujours été actif dans le syndicalisme car j'aime

bien faire profiter les autres de ce que je sais et pour défendre nos droits de manière collective. »

Gaston ne dit pas non

Dès qu'il prend sa retraite le 1^{er} janvier 2006, Gaston Ruffieux est approché par son ami Marc-Henri Brélaz, président de la section VPT TPG Retraités pour qu'il intègre le comité. Gaston ne dit pas non et quelques mois plus tard il est élu caissier de cette vigoureuse section de retraités. « Et je suis également caissier de la paroisse catholique Sainte Jeanne de Chantal dans le quartier des Charmilles. » Durant sa vie active, à côté de son travail et de son engagement syndical, Gaston Ruffieux a été taxateur (vérification des factures) à la

caisse-maladie CPT et il est depuis plusieurs années président du Fonds spécial TPG-CPT. Le sérieux de son engagement professionnel, syndical et associatif a été reconnu par ses collègues qui, en décembre dernier, l'ont propulsé au comité de gestion de la caisse de pensions des TPG.

Alberto Cherubini

BIO

Gaston Ruffieux est né le 1^{er} décembre 1945 à Charmey. Le 3 février 1969 il entre à la CGTE (Compagnie générale des tramways électriques), l'ancêtre des TPG. En 1969 il se marie avec Michelle, Gruérienne comme lui. Le couple vit à Genève et a eu un fils et une fille. Le fils leur a déjà donné deux petits-enfants. Gaston Ruffieux est membre du SEV depuis 42 ans. Bien qu'il soit retraité, si vous voulez prendre rendez-vous avec Gaston, vous avez intérêt à vous y prendre tôt. Ses allers-retours en Gruyère, son engagement syndical et associatif noircissent les jours et les semaines de son agenda.

BEAU TIR GROUPÉ DU SEV

Le 3 décembre 2010, à l'issue du dépouillement des bulletins de vote, six collègues sur onze candidats ont été élus dans la fonction de représentant du personnel au sein du comité de gestion de la « Fondation de prévoyance TPG en faveur du personnel » pour la période 2011–2014. Les candidats actifs du SEV étaient opposés à des candidats des syndicats Transfair et Asip. Tandis que chez les pensionnés, Gaston Ruffieux, candidat de la section VPT TPG Retraités, était en concurrence avec Gilbert Ploujoux, candidat de l'Amicale des retraités TPG. Le collège électoral des pensionnés a élu Gaston Ruffieux par 146 voix contre 141 voix pour Ploujoux qui siégeait déjà au sein de ce comité. Les représentants des employés TPG actifs élus sont : Dominique Perrin, administration ; Laurent Margadant, cadres ; Pierre Dovat et Frédéric Nouchi, exploitation ; Michel Viret, technique ; Gaston Ruffieux, pensionnés. Sur les six élus, seul le représentant du collège électoral de l'administration n'était pas sur la liste du SEV, mais il est aussi membre du SEV.



Gaston Ruffieux est l'un des six représentants des assurés au sein du comité de gestion de la caisse de pensions des TPG.

Bombardier teste le nouveau système antiroulis

A Villeneuve, on fabrique les trains de demain

Les CFF et Bombardier testent dès mardi 25 janvier leur nouveau prototype de bogies. Jusqu'en juillet, un convoi spécial sillonnera le Plateau muni d'un système de compensation du roulis qui permettra aux futurs Intercity de rouler plus vite dans les courbes.

La concrétisation du «contrat du siècle», signé le 12 mai dernier, avance rapidement et dans les temps, se sont félicités les partenaires devant la presse convoiée à l'usine Bombardier de Villeneuve (VD). Les CFF ont passé commande de 59 trains, pour un montant record de 1,9 milliard de francs. Le temps de parcours entre Lausanne et

Berne doit passer de 66 minutes à 58 minutes pour pouvoir augmenter les cadences sur cette ligne. Ce matériel devrait permettre de gagner 6 minutes, les deux minutes restantes doivent être gagnées par des améliorations de l'infrastructure. Le système de compensation du roulis, baptisé WACO, permet de compenser jusqu'à 2 degrés l'inclinaison des wagons dans les virages due à la force centrifuge. Les convois peuvent ainsi conserver une vitesse plus grande dans les courbes, sans perte de confort pour les passagers.

Les tests seront effectués avec une voiture Intercity à deux étages

dotée de deux de ces bogies (modules comprenant roues, essieux et suspensions) et barrières de capteurs. A l'intérieur, des sacs de sable remplacent les passagers. Un attelage spécial permet de relier le wagon test à son convoi sans entraver ses mouvements de roulis. Cette composition particulière parcourra ces prochaines semaines en particulier les tronçons Lausanne-Berne, Winterthur-St-Gall et Berne-Olten. Le premier Intercity à deux étages doté de cette technologie sortira des ateliers de Villeneuve au printemps 2012. L'exploitation commerciale débutera en automne 2013. *com.*



Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 400 Mitarbeitenden. Für unseren Standort in Winterthur suchen wir

ausgebildete Lokomotivführer(innen)

Ihre Aufgaben

Sie führen mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen Regionalzüge durch die Ostschweiz.

Ihr Profil

Sie sind Lokomotivführer(in) Kategorie B (vormals D) Normalspur mit P-Modul. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zählen ebenso zu Ihren Stärken wie Ihre Freude und Motivation, unseren Kunden die Reise mit Thurbo zu einem Erlebnis werden zu lassen. Absolute Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein sind weitere Eigenschaften, die Sie auszeichnen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem modernen, innovativen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45
Nicola Natterer, Leiterin Personal, Tel. 051 223 49 82

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung (mit Kopie BAV-Ausweis).

Thurbo AG, Personalabteilung
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch

SBB CFF FFS

S-V Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

Filiale de Lausanne
Rue St-Martin 36
1005 LAUSANNE
☎ 021 321 42 42

Déclarations d'impôt

Vous pouvez, dès maintenant, nous appeler afin de prendre un rendez-vous pour remplir votre déclaration d'impôt.

Canton de Fribourg

Fribourg: les 11, 12, 18, 19, 25 et 26 février

ainsi que les 4, 5, 11 et 12 mars 2011

Bulle: les 16, 23 et 26 février 2011

Estavayer-le-Lac: le 14 février 2011

Châtel-St-Denis: le 22 février 2011

Romont: le 17 février 2011

☎ **021 321 42 42**
sur rendez-vous uniquement

Cantons du Jura, Berne (Jura Bernois) et Neuchâtel

☎ **079 603 72 25**
sur rendez-vous uniquement

Canton du Valais

☎ **079 680 76 68**
sur rendez-vous uniquement

Canton de Genève

Le 24 février 2011
Les 9, 16, 23 et 30 mars 2011
Le 4 avril 2011

☎ **079 680 76 68**
sur rendez-vous uniquement

Canton de Vaud (Filiale de Lausanne)

Déclarations VD ainsi que tous les cantons CH
Dès le 28 février 2011

☎ **021 321 42 42**
sur rendez-vous uniquement

Angle droit

Les congés payés en cas de maladie des enfants

Les enfants malades ne peuvent pas aller à la crèche, ni à l'école. Cela est bien connu mais donne encore lieu à des discussions interminables. Résumé de la situation.

Lorsque les parents travaillent, on peut rapidement se trouver devant une impasse. Il n'est pas toujours possible de trouver quelqu'un pour les urgences. Heureux celui qui a un employeur compréhensif dans ces cas-là.

Une demande d'aide juridique parvenue au SEV montre bien qu'aux CFF, les parents dans de telles situations ne sont pas forcément soutenus et ni même compris.

Notre cas: un père reste à la maison pour soigner son enfant bloqué au lit en raison de fièvre vu qu'il n'a trouvé personne pour s'en

occuper. Il informe bien sûr son employeur.

Notre membre a bénéficié pour ce jour d'un congé payé, mais octroyé exceptionnellement par l'entreprise, qui a jugé qu'il ne s'agissait pas d'une maladie inattendue et soudaine, puisque les petits enfants ont souvent de la fièvre. C'est pourquoi, selon elle, on ne peut pas appliquer la CCT, annexe 6, chiffre 5f. Si plusieurs cas devaient se reproduire avec les mêmes raisons, les CFF ne pourraient alors pas octroyer de congé payé. Ils supposent ainsi que notre membre, en accord avec sa femme, trouve une autre solution à l'avenir pour ce genre de situation. Le SEV n'a pas poursuivi la procédure

puisqu'un accord avait été trouvé. Mais le fait est que les CFF ont l'obligation de donner des congés payés, puisqu'il s'agit d'une disposition impérative de la CCT (suivant l'article 324a, alinéa 1 du Code des obligations). Comme on ne peut jamais prévoir le moment ni le genre de maladie d'un enfant, le SEV rappellera leurs obligations aux CFF ou aux autres employeurs dans de pareils cas.

L'équipe de la protection juridique

INFO

CCT, annexe 6, chiffre 5f:

Absences pour des raisons familiales telles que :

- soins en raison d'un accident ou d'une maladie subite ;
- présence au chevet d'un proche.

Donne droit à deux jours par cas isolé. Prolongation possible du congé: 2 jours au maximum.

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, Françoise Gehring, Pietro Gianoli, 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: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, Case postale, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 17 février.

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

Es-tu membre SEV ?

Un de tes collègues n'est pas encore membre ?

80% des employés des transports publics sont membres d'un syndicat - rejoignez tous le SEV !

Si tu convaincs un collègue d'entrer au SEV, tu reçois une prime de recrutement de 50 francs.

Nos arguments ?

Le SEV se bat pour :

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

Une chose est sûre :

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

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



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

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

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

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

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

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

Veux-tu recevoir ton propre contact.sev ?

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

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

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

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

Une promenade au travers des quartiers calmes de Zurich

De la gare au « Lettensteg », via « Rimini »

Peter Möbus, mécanicien de locomotive et guide en gare à Zurich, nous recommande aujourd'hui une petite promenade citadine zurichoise, attrayante par n'importe quel temps, même les jours nuageux et brumeux d'hiver.



Peter Möbus

De la gare (sortie sud, par le passage souterrain de derrière), nous longeons la « Sihlpost » puis traversons la rivière « Sihl ». Arrivés à la



Cette promenade nous fait contourner la fameuse Bahnhofstrasse pour découvrir de jolis coins paisibles de Zurich.

« Gessnerallee », nous montons sur le « Holzsteg » (la passerelle en bois) et suivons

« Rimini », nous arrivons à l'ancienne plate-forme et un bloc de maisons en face. Peu avant cela, une passerelle

ensuite le canal en direction du sud, sans oublier de jeter un coup d'œil auparavant au Café Rio, un bijou des années 50, situé près du pont.

Le « Holzsteg » nous emmène à travers les immeubles de bureaux jusqu'à « Rimini ». On appelle ainsi les bords extérieurs, où l'on peut profiter du bar attendant (uniquement durant la saison). Ce lieu dégage un charme certain, lové entre une an-

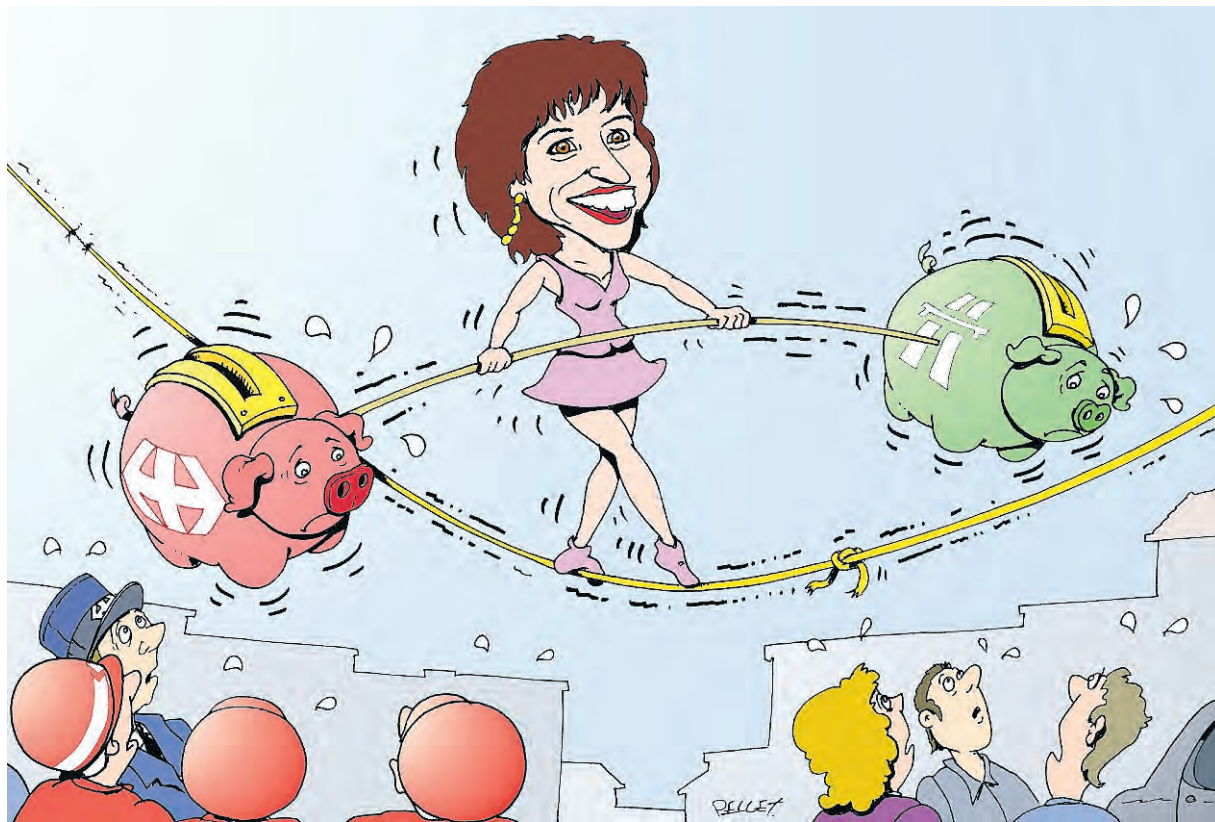
cienne plate-forme et un bloc de maisons en face. Peu avant cela, une passerelle amène à la plate-forme datant du 18^e siècle, où se trouve un jardin botanique. Celui qui le désire peut faire un crochet par le musée d'ethnologie, qui propose actuellement une exposition de gravures du Canada et d'Ethiopie, ainsi que des poteries de Chine. Après la plate-forme, nous suivons le « Schanzengraben » en direction du lac, en passant devant le fameux hôtel « Baur au lac », dont le pavillon de jardin date de la période « Fin de siècle ». On peut s'y détendre un peu en prenant un café.

En ville, mais dans le calme

Nous tournons ensuite à gauche à la « Bürkliplatz » en direction de la Limmat dont nous suivons la rive gauche. Bientôt apparaît le « Frauenbad », des bains urbains et fastueux, d'où on jouit d'une belle vue sur « Grossmünster » et le « Utoquai ». On continue via le « Stadthausquai » et la rue « Wühre » jusqu'au « Rathausbrücke »,

pour ensuite monter quelques marches jusqu'au « Schipfe », des arcades basses et étroites. Vous aurez ici la possibilité de faire un crochet par le charmant et paisible « Lindenhof », qui tranche agréablement avec la fébrilité du reste de la ville. Notre promenade se poursuit le long de la Limmat, en passant devant la gare centrale et le Musée national suisse jusqu'à la « Platzspitz », qui était connue au niveau européen dans les années 90 comme la scène ouverte de la drogue zurichoise. Aucun souvenir de cette période puisqu'on peut maintenant profiter du parc et des pavillons de musique. Nous traversons la Limmat en empruntant la passerelle destinée aux piétons et suivons le « Kloster-Fahr-Weg » jusqu'à l'ancienne gare du Letten. Nous continuons sur l'ancienne « Bahntrasse » puis le « Lettensteg » jusqu'à la « Limmatstrasse », d'où on peut rejoindre la gare soit en tram, soit à pied. *ma/Hes*

PELLET PIOCHE: LES INFRASTRUCTURES À LA RECHERCHE DE NOUVELLES RESSOURCES



IL Y A 50 ANS

Une grève de 33 ans !

Le 5 janvier 1961, une poignée de main entre les dirigeants du Syndicat des coiffeurs danois et les représentants du patronat a scellé la fin de la grève la plus longue du monde.

C'est en janvier 1927, il y a donc 33 ans, que 364 coiffeurs de Copenhague s'étaient mis en grève pour protester contre une réduction de salaire.

Entre-temps, il est vrai, la plupart des « grévistes » avaient ouvert leur propre salon de coiffure.

Protection contre le licenciement abusif

Les employeurs ne font pas confiance au partenariat social

La consultation sur les améliorations de la protection contre le licenciement abusif, en particulier des syndicalistes et des délégués du personnel, vient de s'achever. Force est de constater que les fronts sont très divisés. Les partis se divisent selon un axe gauche-droite clair, la gauche soutenant la position de l'USS, la droite se rangeant derrière l'Union patronale, qui refuse toute amélioration.

La position de l'Union patronale est particulièrement choquante. En effet, jusqu'à présent, les patrons avaient toujours prétendu que la question du licenciement antisyndical relevait des partenaires sociaux et devait être réglée dans les conventions collectives de travail (CCT). Le récent jugement d'un tribunal genevois dans l'affaire Manor/Marisa Pralong avait cependant confirmé que les partenaires sociaux ne peuvent interdire purement et simplement le licenciement antisyndical dans les CCT, car les articles correspondants du CO sont «absolument impératifs», donc non modifiables, même en faveur des travailleurs. Or, dans leur ré-

ponse à la consultation, les patrons refusent que les dispositions sur le licenciement antisyndical deviennent «relativement impératives», c'est-à-dire modifiables en faveur des travailleurs.

Moralité: les organisations patronales veulent des licenciements antisyndicaux, y compris dans des situations que les tribunaux ont jugées scandaleuses, par exemple le licenciement du président de la commission du personnel du «Tages-Anzeiger». Et ce n'est pas tout: ils ne veulent pas que les partenaires sociaux puissent introduire des dispositions pour défendre le partenariat social. En effet, protéger les syndicalistes et les délégués du personnel

n'est pas seulement un moyen de défendre les droits fondamentaux des travailleurs, c'est aussi un instrument qui permet de garantir la bonne application des CCT.

En ouvrant une consultation sur le sujet, le Conseil fédéral a enfin admis qu'il y a un urgent besoin de mieux protéger les travailleurs contre le licenciement abusif. Même si ses propositions sont insuffisantes, c'est déjà une importante victoire pour l'USS, qui va donc continuer à se mobiliser pour que défendre ses droits et ses collègues sur son lieu de travail ne puisse plus être réprimé par les employeurs.

Jean Christophe Schwaab

EN VITESSE

MILANI S'EN VA

■ La nouvelle a été surprenante: notre collègue Jean-François Milani, 52 ans, membre du comité central de la sous-fédération VPT et responsable de la branche rail au sein de cette sous-fédération, quittera fin février les Chemins



de fer du Jura (CJ). Dès le 1^{er} mars, il travaillera pour l'Office de l'assurance

invalidité du canton du Jura. Nous félicitons Jean-François pour cette belle nomination et le remercions pour le généreux et combatif engagement syndical dont il a fait preuve au sein du SEV durant de nombreuses années. Jean-François Milani reste membre de notre syndicat, il garde ses fonctions de conseiller régional pour SEV Assurances et rédigera occasionnellement des textes pour notre journal *contact.sev*. AC

Conseil de santé des drogueries suisses

La forme en hiver

Les refroidissements

Mieux vaut prévenir que guérir

Les refroidissements sont favorisés par un affaiblissement du système immunitaire, une grande fatigue, le stress, des séjours prolongés dans des locaux ou des véhicules climatisés, mal ventilés ou enfumés.

Des études montrent que quelques minutes passées dans un espace très fréquenté suffisent pour qu'une personne infectée contamine d'autres personnes. La prophylaxie est par conséquent difficile, mais pas impossible.

Pour prévenir les refroidissements, respectez les mesures suivantes:

- Gardez vos distances avec les personnes souffrant d'un refroidissement.
- Lavez-vous soigneusement les mains plusieurs fois par jour.
- Évitez le froid et l'humidité.
- Adoptez une alimentation équilibrée et riche en vitamines.
- Renforcez votre système immunitaire à l'aide par exemple d'échinacée, d'éleuthérocoque, de zinc ou de sirop d'argousier riche en vitamine C.



BON DE
20%

SolmucoL®

En cas de grippe et refroidissements avec une formation excessive du mucus, notre gamme SolmucoL Toux grasse dissout le mucus et libère les voies respiratoires.

Quand utiliser SolmucoL®?

En cas de grippe et refroidissements avec une formation excessive du mucus, notre gamme SolmucoL Toux grasse dissout le mucus et libère les voies respiratoires. Naturellement sans lactose, sucre, alcool ou sucre cariogène. Disponible en comprimé effervescent, granulé ou comprimé orosoluble au goût d'orange ou en sirop (goût abricot/tropical ou fraise/framboise).

Lisez la notice d'emballage ou demandez conseil à votre droguiste.

20% de réduction à l'achat d'un produit SolmucoL® dans votre droguerie. Valable jusqu'au 28 février 2011. Ce rabais vous est offert par les drogueries suisses.

atout santé



Les conseils de la droguerie

Les virus responsables des refroidissements

Les virus sont des agents pathogènes, mais ne sont pas des micro-organismes indépendants. Pour se multiplier, les virus pénètrent dans une cellule hôte où ils libèrent leur patrimoine génétique, qui donne l'ordre à la cellule de produire des particules virales en grand nombre et de les assembler de manière à former de nouveaux virus. La cellule hôte meurt ensuite et des milliers de nouveaux virus sont libérés dans l'organisme à la recherche de nouvelles cellules hôtes – et le cycle reprend alors dès le début.

Vous trouverez des informations complémentaires sur sur le thème actuel sur la plate-forme de santé en ligne vitagate.ch/atoutsante.aspx



Association suisse des droguistes
Case postale 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Téléphone 032 328 50 30



Simplement bien assuré.

L'assurance-maladie online avantageuse CPT soutient l'action «atout santé».

Internet: www.sev-online.kpt.ch

En route (ou plutôt en train) avec Beat Lüscher de CFF Cargo, spécialiste RCP avec compétences spécifiques selon l'OCVM*

Travail identique mais salaire inférieur

Dans la production régionale de Cargo, il y a des spécialistes ayant des compétences de conduite, formés de façon identique et fournissant le même travail que les mécaniciens de locomotive B 100, mais payés moins.

Soleure, 12h20: le train 48 714 en provenance d'Autriche, chargé de craie pour la fabrique de papier de Biberist, arrive sur le quai près du local de l'équipe de la production régionale de Cargo.

C'est un mécanicien de ligne de CFF Cargo qui a conduit ce train de 1437 tonnes de la gare-frontière de Buchs (SG) jusqu'à la gare de triage de Limmattal RBL. Là, un mécanicien de ligne limité à 100 km/h et 2000 tonnes (LCB 100) l'a pris en charge il y a deux heures. Celui-ci s'appelle Martin Schmid. Il passe maintenant le témoin à Beat Lüscher, de l'équipe locale RCP, qui amènera quant à lui le train jusqu'à Biberist, la destination finale.

Beat Lüscher a la même formation que Martin Schmid et passe les mêmes examens périodiques que lui, mais a été intégré à l'équipe RCP de Soleure avec ses collè-



Un train en provenance de l'Autriche, chargé de craie, arrive à Soleure. Sa destination finale: l'usine de papier de Biberist. Martin Schmid (à droite), mécanicien de locomotive B 100, passe le témoin à Beat Lüscher de l'équipe RCP de Soleure.



Départ de l'usine de vieux papier d'Utendorf avec trois wagons. A gauche, le contrôleur des wagons G. Portmann, à droite le spécialiste RCP Beat Müller. Derrière à gauche, un cycliste qui attend pour passer.

gues de la traction. Sa classification est plus basse que celle d'un mécano LCB 100: il est à l'échelon de fonction 10 au lieu de 11. Il gagne donc environ 2500 francs de moins par année, « pour le même travail », souligne-t-il. « Le SEV et CFF Cargo vont négocier à ce propos dans les prochains jours », informe Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV.

En plus des Ae 610, des Re 620 et des Re 420, Beat Lüscher conduit également toutes les locs diesel de Cargo.

Sa zone de travail va jusqu'à Arch et Granges (SO) au sud-ouest, jusqu'à Däniken au nord-est et de Burgdorf (où il fait des remplacements) jusqu'à Wiggen (LU) au sud-est.

A 12h23, Beat Lüscher accélère et arrive à 40 km/h. Il doit effectuer maintes manipulations parallèlement à la conduite et à la surveillance des signaux, par exemple le passage du système GSM-R à Swiss GSM (système de radio mobile), la reprogrammation dans le mode triage au lieu du mode con-

duite ou encore l'enregistrement des nouvelles données du train après l'accrochage ou le décrochage de wagons. S'ajoute à cela la communication radio avec Beat Müller, le manoeuvre qui l'accompagne et le personnel des gares sur place.

A Biberist, Beat Müller décroche le wagon avec la craie. La locomotive continue son chemin sur Wiler et va chercher deux wagons de rouleaux de papier à l'usine de vieux papier d'Utendorf ainsi qu'un troisième wagon

avec des containers vides. Beat Müller commande tous les mouvements de triage et fait particulièrement attention aux cyclistes, qui traversent la voie d'évitement.

Sur le chemin du retour, il faut s'arrêter à Gerlafingen et la pause se fait dans cette ville. Le train arrive à Soleure à 14 h 25, avec une charge de 726 tonnes. C'est Martin Schmid qui le ramène à RBL. Beat Lüscher, qui a commencé sa journée de travail à 5 h 30, a quant à lui terminé sa journée. Le trafic a diminué ces derniers temps et cela l'inquiète: en 2010, les 23 collaborateurs de Soleure ont amené 40 000 wagons à leurs clients, ce qui représente un cinquième de moins qu'en 2008.

Fi/Hes



Après l'accrochage des wagons à Gerlafingen, Beat Lüscher (à gauche) et Martin Schmid font une pause. Il faut un second mécanicien de locomotive pour des raisons de sécurité, cela dès qu'il y a des passagers dans la locomotive.



Communications radio avec le chef de triage – Coup d'œil en arrière lors d'une opération de manoeuvre – Retour à la gare de Soleure.

BIO

Beat Lüscher a 47 ans et a grandi à Wynau (BE). Il est entré aux CFF en 1980. Après son apprentissage à l'exploitation, il a travaillé dans plusieurs gares, est devenu employé au triage puis a suivi la formation de mécanicien de locomotive de triage à Bâle dès 1990. En 1992, il est arrivé au dépôt de Soleure et a été intégré à l'équipe de production régionale Cargo en 2006. Il fait partie du comité de la LPV Mittelland et également, depuis cinq ans, du comité central LPV. Ses hobbies: le hockey sur glace, le football, carnaval et la société de pontonniers. Il habite avec sa femme et sa fille à Derendingen.

*OCVM: Ordonnance sur l'admission des conducteurs de véhicules moteurs des chemins de fer