

Kurt Nussbaumer

Le président central de la VPT évoque les réformes entreprises au sein de sa sous-fédération.

Pages 6 et 7



Propre en ordre

Robert Münger est le responsable de l'équipe RailClean CFF de La Chaux-de-Fonds. Cela implique un certain tact avec des usagers des transports publics parfois peu scrupuleux.

Page 8



Isabelle Carrupt

Formatrice d'agents de train CFF, Isabelle Carrupt est aussi une sportive de haut niveau.

Page 20

Entretien avec le directeur de l'OFAS

La solidarité au cœur des assurances sociales

Dans notre dossier, Yves Rossier aborde les problèmes de l'AVS, de l'AI et du 2^e pilier. Certes, les prises de position du directeur de l'OFAS diffèrent parfois des positions du SEV et de l'Union syndicale suisse, mais elles constituent néanmoins une importante contribution au débat sur l'avenir des assurances sociales.

Dans l'interview accordé à *contact.sev*, Yves Rossier évoque les fondements de l'Etat social et l'importance de la solidarité intergénérationnelle.

L'avenir de nos assurances sociales, un thème épineux, qui nous concerne tous de près ou de loin, et qui nous amène très souvent à nous exprimer via les urnes.



Touche pas à mon deuxième pilier!

Dossier pages 10, 11 et 12

À VOS FEUILLES D'IMPÔTS

Vincent Di Blasi, de la filiale lausannoise de SEV Assurances, a commencé à remplir à tour de bras les feuilles d'impôts. Un service très apprécié par les membres SEV de Suisse romande. De plus, Vincent Di Blasi prodigue des conseils en matière de planification du budget de ménage.

Page 5

Lausanne – Genève

Tu la vois, la troisième voie ?

Non, ce n'est pas de la 3^e voie socialiste chère à l'ancien Premier ministre britannique Tony Blair dont il est question dans *contact.sev*, mais de l'augmentation de l'infrastructure ferro-

viaire entre Lausanne et Genève. Le Grand Conseil vaudois a décidé d'avancer de l'argent aux CFF afin qu'ils passent la deuxième vitesse avec ce projet de 3^e voie. En agissant de la

sorte, les Vaudois font gagner 4 ans. Ce serait donc en 2018, au lieu de 2022, qu'il y aurait enfin la 3^e voie et plus de places assises dans les trains entre Lausanne et Genève. Page 9

ÉDITO

LE PRIX DE LA MOBILITÉ

Doris Leuthard a mis le feu aux poudres. Avec ses propositions pour le financement futur des transports, elle a déclenché un débat qui s'imposait depuis longtemps : quels transports, quelle mobilité voulons-nous, et qui doit payer pour cela ? Ces questions sont justifiées, et ça fait longtemps que le SEV fait remarquer que ce sont des questions urgentes.

Nous avons proposé des solutions aux côtés de différents partenaires. Nous sommes l'un des initiateurs principaux de l'« initiative pour les transports publics », avec l'ATE, le PS et les Verts, initiative face à laquelle la Confédération réagit maintenant, en décrivant ses idées comme un contre-projet.

En collaboration avec l'USS, nous avons également suggéré récemment de profiter des taux d'intérêts bas afin de créer des moyens pour l'extension des chemins de fer et plus particulièrement pour payer les dettes du Fonds FTP.

La ministre des transports n'a pas repris cette idée puisqu'elle veut que ce soit le nouveau fonds qui reprenne les dettes des grands projets actuellement en cours. C'est une mauvaise idée.

D'autres propositions doivent cependant être mises sur le tapis, car étant donné les défis qui nous attendent, il est clair que le financement doit être assuré à long terme. Il s'agit de service public, et ça a un prix.

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

LA PROTECTION SEV
MULTI EST N° 1

■ Les membres SEV peuvent compléter leur protection juridique professionnelle comprise dans la cotisation SEV par une protection juridique privée Coop Multi pour 78 francs par année (gratuit pour les apprenants!). Celle-ci offre, selon le numéro 1/2011 du K-Tipp (magazine alémanique des consommateurs), le meilleur service, en comparaison avec les produits de la concurrence. Le magazine a effectué une enquête auprès des avocats de Suisse allemande, concernant leurs expériences avec les huit plus grandes assurances. Plus de 400 personnes ont répondu au questionnaire. La protection juridique Coop est première pour quasi tous les critères et obtient la note finale de 5,3, ce qui la place en première position.

Vous pouvez contracter une protection SEV Multi auprès du secrétariat central SEV. Plus d'infos et un formulaire d'inscription sont disponibles sous www.sev-online.ch.

ÉLECTIONS COPE :
RETARD

■ Les CFF ont envoyé les brochures d'information concernant les élections des commissions du personnel plus tard que prévu initialement. Le délai de candidature a donc également été légèrement modifié. Celui qui souhaite être candidat devra s'annoncer auprès de la présidence de sa sous-fédération d'ici au 28 février.

TPG: INITIATIVE
DE L'AVIVO

■ Près de 14 000 signatures ont été récoltées par l'Avivo pour son initiative cantonale « Stop aux hausses des tarifs des TPG ». Le texte s'oppose d'abord à la hausse générale des tarifs des Transports publics genevois annoncée l'année passée, restée en suspens après la décision du Conseil d'Etat de reporter la décision en 2011. Il revient maintenant aux autorités de se prononcer sur le texte.

L'initiative « pour une caisse publique d'assurance-maladie » a été lancée le 31 janvier par une coalition

Vers une caisse-maladie simple et équitable

L'initiative abandonne les points les plus contestés de la caisse unique refusée en 2007. La récolte des signatures vient de débuter et le délai court jusqu'au 31 juillet 2012.

Pour Mathieu Fleury, secrétaire général de la FRC (Fédération romande des consommateurs) et vice-président de la coalition, ce texte a plus de chances, notamment parce que les cantons alémaniques aussi sont frappés de plein fouet par les hausses de primes.

Désormais caisse publique

Cette caisse devrait être mise en œuvre par des agences cantonales ou intercantionales, qui fixeront et encaisseront les primes et paieront les prestations. Cela préserve ainsi le fédéralisme. Cette initiative renonce à établir un lien entre les primes et les salaires. C'est ce point qui avait

Ateliers CFF de Bellinzone

Un certain malaise

Organisation du travail chaotique, retour en force d'emplois intérimaires, perspectives de développement incertaines. Les employés des Officine sont inquiets.

Trois ans après leur grève historique, les employés des Officine s'inquiètent à nouveau pour leur avenir. Jeudi 10 février, une assemblée générale extraordinaire a eu lieu au sein des Ateliers. Pratiquement tout le monde était présent. Cette assemblée avait



Avec l'initiative, on passerait de 80 caisses aujourd'hui à une seule, d'où des économies substantielles.

fait peur à toute une frange de la population, la classe moyenne, qui craignait de payer encore davantage.

L'essentiel est sauvé

L'important est la séparation

stricte entre assurance obligatoire de base qui relèvera de la caisse publique, et assurances complémentaires, confiées aux compagnies privées. Les économies attendues par cette caisse publique

se monteraient entre 200 et 400 millions de francs (sur environ 20 milliards). Ces économies se situent avant tout dans les domaines publicité, marketing et administration. Les primes baisseraient donc en conséquence, primes qui seraient calculées selon les coûts effectifs de santé dans les cantons ou régions.

L'exemple de la Suva

La Suva peut se targuer d'un bilan exemplaire: efficace, elle veille aux intérêts de ses affiliés, reverse ses bénéfices aux personnes assurées et s'engage résolument en matière de prévention. Une caisse-maladie publique associe ainsi les avantages de l'AVS et de la Suva: une structure nationale simplifie le système, le rend plus cohérent et plus transparent.

Hes

Signez l'initiative en téléchargeant les feuilles de signature sous www.caissepublique.ch

tout allait bien Madame la Marquise, et que les résultats financiers s'étaient même améliorés durant le second semestre 2010. Mais chat échaudé craint l'eau tiède. Dans l'assemblée, plusieurs ouvriers ont fait part du malaise qu'ils ressentent. Il y a des couacs au niveau de l'organisation du travail, notamment des pièces de rechange qui ne correspondent pas aux commandes et des carences au niveau de la gestion informatique. Le recours en force d'emplois intérimaires pour effectuer les travaux moins qualifiés pose la question du rôle – pas très net – des agences de travail temporaires dans leur « commerce » de forces de travail. « Nous ne sommes pas des intérimaires, nous sommes des travailleurs précaires! Pour nous c'est difficile de planifier notre avenir profes-

sionnel. Nous vivons au jour le jour, alors que le travail ne manque pas. Les CFF devraient changer leur politique! » a déclaré un intérimaire précaire sous une salve d'applaudissements.

Centre de compétences

Pour les CFF, le salut des Ateliers de Bellinzone passe par une augmentation accrue de la productivité. Pour la commission du personnel, il faudrait élargir, chercher des alliances en accélérant par exemple la mise en œuvre du pôle tessinois de technologie ferroviaire, conformément à une étude qui avait été commandée par le Conseil d'Etat tessinois. Ce centre d'excellence rassemblerait sous un même toit les principaux acteurs des transports publics du sud des Alpes. Affaire à suivre.

Pietro Gianolli/AC

Mesures d'accompagnement: pour l'USS, l'affaiblissement de la protection des salaires n'est pas négociable

On veut des mesures d'accompagnement solides

L'Union syndicale suisse a clairement fait savoir récemment qu'elle n'accepterait, sous aucune condition, un affaiblissement des mesures d'accompagnement dans le cadre de l'évolution future des accords bilatéraux.

Le président de l'USS a constaté que l'UE critique les mesures d'accompagnement, bien qu'au cours des négociations un accord ait été trouvé (exemples: cautions, délais d'annonce, interdiction de travail temporaire provenant de l'étranger). L'exigence récente de l'UE de reprise de son évolution juridique est un « point (...) particulièrement dangereux pour le système suisse de protection des salaires » puisque « la jurisprudence de la Cour européenne de justice s'est développée dans un sens catastrophique, à l'encontre

des intérêts des salarié(s) ces trois dernières années (...). C'est la substance même des mesures d'accompagnement qui est en cause lorsque, comme dans la récente jurisprudence de la Cour européenne, qui fait référence pour l'application du droit communautaire, la liberté de commerce et d'industrie dans le marché intérieur prend soudainement le pas sur les droits du travail nationaux. Il en va de même quand ce n'est plus, comme actuellement en Suisse, le lieu de prestation qui importe pour les conditions de travail, mais le principe du lieu de provenance. » Le Conseil fédéral ne doit donc rien concéder sur cette question, les syndicats sont prêts à combattre résolument un futur paquet de négociation contenant un affaiblissement de la protection du salaire.

Application lacunaire

L'économiste en chef de l'USS, Daniel Lampart, a mis en évidence les lacunes de



Déjà le 15 décembre dernier, l'USS protestait contre les attaques de l'UE sur les mesures d'accompagnement. L'USS avait alors remis une lettre de protestation à l'ambassadeur de l'UE, Michael Reiterer.

l'application des mesures d'accompagnement: malgré les infractions constatées en matière de salaire, trop peu de salaires minimaux ont été édictés, particulièrement en Suisse alémanique, où les mesures d'accompagnement sont insuffisamment appliquées. Daniel Lampart a exigé, entre autres, des salaires minimaux dans les petites entreprises du nettoyage et de la sécurité, pour les journalistes également, ainsi qu'une rapide déclaration d'extension du champ d'application de la CCT du travail temporaire par le Conseil fé-

déral. En outre, Daniel Lampart a mis le doigt sur des manques dans le recours aux moyens prévus par les mesures d'accompagnement. Les amendes infligées aux entreprises qui détachent des travailleurs depuis l'étranger ne sont effectives que dans la moitié des cas. « C'est pourquoi il faut introduire des cautions (garanties) dans les CCT. »

Deux autres lacunes ont été soulignées par Renzo Ambrosetti, le coprésident d'Unia. Pour éliminer « l'irresponsabilité organisée de la chaîne des sous-traitants, la

responsabilité solidaire doit être introduite ». Ce faisant, les entreprises générales seraient responsables du respect de salaires corrects. De plus, des moyens légaux supplémentaires sont nécessaires pour corriger la croissance massive de faux indépendant(e)s. Pour Renzo Ambrosetti, l'extension de la CCT à toutes les entreprises du secteur du nettoyage, respectivement l'application des prescriptions de la CCT à tous les fournisseurs des branches concernées est urgente.

USS

INFO

Michael Reiterer, ambassadeur de l'UE en Suisse, sera l'invité de la prochaine **assemblée générale de la VPV Berne** le 7 avril à 17 h 30 au centre de congrès Allresto, Effingerstrasse 20 à Berne. Il y abordera les thèmes

suivants: politique des transports, service public et libre circulation des personnes du point de vue de l'UE. Un débat aura lieu avec le public.

Inscription à:
roland.schwager@vpv-online.ch

SÉANCES D'INFORMATION SUR LE NOUVEAU SYSTÈME SALARIAL CFF

Le SEV invite ses membres à des séances d'information à propos de la nouvelle convention collective de travail CFF/CFF Cargo.

Les spécialistes de la délégation de négociations présenteront le nouveau système salarial ainsi que les conséquences générales de ces changements:

- Comment est-ce que ça fonctionne ?
- A quoi faut-il particulièrement faire attention lors du transfert dans ce nouveau système salarial ?
- Qu'est-ce qui est important pour pouvoir défendre les intérêts des collaborateurs ?

Lieu	Date	Horaire
Berne , Hôtel Ador	14 mars	17 h 45
Olten , Kongresshotel Olten	17 mars	18 h 15
Lausanne , Buffet de la Gare	21 mars	18 h
Lucerne , Hôtel Anker	22 mars	18 h 15
St-Gall , Restaurant Dufour	24 mars	18 h
Coire , Ecole professionnelle santé social	28 mars	18 h
Zurich , Volkshaus, salle jaune	29 mars	19 h
Bellinzona , Casa del Popolo, viale Stazione 31	4 avril	18 h

Ne seront pas abordés lors de ces séances: les classifications individuelles et les effets du nouveau système salarial sur telle ou telle personne.

Le SEV proposera plus tard des

entretiens-conseils pour parler individuellement de ces questions, dès que les CFF auront informé leurs collaborateurs de leur classification.

pmo/Hes

Zurich

« Nein » aux chefs de train

Par 99 voix contre 59, le Grand Conseil zurichois a refusé une proposition demandant que le canton s'oppose à la décision des CFF et de la compagnie de transports publics ZVV de supprimer la présence des chefs de train dans les RER. Un résultat décevant pour le SEV et le comité d'action des chefs de train du S-Bahn zurichois qui se battent depuis le mois d'août contre la décision des entreprises. Forts d'une pétition qui avait récolté plusieurs

milliers de signatures demandant le maintien d'une présence humaine dans les trains RER, le SEV et le comité d'action avaient placé leur espoir dans le Parlement cantonal. Avant le vote, une trentaine de manifestants se sont postés devant la salle du Grand Conseil. En vain. La majorité des députés a donné sa préférence aux mesures d'économie prônées par les entreprises plutôt que de maintenir des chefs de train dans les RER.

pmo/AC

Femmes ferroviaires

Voici pas mal de temps qu'il y a UNE pilote dans l'avion. Si la voix du capitaine qui salue les passagers avant le décollage est celle d'une femme, cela ne cause plus le moindre émoi, tout juste un sourire de connivence ici ou là dans les rangs des voyageurs.

En revanche, l'accès à une autre cabine de pilotage demeure pratiquement réservé aux hommes : celle des locomotives. Et pourtant, on n'en est plus aux vêtements de travail rayés de bleu ni aux casquettes écrasantes, ni aux commandes non assistées. L'électronique a remplacé les manivelles, l'écran a supplanté le cadran, le tableau de bord est net comme un bureau bien rangé. Et pourtant, on ne voit jamais une femme grimper dans la cabine d'une locomotive de grande ligne ni même s'installer au poste de conduite d'un train régional.

Rassurons-nous : quarante ans après avoir été reconnues capables de glisser un bulletin de vote dûment rempli dans les urnes de notre démocratie dite modèle, les femmes vont se retrouver aux commandes des convois CFF. Soyons réalistes : cette réjouissante et juste perspective n'est pas due à une bouffée d'égalitarisme chez les responsables du personnel mais bien à une nécessité avérée, celle de recruter un millier de mécaniciens dans les dix prochaines années.

Pour y arriver, il faudra, bon gré mal gré, puiser dans un réservoir inexploité jusqu'ici, sauf rarissimes exceptions, les femmes. Nous aurons donc des mécaniciennes.

Un néologisme dans le vocabulaire ferroviaire, aussi masculin que le monde du chemin

de fer lui-même. Ainsi, aux mécaniciennes de l'industrie textile et en maintenance automobile, par exemple, s'ajoutent désormais les « conductrices » de locomotives. MM. Larousse et Robert devront corriger leurs dictionnaires, eux qui classent les mots de cheminot et de mécanicien parmi les noms masculins quand il désignent des employés de chemin de fer. Cette exclusivité date de l'essor du train au XIX^e siècle, autant dire de l'âge du charbon à pelleter, des manivelles à tourner très vite, des manœuvres athlétiques. Elle s'est maintenue malgré l'évidente évolution des conditions de travail et en raison de la tout aussi évidente absence de changement dans les habitudes, les mentalités, les représentations – et donc dans les dictionnaires.

Mais les CFF feront bouger tout ça. En août prochain débiteront les premiers cours de formation à temps partiel ; étalés sur un an et demi, ils sont destinés prioritairement aux femmes de 20 à 40 ans, titulaires d'un CFC ou d'une maturité, ayant des connaissances d'allemand « et, dans l'idéal, d'italien ». Ces



cours auront lieu à Zurich, principale zone de recrutement et d'emploi du pays. La première volée de Romandes devrait suivre, dans un délai non précisé.

Les CFF ne lésinent pas sur la séduction, en particulier sur leur site Internet où se trouve toute

une page, joliment illustrée, consacrée à la profession et à la formation de « mécanicienne de locomotive ». Où figure tout naturellement le lien vers les formations actuelles assurées par login, qui « produit » des « pilotes de locomotives ». La comparaison est révélatrice. Aux futures mécaniciennes, on propose « un travail qui associe responsabilités et sensations ». Aux aspirants pilotes, on offre de « contrôler quelques milliers de chevaux ». Décidément, le vocabulaire fait de la résistance.

Mais laissons le choix des mots, même si, délibéré ou inconscient, il est en l'occurrence tout à fait révélateur. Laissons aussi la motivation de l'offre qui n'aurait sans doute pas été faite aux femmes sans l'urgente nécessité de recruter des centaines de mécanicien(ne)s de locomotive. A quelque chose malheur est bon. Et concentrons notre attention sur le problème plus général auquel renvoie cette affaire.

Même très grande et diversifiée comme les CFF, une entreprise constitue un tout, formé de composantes interdépendantes. Toute planification concerne forcément l'ensemble, toute option a des effets indirects, toute décision se répercute au-delà de son objet. Sans parler des facteurs influant de l'extérieur.

Dans ces conditions, tenir le cap et assurer la cohérence tient de l'art difficile. Mais il faut au moins éviter les conflits d'objectifs et les contradictions les plus évidentes, toujours sanctionnées, et plus vite qu'attendu. Quand une direction observe à la fois un fort développement du trafic voyageurs et la multiplication des départs à la retraite des mécaniciens, quand elle veut simultanément économiser sur les effectifs, elle s'expose à devoir prendre des mesures correctives, dans l'urgence. Tant mieux pour les futures femmes pilotes de locomotive. Mais quand même.

Yvette Jaggi

Caisse du personnel CFF : inquiétudes financières

Et si les CFF faisaient faillite ?

Une information formelle de la Caisse du personnel CFF a semé davantage le doute qu'elle n'a éclairci la situation.

Beaucoup d'actifs et de retraités ont placé, depuis longtemps, une coquette somme sur un compte de la Caisse du personnel CFF. Le taux y est après tout généreux et les placements sont sûrs, pas d'inquiétude à avoir. Ou si ?

Une information de la Caisse lors du passage à la nouvelle année a amené insécurité et questionnements au SEV. Puisqu'il n'y a formellement plus de garantie fédérale pour l'argent de la Caisse du personnel CFF.

Les renseignements obtenus aux CFF rassurent néanmoins : comme auparavant, les CFF en tant qu'entreprise se portent garants, et le propriétaire des CFF reste exclusivement la Confédération. Fin de l'alerte donc.

CFF ou UBS ?

Chacun doit finalement se poser la question de savoir s'il a plutôt confiance en l'avenir des CFF à long terme ou s'il pense que n'importe quel autre institut pourrait accepter cet argent contre intérêts. CFF ou UBS ? Et si les CFF devaient sombrer après-demain, grâce aux possibilités illimitées de retraits, on pourra encore tout retirer demain...

pmo/Hes

CFF: TRAVERSES DE CHEMIN DE FER EN BOIS

Dans le cadre de l'appel d'offres lancé en automne dernier, une part importante de la livraison des traverses en bois a été adjudgée à la scierie Corbat Holding SA de Glovelier, tandis qu'une autre part a été attribuée à une entreprise étrangère située près de la frontière suisse. Le bois destiné aux traverses en hêtre provient à 100 pour cent de Suisse, tandis que le chêne provient à raison de 65 pour cent de l'étranger et 35 pour cent est indigène. Les CFF procèdent chaque année à la pose de quelque 80 000 traverses en bois de voie lors du renouvellement de la voie. Lors de l'achat des traverses, qui se déroule en conformité de la Loi sur les marchés publics (LMP), les CFF portent leur choix sur la base de critères de qualité, de coûts, de prestations et de service, mais ils prêtent une attention toute particulière aux aspects environnementaux. Ceux-ci comprennent d'une part la garantie d'une exploitation durable des forêts d'où proviennent les bois servant à la fabrication des traverses et, d'autre part, le rejet le plus faible possible de CO₂ lors du choix du mode de transport. A égalité des critères et en possession des justifications écologiques nécessaires, c'est en dernier ressort le critère de prix qui est déterminant pour l'adjudication. Com.

Vincent Di Blasi de SEV Assurances a commencé à remplir les déclarations d'impôt 2010

«Il y a des aberrations entre cantons»

De plus en plus de membres s'adressent à la filiale SEV Assurances de Lausanne pour faire remplir leur déclaration d'impôt. Ils ont raison. La filiale compte sur des collaborateurs compétents. Rencontre avec l'un d'eux, Vincent Di Blasi, un cheminot devenu conseiller financier.

«Nous verrons si cette année nous réussissons à dépasser notre record de l'année passée de 1200 déclarations d'impôt», lance Yolande Janett, la secrétaire de la filiale romande de SEV Assurances, depuis son desk d'accueil à la rue St-Martin 36 à Lausanne. A quelques pas de là, dans son bureau, Vincent Di Blasi a déjà commencé à recevoir les collègues qui viennent avec leurs documents faire remplir leur déclaration d'impôt 2010.

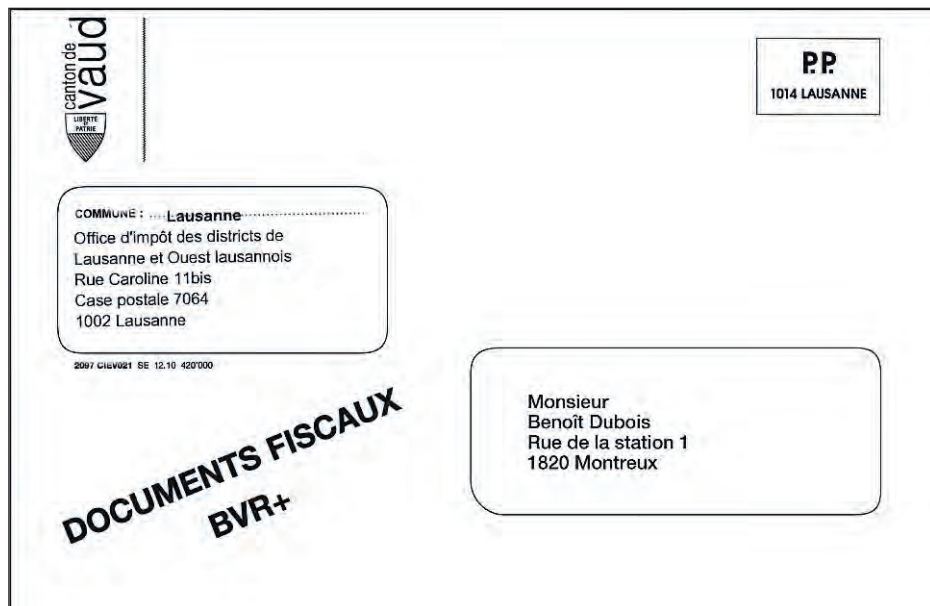
Recours payant

Sourire méditerranéen, décontracté, ce conseiller financier remplit des déclarations

d'impôts depuis plus de vingt ans. Mais quel plaisir peut-il trouver à ce que le commun des mortels déteste faire? «J'aime bien remplir les déclarations qui soient favorables au contribuable. Il y a trop souvent des gens qui sont taxés pour des montants trop élevés. Tiens, par exemple, le fisc n'a pas voulu prendre en compte les frais de déplacements professionnels en voiture d'un mécanicien CFF sous prétexte qu'il est déjà au bénéfice d'un abonnement général. Mais ces déplacements, il est obligé de les faire en voiture, son domicile est décentré par rapport à son lieu de service et ses horaires de travail sont irréguliers. Nous avons fait recours au taxateur. Recours accepté. En chiffres ronds, il a payé 6000 francs d'impôt au lieu des 9000 francs initialement prévus.»

Erosion du pouvoir d'achat

Vincent Di Blasi remplit des déclarations d'impôt de collègues de toute la Suisse romande. Il est donc bien placé pour établir des comparaisons. «Il y a parfois des aberrations d'un canton à l'autre. Par exemple, à Genève, on



Aïe, aïe! L'enveloppe de la déclaration d'impôt 2010 est arrivée dans nos boîtes aux lettres. Si vous avez besoin d'un coup de main pour la remplir, n'hésitez pas à appeler la filiale lausannoise de SEV Assurances (voir annonce page 15).

peut déduire 10464 francs maximum par année et par personne pour le paiement des primes d'assurance maladie. Dans le canton de Vaud on ne peut déduire que 2000 francs. C'est dérisoire! Cela ne correspond pas à la réalité.» Vincent Di Blasi n'oublie pas qu'il est syndicaliste, donc sensible à une juste redistribution du fruit du travail. «Ces

dernières années, je constate une érosion du pouvoir d'achat. A cause notamment des augmentations des primes de l'assurance maladie, dont le coût n'est malheureusement pas répercuté dans l'Indice suisse des prix à la consommation. C'est donc d'autant plus important de remplir soigneusement sa déclaration d'impôt

et de bien effectuer toutes les déductions. Non pas pour soustraire de l'argent au fisc, mais pour payer ce que l'on doit payer. Rien de plus! Et il ne faut pas oublier que nous sommes là pour d'éventuels recours. Les gens ont 30 jours pour faire opposition contre une décision de taxation.»

Alberto Cherubini

BIO

Vincent Di Blasi est né dans la province de Catane (Sicile) le 4 février 1963. Ses parents ont immigré en Suisse lorsqu'il était âgé de 2 ans. Marié, cinq enfants, il vit à Vernayaz (VS). De 1980 à 2002, il a travaillé aux CFF, au service des bagages, dans les gares de Renens et Montreux. En 1982, il a adhéré au SEV. Il a été caissier (déjà les chiffres!!!) de la section APV Renens (l'ancienne sous-fédération des employés de gares). Aujourd'hui encore, Vincent est actif dans le syndicat.



Il est caissier de la section TS Romandie Sud-Ouest. Avant d'être engagé à plein temps par SEV Assurances en 2002, il en a été l'un des conseillers régionaux durant une dizaine d'années. Après avoir fréquenté les cours de l'Ecole d'employés en assurances sociales, il a suivi la formation qui lui a permis de décrocher le titre de Conseiller financier diplômé IAF (Communauté d'intérêt pour la formation dans le domaine financier).

AC

INFO

La filiale romande de SEV Assurances

La filiale romande de SEV Assurances est dirigée par Patrick Rouvinez, ancien chef de train et ex-secrétaire syndical. En plus de la secrétaire Yolande Janett, la filiale compte sur deux collaborateurs permanents: le Fribourgeois Daniel Huguenot (employé à 50%) et l'Italo-Valaisan Vincent Di Blasi (employé à 100%).

L'équipe est complétée par une douzaine de conseillers régionaux répartis en Suisse romande. Durant la période «hot» des déclarations d'impôt, la filiale romande a la chance de pouvoir compter sur son expérimenté ancien directeur, le Jurassien Pierre Bée, 70 ans, toujours bon pied bon œil.

SEV Assurances est une coopérative qui appartient entièrement au SEV. Son siège central est à Bâle. SEV Assurances est principalement active dans le 3^e pilier. Mais ses collaborateurs sont à même de vous conseiller sur toutes les questions qui touchent à la planification financière.

AC



” Cela vaut la peine de recruter activement : celui qui recrute 20 membres reçoit 1000 francs avec les primes SEV! “

Kurt Nussbaumer, président central VPT

La sous-fédération du personnel des entreprises de transport privées VPT a gagné environ 200 membres l'année passée

« Le petit SEV » veut grandir

Kurt Nussbaumer, président central, s'exprime ici sur les nouvelles structures de branche, sur le recrutement de membres et sur les objectifs VPT 2011. Il donne également son opinion sur la collaboration avec les sous-fédérations CFF au SEV et les autres syndicats.

contact.sev : Depuis l'année dernière, la VPT a de nouvelles structures (voir encadré). Est-ce que cela a déjà porté ses fruits ?

Kurt Nussbaumer : La phase transitoire n'est pas encore terminée, puisque les branches organisent elles-mêmes leurs événements de façon indépendante seulement depuis cette année. L'année passée, la sous-fédération aidait encore, par exemple pour les invitations. Mais on peut déjà dire que les branches fonctionnent bien.

Et comment fonctionne le comité central, qui est passé de 27 à 20 membres ?

Nous travaillons parfaitement bien ensemble au sein du comité central et de la commission centrale. Les nouvelles personnes ont apporté un regain d'énergie et nous sommes très motivés.

Es-tu également satisfait du travail de la VPT durant l'année dernière ?

Tout d'abord, nous pouvons être fiers d'avoir réussi à augmenter nos effectifs, avec 200 membres supplémentaires. La campagne de recrutement de la sous-fédération, qui permettait de gagner des nuitées à l'hôtel Brenscino, a certain-

nement joué un grand rôle. Nous y avons mis quasi tout le budget recrutement de l'année. Nous préparons également une campagne pour cet automne, afin de motiver les membres à recruter.

C'est le système « un membre recrute un membre » ?

C'est en fait le seul qui fonctionne vraiment. Mais plus une sous-fédération est représentée dans une section, meilleur est le recrutement.

Vous n'allez donc pas engager de recruteur ?

Non, car nous ne sommes

pas convaincus que ça amène quelque chose. Recruter vaut déjà la peine maintenant : celui qui recrute 20 membres gagne 1000 francs, avec les primes SEV!

Où y a-t-il beaucoup de potentiel de recrutement ?

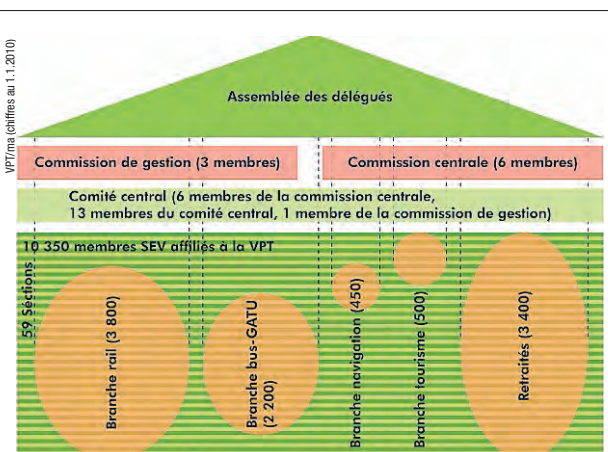
Dans les branches tourisme et bus. Le trafic régional engage de nouveaux collaborateurs, afin de faire face à la croissance de la population. Nous voulons recruter ces nouvelles personnes. Il

tre d'accord, au sein de l'USS, pour savoir qui s'occupe de quel domaine. On doit donner un domaine à celui qui a le savoir-faire, dans le domaine des transports, il s'agit du SEV ou du SSP traditionnellement pour la VBZ par exemple. Ça n'aurait aucun sens que le SEV aille recruter dans le commerce de détail, car il faudrait ensuite engager quelqu'un qui s'y connaisse. Je pense qu'il faudrait que l'USS, en tant qu'organisation faitière, soit un syndicat pour toutes les

” Il faudrait clairement se mettre d'accord, au sein de l'USS, pour savoir qui s'occupe de quel domaine. “

STRUCTURE DE LA VPT

La sous-fédération VPT est divisée en cinq branches depuis le 1^{er} janvier 2010 : Rail, Bus-Gatu, Navigation, Tourisme et Pensionnés. Les responsables de branche dirigent la base, qui est également encadrée par un secrétaire syndical. Chaque branche organise au moins une assemblée par année, où sont abordés principalement des thèmes spécifiques à ces branches et où sont élus un total de 13 représentants de branches au comité central VPT. La branche Rail a 4 représentants, Bus-Gatu 3 et les autres 2 par branche. Le comité central comprend de plus les 6 membres de la commission centrale et un membre de la commission de gestion, pour un total de 20 membres. Les branches amènent des



requêtes spécifiques au comité, ainsi que le feed-back des assemblées. Les représentants de branches peuvent également amener des requêtes, pour l'assemblée de délégués VPT, pour le comité SEV ou encore pour le Congrès. Cela garantit à la base la possibilité de faire part de ses

requêtes. Et permet à chacun de discuter de ses problèmes spécifiques lors des assemblées sans ennuyer la majorité, non concernée. Les questions statutaires concernant la vie de la VPT en tant que sous-fédération sont traitées au comité central ou lors de l'assemblée des délégués.

et y a également du potentiel dans les grandes sections, comme celle de la BLS par exemple. La fusion avec RM y a augmenté la taille des sections, ce qui rend le travail plus difficile. En général, les nouveaux collègues devraient tout de suite être informés sur le SEV, dès qu'ils entrent dans l'entreprise. La VPT devrait arriver, à moyen terme, à un effectif de plus de 11000 membres.

branches. Les responsables de branches actuels resteraient les mêmes, par exemple, les professionnels Unia pour la construction, ceux du SEV, du SSP et de Syndicom pour le transport régional. Cela serait logique et ferait disparaître des interfaces inutiles. Mais c'est irréaliste pour le moment.

Et comment se passe le travail avec les autres syndicats, au niveau de la VPT ?

En tant que sous-fédération, nous n'avons pas de contact avec les autres syndicats. Mais nos sections si, lorsque plusieurs syndicats sont présents dans l'entreprise. On travaille alors dans une communauté de négociations, pour la CCT par exemple, ou pour les négociations salariales. Dans certaines sections, nous avons des membres

Jusqu'à présent, les collaborateurs des entreprises de transport étaient partagés entre les syndicats de l'USS SEV, SSP et Syndicom. On ne se « piquait » pas les membres. L'année passée, Unia a recruté plusieurs dizaines de membres dans des entreprises de transport de Zurich (VBZ). Qu'en dis-tu ?

Il faudrait clairement se met-

INTERVIEW



Le président central Kurt Nussbaumer a récompensé le meilleur recruteur VPT de la région Suisse centrale, le 20 novembre 2010 à Gümligen. Les trois autres journées VPT régionales ont aussi vu les meilleurs recruteurs être récompensés.

doublement syndiqués, par exemple dans nos sections STI (également au SSP).

Quels sont les thèmes principaux, à part le recrutement, pour cette année 2011 ?

Nous aimerions signer des CCT d'entreprise avec celles qui n'en ont pas encore. Des négociations ont lieu actuellement, notamment avec les entreprises de ZVV (associations des entreprises de transport zurichoises). Nous voulons également conclure des CCT cadre cantonales pour les bus

» Les nouveaux collègues devraient tout de suite être informés sur le SEV. «

dans les cantons de Zurich et du Valais. Toujours avec l'objectif de conclure des CCT d'entreprises là où il n'y en a pas. Et en ce qui concerne la révision de la LDT (loi sur la durée du tra-

vail), nous veillerons à ce qu'il n'y ait pas de détérioration pour les employés.

Le SEV récolte cette année des signatures pour l'initiative de l'USS sur les salaires minimums. Y a-t-il des membres de la VPT qui gagnent moins de 22 francs à l'heure ?

Oui, par exemple des collaborateurs dans le domaine du tourisme et des services ferroviaires en profiteraient. Cela peut également être utilisé pour le recrutement.

Quelles sont les requêtes que la VPT présentera prochainement au SEV ?

La cotisation SEV en fonction du salaire, comprise dans le projet de fusion avec le syndicat Communi-

cation il y a quatre ans. Et nous souhaiterions que les démissions soient traitées directement par la centrale SEV à l'avenir, au lieu de passer par les sections, car celles-ci nous avertissent tard et cela nous empêche d'avoir une vue d'ensemble de l'évolution des membres.

Comment juges-tu la collaboration avec les sous-fédérations CFF au SEV ?

Au comité SEV, nous travaillons très bien ensemble. La compréhension mutuelle a augmenté, même si, pour des raisons de temps, nous nous concentrons chacun surtout sur nos problèmes spécifiques. Il y a également des synergies que nous pourrions utiliser encore mieux. Nous pourrions par exemple offrir des cours de préparation aux examens périodiques avec la LPV, puisque nous avons

tous deux des mécaniciens de locomotive pour la voie normale. Également à la vente, aux travaux sur les voies et dans d'autres domaines, nous pourrions collaborer encore plus étroitement.

Comment arrives-tu à gérer ton travail et ton engagement au SEV avec ton nouveau rôle de papa d'accueil ?

Mon épouse a arrêté son travail d'infirmière et s'occupe des enfants. J'essaie de passer mon temps libre avec la famille: durant les week-ends, je ne travaille que le soir pour le SEV, ou, en cas de mauvais temps, le dimanche après-midi. Je dois fixer des priorités plus strictes. Cette nouvelle situation est très exigeante et pas toujours aisée. Mais on reçoit beaucoup de la part des enfants, c'est un grand enrichissement!

Markus Fischer/Hes

BIO

Kurt Nussbaumer (48 ans) a grandi à Schlossrued (AG). Il est fils d'un ouvrier des ateliers du WSB (Wynental-Suhrental-Bahn). Après un apprentissage d'agent d'exploitation à Bevers (GR), il a travaillé durant 15 ans aux Chemins de fer rhétiques, dans diverses gares. Il a été président de la section VPT RhB puis est passé, en 1995, au WSB, où il a travaillé au centre de contrôle à distance et à la vente à Aarau. Depuis 2004, il est responsable d'équipe au Suhrental. Devenu secrétaire central de la VPT en 2003 et président central en 2006, il a baissé son temps de travail de 20 %. Kurt Nussbaumer habite avec son épouse Susanne à Schlossrued. Depuis l'été dernier, ils accueillent Jonas (7 ans), Julia (3 ans et demi) et Dominic (2 ans et demi) sous leur toit.

Robert Münger, de La Chaux-de-Fonds, de RailClean – propreté en gare

En voiture s'il vous plaît... et par la route !

Aux CFF la propreté est une question d'image de marque. Pour que ça fonctionne tous les jours de l'année, les CFF doivent pouvoir compter avec du personnel motivé qui n'a pas peur de se salir afin que tout soit tip-top.

Robert Münger est responsable d'équipe RailClean avec, sous ses ordres, deux collègues. L'équipe a diminué de moitié depuis 2003 suite aux départs en retraite, le personnel n'est pas remplacé. Pourtant il y a toujours plus à faire 365 jours sur 365. Ils s'organisent à eux trois avec deux horaires journaliers de 4 heures du matin à 12 h 12, et de 9 h 40 à 17 h 42 ! Le troisième collègue est en congé ou renforce un des services pour les travaux spécifiques. Pas de trêve pour les braves, Robert a jusqu'ici travaillé tous les Noël et Nouvel-An, rançon de la gloire quand on est l'homme de liaison !

« Aujourd'hui, sans permis, t'as plus de boulot aux CFF ! »

Pour l'Arc jurassien, le chef de région est à Bienne, il est secondé par deux chefs d'équipes et quatre responsables. Près de 25 personnes s'activent au service nettoyage, deux tiers de moins

qu'il y a dix ans. Le rayon d'action de La Chaux-de-Fonds va du Col-des-Roches, s'étend jusqu'à Frinwillier au-dessus de Bienne, avec crochet à Tavannes et le Val-de-Ruz. Il faut s'occuper de 19 haltes ou gares, du moins ce qu'il en reste car seules deux sont encore desservies par du personnel. Les déplacements s'effectuent par la route. Entre 80 et 120 km par jour ! Le plus drôle, lorsque Robert commença aux chemins de fer en 1978, il était plutôt mal vu, lui qui conduisait une voiture. Aujourd'hui, sans permis, t'as plus de boulot aux CFF !

Quel boulot !

Nettoyer, c'est balayer, vider les poubelles, récurer, faire les vitres, nettoyer les rampes et autres supports en inox. Il faut encore penser aux WC ! Suite aux constantes déprédations, ceux-ci sont à présent souvent fermés, supprimés ou encore cédés aux communes qui ont vite fait de les condamner. Même pratique pour les salles d'attente. Les domaines gares c'est avant tout des automatiques à billets, mais surtout à boissons, sucreries, fast-food avec leur corollaire de déchets. Les gens manquent d'éducation et pas seulement les jeunes. Robert trouve touchant d'avoir entendu une petite fille dire à sa grand-mère qu'elle devait mettre son déchet dans la poubelle.

A bien des endroits le personnel RailClean est la seule image visible des CFF. Ainsi les jeunes s'asseyaient parfois directement sur le bord du quai, les pieds contre le rail. Robert interpelle donc une jeune et jolie fille pour lui faire remarquer le danger. Celle-ci n'en « a rien à foutre » ! Robert, insiste, « tu te vois plus tard avec une jambe en moins » ? Un autre jour la fille reconnaît notre homme et le remercie de sa remarque, en fait elle y avait pensé toute la nuit, elle voulait s'excuser. Robert prend acte en l'invitant à faire passer le message à ses copines.

Tout doit être prêt pour le premier train

« Le dialogue et une attitude positive permettent de désamorcer les conflits et éviter bien des situations scabreuses. » Avec la désertification de surface, des groupes de jeunes qui ne savent pas quoi faire ou des gens désœuvrés liés à l'alcool ou la fumette prennent peu à peu possession des lieux. Vous les avez tous les jours, prévient Robert, autant faire avec sinon c'est les conflits et surtout encore plus de « chenit ». Pour l'anecdote, avec l'un, le dialogue était difficile et ses déchets finissaient par terre. Robert tire alors la poubelle et



Robert Münger travaille aux chemins de fer depuis 1978.

lui dit : « Si vous ne pouvez aller à elle, elle viendra à vous ! » Depuis ça marche et

» Le dialogue et une attitude positive permettent de désamorcer les conflits et éviter bien des situations scabreuses. «

c'est aussi « Bonjour Monsieur. » La philosophie de Robert joue en plein. Les agents RailClean suivent aussi les cours pour la sécurité. L'hiver par exemple il faut « une interdiction de voie » pour le déneigement par des moyens mécaniques. Vous conduisez une équipe de 16 déneigeurs non cheminots, ils viennent d'une agence de placement. Autre souci, les appeler la veille au soir pour le lendemain 3 ou 4 heures. Tout doit être prêt pour le premier train ; la neige, le verglas, le gravillon, le sel, tout s'ajoute aux tâches ordinaires. A son bureau, Robert s'occupe encore du matériel, des commandes, du stock. Bref, l'administratif en plus pour cet homme du terrain polyvalent.

Tout fout l'camp...

De 1978 à 2011, les CFF ont bien changé. « Avant, nous

étions comme une grande famille, on se connaissait tous. A présent on connaît presque plus personne, la famille est dispersée, éloignée, recomposée... difficile de s'y retrouver. » Une gare avec tous ses services, c'est terminé : La Chaux-de-Fonds avait près de 120 employés en 2000, à présent 25. L'ambiance est bonne, il faut prendre ce boulot sans en avoir peur. Exercer à satisfaction son travail est la base. Il n'est pas rare que les usagers du rail disent merci, signalent un fait, un bris de glace et finalement ils sont bien reconnaissants, « heureusement que vous êtes là », ça il fait bon l'entendre, cela ponctue bien une journée de travail. C'est vrai que les salissures sont en augmentation, la clientèle n'apprécierait pas un entretien encore réduit. Robert admet avoir la reconnaissance de sa hiérarchie, quant à l'avenir... ? Le service de télécommande de Neuchâtel va déjà fermer cet été, tout va à Lausanne ! Alors, la retraite à 60 ans, rêve de tous les cheminots ? Plutôt 62 ou 63 ! Notre homme s'est aussi approché de SEV Assurances Coopérative, ça aide.

Jean-François Milani

Robert Münger a 55 ans, vient de Chaumont, au-dessus de Neuchâtel, de la ferme paternelle bien connue pour son gâteau au beurre ! Fait un apprentissage d'agriculteur pour exercer au domaine familial et pratique le bûcheronnage. Entre aux CFF en avril 1978 aux nettoyages des véhicules à Neuchâtel (18 personnes). Devient membre SEV. Manœuvre, chef manœuvre au triage (40 personnes), service nettoyage, bagages, conciergerie, termine son activité au poste d'enclenchement de Neuchâtel. Au lendemain de l'Expo.02 c'est Noa, comme pour beaucoup ! De retour en train de son premier jour de chez Noa, le téléphone sonne : une place est libre à RailClean Bienne. Encore 6 mois et un responsable d'équipe RailClean est disponible à La Chaux-de-Fonds. Le hobby principal de Robert est la menuiserie, il réalise des maquettes, reproductions de chalets, maisons célèbres, etc. Son autre passion est les chevaux. Avec son épouse, ils voyagent un peu et aiment marcher ensemble au Valais. JFM



Le Grand Conseil vaudois a accepté de préfinancer des infrastructures ferroviaires, ce qui permettra de gagner du temps

Genève-Lausanne: on gagne quatre ans

Le Grand Conseil vaudois a confirmé sa décision de préfinancer plusieurs travaux ferroviaires le 8 février dernier en deuxième lecture. Il s'agit d'un paquet de 195 millions de francs pour moderniser le nœud ferroviaire de Lausanne.

Le canton de Vaud accorde un prêt sans intérêts d'un peu plus de 158 millions de francs aux CFF pour le préfinancement de la 4^e voie Lausanne-Renens, ainsi que des points de croisements de Mies et Chambésy. Il autorise également le Conseil d'Etat vaudois à procéder à des avances de fonds de quasi 35 millions de francs aux CFF, pour les études de développement de la ligne ferroviaire Lausanne-Genève.

Le Parlement accorde également un crédit d'études de 1 100 000 francs pour la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.



L'objectif est notamment d'augmenter le nombre de places assises entre Lausanne et Genève.

L'idée d'avancer l'argent pour permettre la construction de la quatrième voie entre Lausanne et Genève est née en avril 2008. L'argent sera disponible à temps pour que les CFF puissent lancer un appel d'offres en avril prochain, une fois le délai réfé-

rendaire passé. Le canton espère voir les chantiers mis à l'enquête dans le courant 2012 et voir le début des travaux en 2014. La facture totale est estimée à 1 milliard de francs, somme prise en charge par la Confédération, sur un fonds financier existant.

Egalement à Genève

Le préfinancement est également prévu à Genève. Le gouvernement genevois a déposé une demande de crédit de 319 millions de francs auprès du Grand Conseil en octobre dernier, ceci pour le développement des infra-

structures suprarégionales de transports ferroviaires et routiers. La partie ferroviaire est dévisée à 169,13 millions de francs.

Objectifs

Le but est d'augmenter le nombre de places assises sur les trains «Grandes Lignes» entre Lausanne et Genève en fonction de l'évolution du trafic et d'introduire la cadence au quart d'heure dans le cœur des réseaux RER genevois et vaudois.

Convention-cadre

Rappelons que les cantons de Vaud et de Genève, ainsi que l'Office fédéral des transports et la Direction générale des CFF avaient signé une convention-cadre le 21 décembre 2009, qui permet à la région lémanique de disposer d'une vision globale de l'offre ferroviaire nécessaire à l'horizon 2030.

Le préfinancement des travaux et études permet d'avancer de quatre ans au moins les réalisations (2018 au lieu de 2022).

Hes

Nouveau livre

Louis Favre, constructeur du tunnel de faîte du Saint-Gothard

A Genève, le nom de Louis Favre reste une référence. Mais que savons-nous exactement sur la vie de l'entrepreneur général du tunnel de faîte du Saint-Gothard, mis en service en 1882? Un auteur dont la renommée n'est plus à faire, Hans G. Wägli, s'est attelé, avec fougue, à la tâche. Le résultat est vivant et se laisse facilement lire grâce aux nombreuses illustrations.

Le constructeur du tunnel du Saint-Gothard, seule liaison

ferroviaire directe entre la Suisse italienne et la Suisse alémanique, était un Romand. Louis Favre, Genevois, naquit en 1826 à Chêne-Bourg et il apprit la profession de charpentier dans l'atelier de son père. Il se perfectionna et devint ingénieur autodidacte. En tant qu'entrepreneur, Favre est une figure de proue parmi les personnalités marquantes de l'histoire économique et technologique suisse. Nous lui sommes redevables d'être au cœur de voies de communication performantes à travers les Alpes, et ceci continue de nos jours. Par son engagement, le trafic mondial à travers le massif central des Alpes fut développé, ce qui permit également de poser les fondements historiques et politiques pour la

construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) par le Lötschberg (mis en service en 2008) et le Saint-Gothard (à mettre en service en 2017).

Engagement total

Pour y parvenir, le Genevois dut cependant payer le prix fort: il y laissa toute sa fortune et même sa vie avant l'achèvement de cette œuvre gigantesque; il mourut dans le tunnel du Saint-Gothard le samedi 19 juillet 1879 lors d'une inspection, âgé de 53,5 ans, suite à la rupture d'un anévrisme abdominal.

224 jours plus tard, le samedi 28 février 1880, eut lieu le percement. Le tunnel fut mis en service en 1882 et sa construction exigea un très lourd tribut en vies huma-

nes: 199 morts par accident, environ 550 par maladie, sans compter un minimum de 355 blessés. L'édition en français est une traduction soignée de l'édition en allemand, déjà parue en 2007. Sans le soutien pécuniaire de

la commune de Chêne-Bourg, elle n'aurait pas pu voir le jour. Elle comporte, en annexe, un DVD bien illustré et réalisé par Jean-Marcel Schorderet, ancien cheminot et régisseur à la TV.

Roland Kallmann

INFO

Hans G. Wägli: Louis Favre (1826-1879) – Constructeur du tunnel du Gothard

Volume 14 f de la série Pionniers suisses de l'économie et de la technique, 2010. 96 pages, format 17 × 24 cm. Nombreuses illustrations en noir-blanc et en couleurs, bibliographie; en annexe: un DVD. ISBN 978-3-909059-44-7.

Prix 25 CHF (+ 4 CHF de frais de port). Société d'études en matière d'histoire économique, Vogelsangstrasse 52, 8006 Zurich, téléphone 043 343 18 40, fax 043 343 18 41, courriel: ruetz@pioniere.ch, web www.pioniere.ch.



Keystone

« Il faut être clair, l'AI est en faillite technique! L'AI a une dette de 15 milliards et elle perd chaque année plus d'un milliard. Rien que les intérêts de la dette s'élèvent à 300 millions de francs par année. »

Yves Rossier, directeur de l'OFAS

Rencontre avec Yves Rossier, directeur de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS)

« Le travail fait la richesse de notre système social »

Yves Rossier, directeur de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS), a reçu contact.sev.

Au menu de l'interview: l'AVS, l'AI, le 2^e pilier (l'Ascoop et la Caisse de pensions CFF n'ont pas été oubliées), ainsi que quelques considérations sur le travail et la solidarité, fondements de l'Etat social.

À l'entrée de son bureau, une caricature représente le directeur de l'OFAS sous les traits d'une locomotive nommée « Rossier Express ». Yves Rossier déclare d'emblée être un « fana des trains ». De l'avis de ses collaborateurs, sa vitesse de travail tient d'avantage du TGV que du Train des Vignes. Voie 1, attention, départ!

contact.sev: Pensez-vous qu'un jour toutes les caisses de pensions atteindront un taux de couverture optimal?

Yves Rossier: Toutes les caisses font face à un très gros problème: la rentabilité des capitaux n'est plus suffisante pour payer les prestations exigées par la loi. La situation de la Caisse de pensions CFF est plus grave, parce qu'elle doit d'abord rattraper son retard (lire encadré page 12).

Au bout du compte ce sont les assurés actifs, par le biais des cotisations d'assainissement, et les retraités, privés de compensation du renchérissement, qui font les frais de cette situation.

Une caisse de pensions est un ensemble de solidarités. La solidarité ne fonctionne que lorsque tout le monde est d'accord d'apporter sa contribution, y compris les entreprises. Que cela soit désagréable, je le comprends bien. Mais si on ne le fait pas, on fait sauter un système de solidarités.

N'avez-vous pas l'impression que le 2^e pilier ressemble à un casino plutôt qu'à un système de solidarités? Certains financiers jouent et gagnent gros avec le marché des capitaux, tandis que les employés cotisent et y laissent des plumes.

Qualifier le 2^e pilier de casino, c'est un slogan. La situa-

tion actuelle se résume aux difficultés que nous rencontrons pour financer les prestations. Le Conseil fédéral et le Parlement avaient proposé d'abaisser le taux de conversion. Une solution refusée en votation populaire le 7 mars 2010. Il faudra trouver des solutions ailleurs. Mais si en parlant de casino vous pensez aux frais administratifs des caisses de pensions, sachez que ces frais sont très faibles par rapport aux besoins d'argent. A l'OFAS, actuellement, nous préparons un rapport pour le Conseil fédéral dans lequel nous allons proposer des mesures pour améliorer la situation de notre prévoyance professionnelle. Parmi ces mesures, il y aura un point concernant les frais administratifs.

Et sur le front de l'AVS, où en est-on?

Le problème du financement de l'AVS est différent de celui des caisses de pensions. La santé financière de l'AVS est garantie à moyen terme, et c'est entre 2021 et 2030 qu'elle affrontera des problèmes de financement. Mais après, quoi qu'il arrive, nous aurons besoin d'un financement accru. La 11^e révision étant passée à la trappe l'automne dernier au Parlement, le conseiller fédéral Didier Burkhalter souhaite réunir en un premier temps dans un acte législatif les

« Le baby-boom – les naissances entre 1945 et 1965 – a été l'explosion démographique la plus forte de toute l'histoire de l'humanité. »

adaptations techniques qui n'ont pas été contestées. Ensuite, le Département fédéral de l'intérieur élaborera un projet de révision qui sera soumis au Parlement lors de la prochaine législature.

Pourquoi après 2021 l'AVS aura besoin d'un financement accru?

Parce que nous nous trouverons face à un cumul de deux problèmes: on vit plus longtemps et le gros de la génération du baby-boom sera à la retraite. Vivre plus longtemps en soi c'est plutôt bien, le contraire, comme cela s'est passé en Russie ou en Afrique du Sud, serait désastreux pour la Suisse. Le baby-boom – les naissances entre

1945 et 1965 – a été l'explosion démographique la plus forte de toute l'histoire de l'humanité. Donc nous vivons plus longtemps et ceux qui arrivent à la retraite seront de plus en plus nombreux.

Quelles pistes préconisez-vous pour garantir le financement de l'AVS qui sera rendu problématique par le vieillissement de la population?

Même si les Suisses se mettaient dès cette année à faire plein d'enfants, cela ne

changerait rien au moins durant les vingt-cinq prochaines années. L'AVS est financée par le travail des gens. C'est le travail qui fait la richesse de notre système social. Les travailleurs immigrés, notamment ceux qui sont arrivés en Suisse depuis l'Accord bilatéral sur la libre circulation des personnes, contribuent à alimenter les caisses de l'AVS. Cela se chiffre en milliards, les sommes que nous avons encaissées dans les assurances sociales grâce aux cotisations des nouveaux travailleurs migrants. Les femmes, de plus en plus nombreuses sur le marché du travail, contribuent également à financer notre

L'OFFICE FÉDÉRAL DES ASSURANCES SOCIALES

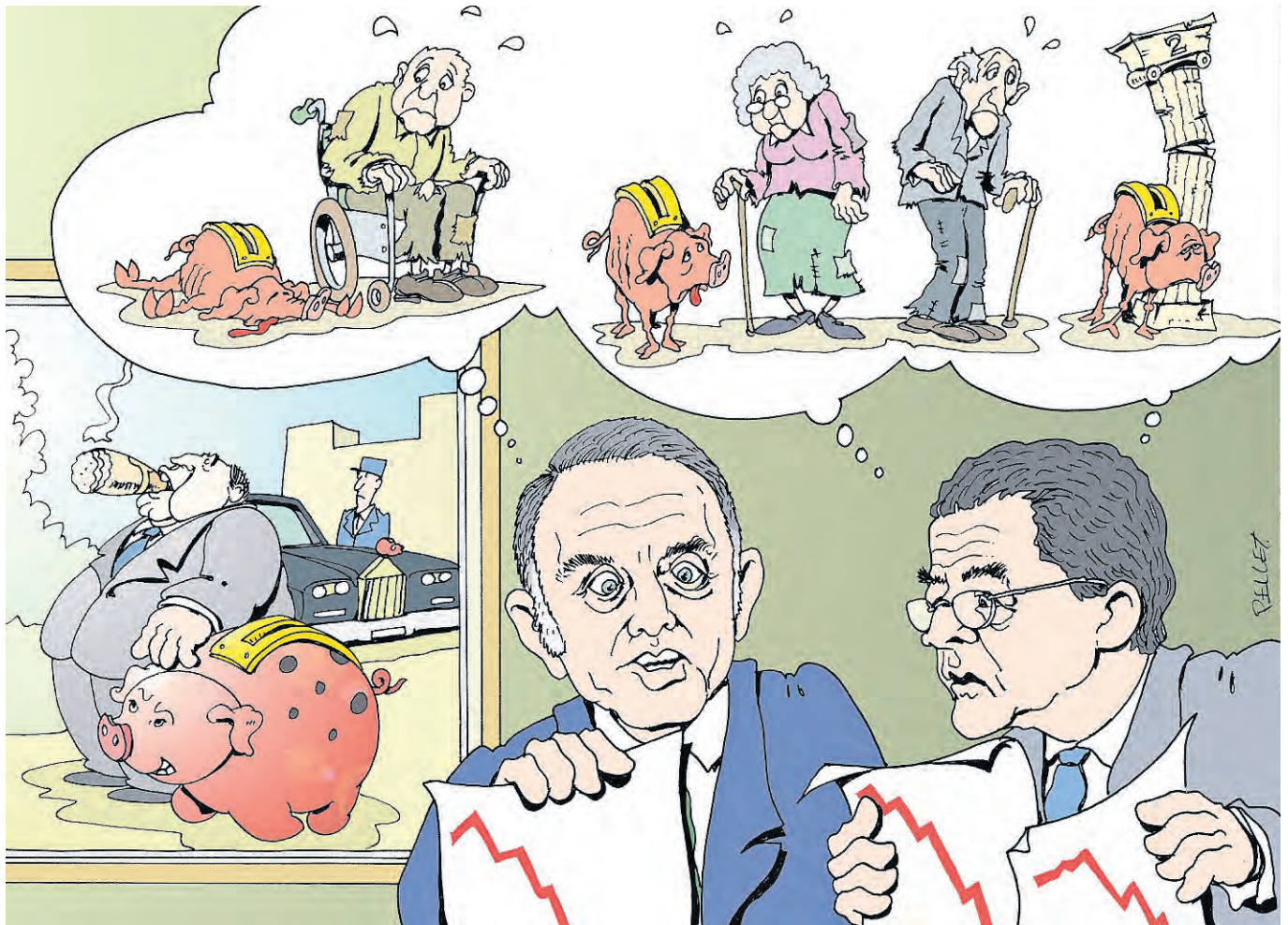
L'OFAS n'a pas la responsabilité de toutes les assurances sociales. L'OFAS veille au bon fonctionnement de l'AVS/AI/PC, de la LPP, de l'APG et des allocations familiales. Tandis que l'assurance chômage est de la responsabilité du Secrétariat d'Etat de l'économie (Département fédéral de l'économie). L'assurance maladie et l'assurance accidents sont quant à elles du ressort de l'Office fédéral de la santé publique qui, comme l'OFAS, dépend du Département fédéral de l'intérieur dirigé par le conseiller fédéral Didier Burkhalter. L'OFAS constitue le centre de compétence fédéral pour toutes les questions de politique sociale

en général et pour les thèmes particuliers que sont la famille, l'enfance, la jeunesse, les organisations d'invalides, la vieillesse et les relations entre les générations.

Yves Rossier dirige l'OFAS depuis 2004. Il avait succédé à Otto Piller. L'OFAS compte quelque 300 collaborateurs. Son budget annuel s'élève à environ 13 milliards de francs dont l'essentiel est destiné à des paiements aux assurés (AVS, AI, APG, PC) et à des subventions destinées à des tiers (allocations familiales, structures d'accueil pour enfants, organisations de jeunesse).

www.ofas.admin.ch

DOSSIER



La pérennité et l'équilibre du financement des assurances sociales : un gros souci pour le conseiller fédéral Didier Burkhalter et son chef de service Yves Rossier.

système social. Et il y a de plus en plus de jeunes retraités qui travaillent entre 65 et 70 ans. Plus il y a de gens qui travaillent dans notre pays, mieux se porte le système social.

Là vous êtes en train de préparer le chemin vers la retraite à 67 ans, chère à l'ancien conseiller fédéral Pascal Couchepin...

Aujourd'hui déjà, les deux tiers des hommes ne partent pas à la retraite à 65 ans. Un tiers prend une retraite anticipée, un tiers travaille entre 65 et 70 ans et il ne reste plus qu'un tiers qui cesse toute activité lucrative à 65 ans pile.

Sur quoi vous basez-vous pour dire qu'un tiers des hommes travaille entre 65 et 70 ans ?

Nous avons effectué une enquête auprès de 1,2 million de personnes. Jamais une enquête sur la situation

financière des gens n'a été aussi importante dans notre pays. Ce n'est pas une enquête téléphonique, mais une enquête basée sur les déclarations d'impôts et les données des assurances sociales. Et là, à notre très grande surprise, nous avons constaté que 32,1% des hommes âgés entre 65 et 70

» Cela se chiffre en milliards, les sommes que nous avons encaissées dans les assurances sociales grâce aux cotisations des nouveaux travailleurs migrants. »

ans ont une activité lucrative. Le résultat de cette enquête se base aussi sur la certitude que les gens ne gagnent pas moins de ce qu'ils déclarent aux impôts...

Y a-t-il beaucoup de gens qui ne vivent que de leur rente AVS ?

Non, seulement 2,5% des retraités ne vivent que de l'AVS. Je sais qu'il y a des gens qui disent que ce n'est pas le cas, parce qu'ils se basent uniquement sur le revenu individuel. Prenez un couple de retraités dont la femme n'a jamais eu d'activité lucrative, le couple touche la rente AVS et

la rente de la caisse de pension du mari. C'est donc dans ce cas-là le revenu du ménage qu'il faut prendre en compte et non pas le revenu individuel. La pauvreté structurelle des personnes âgées n'existe plus, elle s'est déplacée du côté des familles monoparentales et des working poor.

Comment expliquez-vous alors qu'il y ait autant de rentiers qui

sont au bénéfice d'une prestation complémentaire ?

La majorité des retraités passe aux prestations complémentaires lorsqu'ils entrent dans un EMS. Un home cela coûte entre 6000 et 8000 francs par mois. Concrètement, les prestations complémentaires servent à financer des soins.

Début janvier, la TVA a été augmentée pour assainir l'assurance invalidité. Quelle est la situation et quelles sont les perspectives de cette assurance ?

Il faut être clair, l'AI est en faillite technique! L'AI a une dette de 15 milliards et elle perd chaque année plus d'un milliard. Rien que les intérêts de la dette s'élèvent à 300 millions de francs par année. L'augmentation de la TVA est seulement là pendant 7 ans. Ce financement additionnel sert uniquement à combler le

déficit annuel de l'AI. Pour assainir durablement l'AI, il faudra faire des économies. C'est l'objet de la 6^e révision. Sur la demande du Parlement, nous avons proposé un certain nombre de mesures pour trouver des économies d'un milliard dans les dépenses. Si le Parlement dit « non, vous allez trop loin dans les économies », à ce moment il faudra envisager un financement supplémentaire pour garantir la pérennité de l'AI.

Comment est-il possible d'avoir une assurance invalidité aussi mal en point ?

C'est peut-être d'un intérêt historique de se poser cette question. Maintenant mon devoir est de proposer des solutions pour assainir la situation dans le cadre de la

(suite en page 12)

(suite de la page 11)

6^e révision de l'AI. Les décisions seront prises par le Conseil fédéral, puis par le Parlement et cas échéant par les citoyens.

Suite à la 5^e révision AI, qui avait déjà donné un sérieux tour de vis aux prestations, combien de rentes ont-elles été supprimées ?

Avec la 5^e révision, nous avons voulu faire de l'AI ce qu'elle devait être dès le début, soit une assurance d'intégration. Donc, nous nous sommes concentrés sur le maintien de l'emploi et non sur la suppression d'anciennes rentes. Résultat: le nombre des nouvelles rentes a diminué de moitié. Nous avons considérablement investi avec pas mal de succès dans les mesures de réinsertion professionnelle. Mais quand vous traînez une telle dette, ça ne suffit pas. Et là aussi, l'obligation d'assainir nous est imposée par la loi.

Vous avez dit que c'est le travail qui fait la richesse de notre système social. Mais que fait l'OFAS pour anticiper l'exclusion du marché du travail de nombreux jeunes parce qu'ils ne sont pas expérimentés, des femmes parce qu'elles ont des

enfants et des employés de plus de 55 ans parce qu'il ne sont plus suffisamment rentables ?

Le tableau n'est pas aussi noir. Nous avons en Suisse un taux d'activité qui est l'un des plus élevés de l'OCDE. C'est vrai, avoir des enfants ça restreint la capacité de travailler des femmes. Mais pour pallier cela, nous avons lancé un programme d'accueil de la petite enfance. Grâce à ce programme, qui dure maintenant depuis huit ans, nous avons ouvert 25 000 places d'accueil dans les crèches.

Christiane Brunner suggère d'aménager des crèches dans les gares. Qu'en pensez-vous ?

Nous n'avons jamais reçu un projet allant dans ce sens. Ce sont principalement les communes qui nous soumettent des projets. Mais l'idée d'aménager des crèches dans les gares me paraît a priori bonne.

Et les jeunes ?

A la différence des travailleurs plus âgés, ce sont les jeunes qui ont le plus de peine à prendre pied dans le monde du travail, généralement parce qu'ils n'ont pas réussi à terminer leur formation. Le problème du

CAISSES DE PENSIONS CFF ET ASCOOP

Les dossiers de ces deux caisses de pensions ont transité par l'OFAS. Son directeur Yves Rossier les a évoqués lors de notre entretien. « Le rôle de l'OFAS n'a pas été le même dans ces deux dossiers. A la Caisse de pensions CFF, nous avons dû dire: « Attention, vous n'avez pas assez d'argent. » Notre rôle était marginal. C'est au Conseil fédéral et au Parlement de décider si la Confédération participe au renflouement. Tous les bords politiques au Parlement ont constaté que l'effort d'assainissement est réel, aussi bien de la part des employés CFF que de l'entreprise. La décision du Conseil des Etats et de la Commission des finances du Conseil national

d'octroyer 1,148 milliard est un premier pas, mais cela ne suffit pas. Tandis que pour l'Ascoop, la situation était différente dès le départ. Il y a eu chez eux de gravissimes problèmes de gestion. Le but de l'OFAS a été de tout faire pour que les assurés actifs et retraités se trouvent dans une situation correcte. La création de la nouvelle caisse Symova et la liquidation partielle de l'Ascoop n'ont lésé les intérêts que de trois assurés. Mais ce fut un travail long et difficile. Les employés doivent payer une cotisation d'assainissement, et il a surtout fallu convaincre les employeurs pour qu'ils mettent les moyens nécessaires pour avancer vers de bonnes solutions. » AC

chômage des jeunes, c'est la durée. La plupart trouvent un emploi après six mois. Par contre, pour les jeunes qui subissent un chômage

à coordonner les expériences qu'ils font en matière de prévention de la violence des jeunes. Dans notre système politique fé-

viction que si nous rassemblons nos forces pour affronter un problème, on le règle bien mieux que si l'on fait du chacun pour soi.

» Quand vous payez vos cotisations à un syndicat, vous n'allez pas vous demander si cette année vous avez tiré autant de prestations du syndicat que vous avez payé de cotisations. Eh bien, il en va de même pour l'Etat social. »

de longue durée, c'est une autre paire de manches. La réponse à ce problème est incontestablement la formation.

Quid des plus de 55 ans qui peinent pour conserver leur emploi ?

Pour eux la réponse est également la formation. On devrait davantage se poser la question sur les mesures de formation et de reclassement professionnel après 50 ans. On a tendance à dire qu'après un certain âge, cela ne vaut plus la peine d'investir dans la formation. A mon avis c'est faux. Nous avons de plus en plus besoin de ces compétences-là.

Les employés des transports publics se plaignent d'être victimes d'actes d'incivilités, voire de violence; est-ce que le programme de l'OFAS « Les jeunes et la violence » s'est penché sur cette problématique ?

L'objectif de ce programme est de poser les fondements pour une pratique durable de la prévention. Dans cette perspective, nous incitons les cantons et les commu-

déral, bien souvent on a tendance à ignorer ce que fait le canton voisin.

Le clivage politique gauche/droite freine-t-il les réformes de nos assurances sociales ?

L'OFAS est au service de la politique. Notre travail c'est de signaler les problèmes de manière transparente, proposer des pistes et toujours rappeler l'exigence de solidarité. Et si la volonté politique est là, on peut proposer des réformes tout en sachant que c'est le peuple qui aura le dernier mot.

Quelle est votre définition de la solidarité ?

Quand vous payez vos cotisations à un syndicat, vous n'allez pas vous demander si cette année vous avez tiré autant de prestations du syndicat que vous avez payé de cotisations. Eh bien, il en va de même pour l'Etat social. Une solidarité à laquelle je ne suis pas disposé à apporter ma contribution, ce n'est pas de la solidarité. La solidarité, ce n'est ni la charité, ni le self-service: c'est la con-

En 2013, l'OFAS fête son 100^e anniversaire: quel cadeau aimeriez-vous recevoir pour l'Office que vous dirigez ?

J'aimerais qu'on trouve une solution pour assurer la stabilité du système des caisses de pensions. C'est un souci pour moi qui est plus urgent que celui du financement de l'AVS. Pour la prévoyance professionnelle, il faut que nous ayons des solutions d'ici à 2013.

Propos recueillis par Alberto Cherubini



Yves Rossier dirige l'OFAS depuis 2004.

INFO

Les remèdes de l'USS et du SEV pour soigner les maux de nos assurances sociales diffèrent de ceux proposés par le directeur de l'OFAS. On pense notamment à la baisse du taux de conversion du 2^e pilier, combattue vigoureusement et avec succès par les syndicats. Pour connaître les positions de l'USS dans le domaine complexe des assurances sociales, consultez sur notre site www.sev-online.ch/fr/aktuell les « Nouveautés 2011 de la sécurité sociale », présentées et commentées par la secrétaire centrale de l'USS Doris Bianchi, ainsi que la résolution « Pour un Etat social fort » adoptée par le 54^e congrès de l'USS qui s'est déroulé les 5 et 6 novembre 2010 à Berne. AC

Sous-fédération VPT

Jedi
21 avril
Säntis

■ **Journée de la branche VPT Touristique**

Thème principal: « Pourquoi des salaires minimaux? »

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

VPT Touristique

Sections

Lundi
21 février
19 h 30
Lausanne
Maison du Peuple

■ **VPT tl**
Assemblée générale

Ordre du jour: 1) Correspondance et communications; 2) Nouvelle CCT, le point de la situation par secteur; 3) ATT 2 (règles d'application); 4) Liberté d'expression syndicale de nos délégués; 5) Commission du personnel, élections; 6) CPCL, situation de la caisse; 7) Divers.

Le comité

Jedi
24 février
Lausanne
De 16 h à 20 h

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

Nous vous attendons nombreux pour notre prochaine ouverture le jeudi 24 février de 16 h à 20 h. Notre traditionnel verre de l'amitié vous accueillera. Vous découvrirez nos prochaines actions que vous pourrez acquérir à des prix attractifs.

Votre comité GESTL

Jedi
7 avril
18 h
Nidau
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

Mardi
22 février
Dès 14h
Malleray
Café-Restaurant de l'Union

■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande**
Deuxième sortie

N'oubliez pas cette deuxième sortie. Bienne, départ 13h17, Malleray arrivée 13h52. Ceci avec un changement à Sonceboz. Vous êtes tous les bienvenus avec vos bonnes résolutions ainsi que votre bonne humeur. Merci d'avance et à bientôt.

Votre dévoué serviteur: Jacques

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*

Jedi
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

Jedi
10 mars
10 h 30
Martigny
Salle communale
Rue des Petits-Epineys

■ **PV Valais**
Invitation à notre Assemblée générale 2011

Cette assemblée générale se déroulera le jeudi 10 mars 2011, dans la Salle communale, rue des Petits-Epineys, à Martigny à 10h30. Ouverture de la caisse dès 10h pour l'encaissement de la participation de 20 francs par personne pour le repas de midi. Afin de faciliter la tâche du traiteur et de nous éviter des frais inutiles, l'inscription au moyen du talon d'annonce pour le repas de midi est obligatoire. Après l'assemblée, l'apéritif sera offert par la caisse de la section, suivra le repas de midi en commun. On atteint la Salle communale via la place Centrale en 15 minutes à pied dès la gare de Martigny. Avec le bus local (AG et CJ valables) pour Martigny-Croix, départ de la gare à 9 h 53 ou 10 h 23, arrivée à la place Centrale à 9 h 55 ou 10 h 25, puis 3 minutes à pied. Un membre du comité se trouvera à la gare et vous accompagnera. A part les points de l'ordre du jour traditionnels, il y a l'élection d'un membre suppléant dans la commission de gestion du Haut-Valais, ainsi que l'introduction éventuelle du prix de l'agenda SEV dans les cotisations mensuelles. Après le repas, nous rendrons hommage aux membres jubilaires nés en 1931. Ces derniers ont été invités personnellement par le président.

Comme toujours, vos compagnes ou vos compagnons sont cordialement bienvenu(e)s. Le comité espère une belle participation.

Au nom du comité: Frédy Imhof

Mardi
15 mars
14 h 30
Genève
Université ouvrière

■ **PV Genève**
Assemblée générale

Le Salon aura fermé ses portes et nous vous ouvrirons celles de l'UOG. Ordre du jour statutaire traditionnel, élection d'un délégué au Congrès SEV. Et toutes les informations les plus récentes sur les FVP et la Caisse de pensions CFF. Nous nous réjouissons de vous accueillir nombreux.

Le comité

Mercredi
23 mars
14 h
Glovelier
Café-Restaurant de la Poste

■ **PV Jura**
Assemblée des membres

Le comité se fait un plaisir de vous inviter à l'assemblée des membres qui aura lieu le mercredi 23 mars à 14 h 00 au Café-Restaurant de la Poste à Glovelier. Ordre du jour statutaire. Invitation: le collègue Michel Béguelin. Collation offerte. Le comité vous attend nombreux.

Le secrétaire: Oscar Schaub

JOURNÉES DE BRANCHES

Journée branche train

1^{er} mars 2011
de 10 h à 16 h 15
Kongress Hotel Olten,
Olten

Thème principal: «*Les examens périodiques dans l'avenir, une obligation pour tous les collaborateurs des transports publics ?*»

Exposés et discussions avec Markus Beer, expert OFT, Peter Eiling, expert en examens, BLS, Barbara Spalinger, vice-présidente SEV.

Inscriptions jusqu'au
20 février, www.vpt-online.ch



Journée branche pensionnés

22 mars 2011
de 10 h à 16 h
Kongress Hotel Olten,
Olten

Thème principal: «*AVS, quel avenir ? Conseils pour l'encadrement des retraité(e)s*»

Doris Bianchi, secrétaire centrale USS ; Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV

Inscriptions jusqu'au
15 mars, www.vpt-online.ch

LA SECTION VPT LAC LÉMAN EN DEUIL

La section VPT Lac Léman a la tristesse de vous annoncer les décès de leurs chers collègues Albert GRANGIER et Christian GUMY qui nous ont quittés respectivement les 31 décembre 2010 et 20 janvier 2011.

Albert GRANGIER, capitaine, était le doyen des retraités de la section, après une vie entière passée sur le lac. De son

domicile, il a largué paisiblement les amarres une dernière fois, dans sa 95^e année.

Christian GUMY, capitaine de 1991 à 2004, date à laquelle il a quitté la Compagnie, est décédé d'une maladie foudroyante dans sa 51^e année.

La section VPT Lac Léman est en pensées émues avec leurs familles.

Comité central TS

Projet « Pro Clean » : où en est la réalisation ?

Avec ce projet, on a jeté les bases pour que la préparation des trains (P-OP-ZV) devienne l'unité centrale pour le nettoyage des trains à OP. Le changement du module de nettoyage à ZV a été réalisé lors du changement d'horaires 2010/2011. Le professionnalisme dans le domaine du nettoyage des trains sera ainsi mis en avant. Les méthodes de nettoyage ZV dans les espaces voyageurs seront adaptées d'ici à 2012. Le module Clean RM sera retravaillé et son application est prévue en 2013.

Dans la phase de réalisation entre décembre 2010 et août 2011, les objectifs suivants seront poursuivis: les

responsabilités du nettoyage des trains ainsi que la collaboration entre ZV et RM et l'exécution de contenus de module par emplacement seront définis et appliqués.

Navette dans la vallée du Rhin

L'introduction de navettes est prévue au changement d'horaires 2011/2012. Le concept prévoit cette introduction non seulement jusqu'à Saint-Gall mais également jusqu'à Will (SG) lors du changement d'horaires 2012/2013.

Actuellement on ne peut encore pas connaître les effets que cela aura sur le personnel du triage à Coire et à Saint-Gall. TS

Sous-fédération RPV

Elections de la CoPe en vue

La commission centrale a rencontré la commission de gestion lors de sa première séance, le 21 janvier.

La commission de gestion a contrôlé la caisse, tenue soigneusement, et l'inventaire du président central. Aucune critique n'a été faite, ce qui prouve que le travail a été bien effectué. La satisfaction du personnel était accablante pour la direction de l'entreprise. Le questionnaire qui a suivi, afin de connaître les raisons de cette insatisfaction, est OK pour nous. Ce qui est par contre discutable, c'est qu'il faille noter le nom dans le questionnaire de la CoPe. Où est donc l'anonymat? Comment peut-on être sûr que les critiques ne seront pas ensuite utilisées contre la personne qui les a faites? La RPV est sceptique à ce sujet. Les 500 entretiens qui seront réalisés à P-OP ne remportent pas non plus tous les suffrages à la RPV, car on ne sait



Les agents de la manœuvre s'apprêtent à élire les membres de la CoPe.

pas si la personne interviewée a participé au sondage sur la satisfaction ou non. Le fait que l'évaluation de la satisfaction du personnel soit maintenant prise en charge par la CoPe n'est pas la bonne solution selon nous. Nous attendons de la direction de l'entreprise et des directions de divisions qu'elles reprennent le dialogue avec les collaborateurs, qu'elles se montrent dans le terrain et ne laissent pas ce

rôle uniquement aux CoPe. Les élections générales de renouvellement des CoPe 2011 ont été sujet de discussions.

La prochaine séance du comité central RPV aura lieu à Brigue les 17 et 18 mars. Les élections CoPe seront également au centre des discussions. Les mandats pour le Congrès 2011 SEV ont été distribués. Vous serez informés prochainement à ce propos.

RPV

RPV Lausanne

Plusieurs postes à repourvoir dans le comité de section

L'assemblée d'automne a eu lieu le samedi 27 novembre 2010 à l'Hôtel-de-Ville de Bussigny.

Le vice-président ouvre l'assemblée à 18 h 30 et souhaite la bienvenue aux 18 membres présents. Aucune modification n'est portée à l'ordre du jour. Lecture du précédent PV de l'assemblée générale 2010 et approuvé par les membres.

Mot du vice-président

Suite à des manques de prestations, à partir du changement d'horaire 2010, suppression de quelques tours le week-end. Pour les besoins de la plate-forme de nettoyage, des tours sont créés.

Selon les accords du 26 novembre 2010, le nouveau système salarial Toco sera mis en place (15 niveaux d'exigences au lieu de 29 échelons de fonctions), et pour l'ensemble des collaborateurs des CFF. Le niveau salarial est garanti et ils profiteront à l'avenir des augmentations. Les revendications salariales pour 2011 sont de 2,9 pour cent, 1,5 pour cent d'augmentation générale du salaire et 1,4 pour cent pour les adaptations de salaire selon le système salarial.

Rapport de la commission du personnel

Après la décision de l'OFT, P-OP-ZV Chur est dans l'obligation d'élaborer une planification annuelle pour l'ensemble du personnel. A partir du 1^{er} janvier 2011, sur sept jours de travail consécutifs, la

durée maximale est de 63 heures de travail réel (sans suppléments de nuit) et les jours libres ne sont pas pris en compte. Dès le 1^{er} janvier 2011, introduction de jours de repos et de jours de compensation. Les jours de compensation peuvent uniquement être répartis en combinaison avec des jours de repos. Lorsque deux jours libres ou plus se succèdent, l'un d'eux peut être réduit d'une heure d'entente avec le collaborateur. Ce jour correspond alors à un jour de compensation au sens de la LDT.

Divers

Pour la prochaine assemblée générale, plusieurs postes sont à repourvoir au sein du comité. Assemblée terminée à 19 h 45.

Le secrétaire: Pavlovic Nenad

Le Jura veut se raccrocher au TGV Rhin-Rhône

Travaux en vue dans les gares jurassiennes

Des aménagements pour l'infrastructure ferroviaire de gares jurassiennes sont prévus à hauteur de 20 millions de francs. La mise à l'enquête publique vient de démarrer. Il s'agit d'être prêt pour 2015.

De fait, l'ouverture du premier secteur de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (branche Est) se fera en décembre prochain déjà. Le réaménagement de la ligne Bienne-Delémont-Delle-Belfort, afin d'assurer la connexion Suisse-France, prend du retard. Plusieurs de ces chantiers consistent à adap-

ter la longueur des quais à 150 mètres, ou leur hauteur, notamment pour cinq gares du canton du Jura. Une plate-forme d'échange sera aménagée en gare frontière de Boncourt et surtout une double voie sera créée pour les entrées ou sorties des trains à Delémont à la vitesse de 60 km/h. Aménagements similaires en gare de Glovelier pour des entrées simultanées. L'essentiel est de gagner du temps de parcours. Ces travaux nécessiteront la fermeture totale de la ligne durant l'été 2012. La Confédération finance seule ces travaux dans le cadre de la convention franco-suisse pour le rattachement helvétique au réseau européen des TGV. Pour l'usager au quotidien, l'autre garantie de ces équipements sera l'arrivée d'un nouveau matériel ferroviaire moderne et performant en remplacement des fameux Colibris. Le Jura mise beaucoup sur le phénomène TGV, tant pour son attractivité économique, touristique et démographique. Quasiment à la porte d'entrée de cette ligne à grande vitesse, le Jura fait tout pour être

à l'heure et dans les meilleurs délais. Il y a de quoi, Paris sera à 2 h 15 seulement de la nouvelle gare du Territoire de Belfort. Au défaut de s'y rendre en train dans un premier temps, des députés jurassiens demandent au gouverne-

ment la mise en place d'une liaison routière par bus. A suivre.

Côté français, de Delle à la nouvelle gare TVG Belfort-Montbéliard, c'est plutôt silence radio !

JFM



A Glovelier, gare de jonction avec les CJ: entrées simultanées et augmentations des vitesses d'entrées.

INFO

TGV Rhin-Rhône: horaires connus

La SNCF a présenté les horaires des TGV qui constitueront l'offre de lancement TGV Rhin-Rhône à partir du 11 décembre 2011. Cette offre s'appuie sur la réduction des temps de parcours entre Dijon et Mulhouse grâce à 140 km de ligne à grande vitesse passant par Belfort-Montbéliard et Besançon, pour proposer de nouvelles liaisons Paris-Provence et Province-Provence couvrant huit régions, la Suisse alémanique et le sud-ouest de l'Allemagne, ceci avec des gains de temps de 25 minutes à plus d'une heure trente entre certaines villes et des fréquences en augmentation.

Vers Paris Belfort-Montbéliard-Paris huit fois par jour dès le 11 décembre 2011
A partir du 11 décembre 2011, en partant de la gare de Belfort-Montbéliard à 6 h 08, les Jurassiens seront à Paris à 8 h 37 ! La future

grille horaire s'appliquera à compter de la mise en service commerciale de la première section de 140 km de ligne à grande vitesse. Huit TGV circuleront chaque jour entre Belfort-Montbéliard et la capitale. Trois des huit liaisons A/R seront effectuées en près de 2 h 15 et les cinq autres en 2 h 30. Le dernier retour quittera Paris à 20 h 23. La nouvelle gare TGV de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle bénéficiera de 28 arrêts au total.

Vers le sud

De Belfort-Montbéliard, cinq liaisons A/R avec Lyon sont programmées, dont trois avec un temps de parcours de 2 h 23. Trois de ces cinq TGV rejoindront Marseille et un autre Montpellier. De bonnes correspondances TGV-TGV à Dijon en milieu de matinée et d'après-midi permettront d'améliorer encore la fréquence des relations vers Lyon et Montpellier. JFM

SEV 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 18, 19, 25 et 26 février ainsi que les 4, 5, 11 et 12 mars 2011
Bulle : les 23 et 26 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

DÉCÈS

Robert Dondainnaz, chef de station pensionné, décédé le 9 février dans sa 82^e année. Membre PV Valais.

Dorde Gajic, spécialiste en nettoyage pensionné, Lausanne, décédé le 8 février dans sa 59^e année. Membre PV Vaud.

Marc Germiquet, chef mécanicien pensionné, Nidau, décédé le 3 février dans sa 69^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Mauro Mazzeti, fonctionnaire de dépôt pensionné, décédé le 5 février dans sa 62^e année. Membre PV Valais.

Hansruedi Oberli, fonctionnaire spécialiste pensionné, Port, décédé le 26 janvier dans sa 65^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Roger Oswald, monteur spécialiste pensionné, Sévaz, décédé le 4 février dans sa 94^e année. Membre PV Fribourg.

Raymonde Péguiron, veuve d'Ami, Yverdon-

les-Bains, décédée le 18 janvier dans sa 88^e année. Membre PV Vaud.

Violette Roulin, veuve de Constant, Yvonand, secrétaire d'exploitation pensionné, Olion, décédée le 8 février dans sa 97^e année. Membre PV Vaud.

Simon Schmitt, accompagnateur des voitures couchettes et lits, décédé dans sa 63^e année. La section VPT Services ferroviaires n'oubliera pas ce collègue exemplaire.

Ernst Seiler, chef d'équipe de manœuvre pensionné, Lobsigen, décédé le 25 janvier dans sa 72^e année. Membre PV Biel-Bienne.

Alfred Wicky, pensionné TPG, décédé dans sa 85^e année. Membre de la section VPT TPG Retraités.

Elsa Zingre, veuve d'Henri, Yverdon-les-Bains, décédée le 26 janvier dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.



**Chez nous vous trouverez...
le temps pour vous relaxer –
le temps pour les loisirs –
le temps pour vous-mêmes!**

...nos Hits-Brenscino «7 pour 6»

**Vous restez 7 nuits pour le prix de 6
en plus du rabais de 20% pour les membres SEV**

19. 03.–26. 03.	15. 05.–22. 05.	14. 08.–21. 08.
27. 03.–03. 04.	22. 05.–29. 05.	21. 08.–28. 08.
03. 04.–10. 04.	12. 06.–19. 06.	28. 08.–04. 09.
10. 04.–17. 04.	26. 06.–03. 07.	04. 09.–11. 09.
24. 04.–01. 05.	03. 07.–10. 07.	11. 09.–18. 09.
01. 05.–08. 05.	10. 07.–17. 07.	25. 09.–02. 10.
08. 05.–15. 05.	07. 08.–14. 08.	16. 10.–23. 10.
		23. 10.–30. 10.

**Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch**

INFRA SAFETY SERVICES



Infra Safety Services Suisse SA offre des prestations pour assurer la sécurité des chantiers aux différentes entreprises ferroviaires de Suisse. Pour son développement en Suisse romande, un poste de

Protecteur, chef de la sécurité, monteur d'installation d'alarme est recherché.

Conditions:

Formation CFC terminée, expérience dans les chantiers ferroviaires. Une formation de protecteur CFF ou de chef de la sécurité ainsi que de bonnes connaissances en allemand ou italien ou des connaissances dans les installations d'alarme sont un plus.

Nous offrons:

Une place de travail très valorisante et indépendante
Des possibilités de formations complémentaires
Des conditions salariales et sociales attractives.

N'hésitez pas à nous contacter.

Infra Safety Services Suisse SA, Philippe Bovay, Steinen-
graben 42, 4051 Basel
Tel. 079 223 18 33 www.infrasafetyservices.ch



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 23 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz.

Für unsere Betriebsleitzentrale in Worblaufen suchen wir einen flexiblen, motivierten

Fahrdienstleiter (m/w), 100%

Aufgabenbereich: Integriert in ein gut eingespieltes Team sind Sie verantwortlich für das zentrale Leiten und Überwachen des gesamten Betriebsablaufes im Zugverkehr und des Rangierdienstes. Dazu stehen Ihnen zeitgemässe Sicherungs- und Kommunikationsanlagen zur Verfügung. Weiter koordinieren Sie die Anschlüsse zwischen den Zügen und Bussen. Bei Betriebsstörungen und Verspätungen leiten Sie entsprechende Massnahmen ein.

Ihr Profil: Sie sind zwischen 20 und 35 Jahre alt und bringen eine abgeschlossene Ausbildung als Zugverkehrsleiter oder als Betriebsdisponent mit. Zu Ihren Stärken zählen Einsatzbereitschaft, Flexibilität sowie Belastbarkeit. Sie zeichnen sich aus durch eine team- und zielorientierte Arbeitsweise und behalten auch in schwierigen Situationen den Überblick. Sie sind zudem bereit, unregelmässigen Arbeitseinsatz sowie Pikettdienst zu leisten.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Aufgabe sowie attraktive Anstellungsbedingungen. Für weitere Informationen steht Ihnen Herr Hans Haldimann, Tel. 031 925 55 01, hans.haldimann@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.



Agent-e de mouvement ferroviaire

Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public dans notre gare du Noirmont

Votre profil:

- CFC d'agent (e) du mouvement ferroviaire / CFC d'employé (e) de commerce en transports publics avec formation complémentaire d'opérateur/trice du trafic ferroviaire **ou**
- employé (e) de commerce. Une formation complémentaire sera assurée par l'entreprise.
- Aisance dans les relations humaines.
- Bonne connaissance de l'allemand souhaitée.
- Capacité de travailler d'une façon autonome et résistance au stress.
- Disposer d'une bonne santé.

Vos tâches principales:

- Gestion de la circulation des trains.
- Vente des titres de transports et de différentes offres commerciales et touristiques.
- Accomplir différentes tâches administratives.

Nous vous offrons:

- Un travail intéressant et varié au sein d'une entreprise en développement.
- Formation interne à l'entreprise.
- Prestations sociales et rémunération selon les normes en vigueur dans la branche.

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

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus par téléphone auprès de M. Kocher, chef d'exploitation, 032 482 64 60.

Si vous êtes intéressé-e par cette fonction, adressez à notre service du personnel votre lettre de motivation avec photo et dossier de candidature complet **jusqu'au 28 février 2011**.

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



Le train rouge qui bouge!

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Angle droit

L'« avocat de la première heure »

Un nouveau code de procédure pénale est entré en vigueur en Suisse le 1^{er} janvier 2011

Toute personne interpellée a désormais droit à un avocat à ses côtés dès la première heure. Situation délicate pour la protection juridique SEV.

Un nouveau code de procédure pénale est entré en vigueur en Suisse au début de cette année. Celui-ci remplace les anciens codes cantonaux, ce qui signifie que la procédure pénale est désormais identique dans toute la Suisse et qu'elle doit donc suivre les mêmes principes. Le plus grand changement concerne l'« avocat de la première heure ».

Comme dans les films...

Celui qui est soupçonné d'un crime doit être rendu attentif par la police au fait qu'il a droit à un avocat, qu'il peut

refuser toute déclaration (hormis dévoiler son identité) si celui-ci n'est pas présent. Comme dans les films américains, on pourra dire en Suisse « je ne parlerai qu'en présence de mon avocat ». Il arrivait déjà que certains se permettent ce genre de déclarations, mais on leur répondait alors bien vite qu'on n'était pas au cinéma...

Aucun cas de ce genre n'est encore parvenu au SEV mais cela peut arriver à n'importe quel moment, c'est pourquoi l'équipe du SEV a réfléchi à la question. Que se passera-t-il quand un membre SEV sera informé par les policiers qu'il peut faire appel à un avocat? Par exemple dans la voiture sur le chemin du travail, très tôt ou alors tard, hors des heures de bureau? La protection juridique du SEV est responsable dans ces cas-là, mais elle ne peut

répondre à une demande d'assistance à toute heure, d'autant plus que le membre doit pouvoir choisir son avocat. Le SEV a un réseau d'avocats de confiance, certes, mais celui-ci n'est pas assez dense pour pouvoir garantir la mise à disposition d'un avocat 24 heures sur 24. La protection juridique professionnelle SEV a établi une check-list pour appréhender cette nouvelle situation (voir encadré ci-contre). Celle-ci doit garantir aux membres l'exercice de leurs droits, sans toutefois étendre le réseau d'avocats dont les frais seront pris en charge par le SEV. Cela en sachant que cette nouvelle réglementation comporte encore beaucoup d'inconnues, également pour la police et les autorités de poursuite pénale.

L'équipe de protection juridique SEV

INFO

Check-list concernant l'appel à un avocat

Les points suivants sont à éclaircir dans le cas où un membre SEV est interpellé par la police :

1. Ce cas relève-t-il vraiment de la protection juridique professionnelle (s'agit-il par exemple d'un accident sur le chemin du travail ou d'un incident à caractère pénal sur le lieu de travail) ?
2. Ai-je vraiment besoin d'un avocat pour la première audition ? Cela peut être nécessaire s'il y a des blessés, des morts ou des dégâts matériels très importants et qu'on n'est pas uniquement victime. Attention : la police peut encore vous faire souffler dans le ballon sans la présence de votre avocat !
3. Lorsqu'un avocat doit être appelé : il y a des hotlines des ordres d'avocats dans beaucoup de cantons, qui fonctionnent 24 heures sur 24. Il faut par contre toujours demander quels seront les coûts !
4. Informer la protection juridique SEV aussi vite que possible, au plus tard le jour suivant l'événement. Donner toutes les informations nécessaires sur le genre d'incident, l'adresse et le numéro de téléphone de l'avocat contacté ainsi que les frais engendrés. Le SEV décide ensuite comme d'habitude de l'octroi de protection juridique ou non (attention : en cas de faute intentionnelle ou par négligence grave, la protection juridique peut être refusée) et se met en contact avec l'avocat concerné, pour la prise en charge des frais. Selon la situation, le SEV se réserve la possibilité d'appeler un de ses propres avocats-conseils, qui remplacera l'« avocat de la première heure ».

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 !

Veux-tu recevoir ton propre *contact.sev* ?

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

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

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

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



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

Luzi Oberer nous recommande une promenade hivernale sur le Muottas Muragl

Entre ciel et terre

Du Muottas Muragl jusqu'au Lej Muragl et retour, on marche dans un paysage unique qui a déjà inspiré nombre d'artistes depuis le tout début du tourisme.

Le funiculaire qui monte au Muottas Muragl était le premier du genre en 1907 dans le canton des Grisons. Il a été rénové à l'occasion de son centenaire et se trouve à quelques pas de la ligne de la Bernina des Chemins de fer rhétiques.

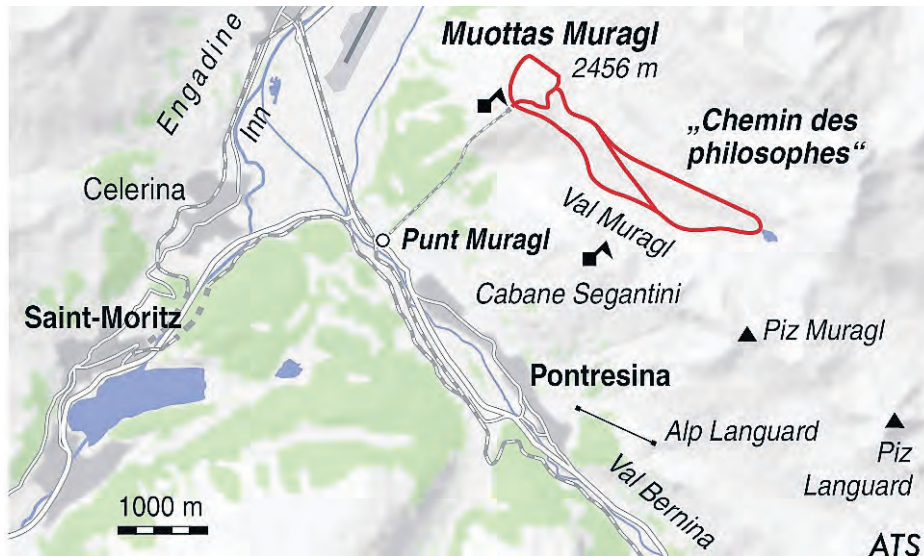
La situation unique de ce lieu, avec la vue exceptionnelle sur l'ensemble des lacs de Haute-Engadine et le massif de la Bernina, attire depuis longtemps de nombreux touristes, plus particulièrement des artistes. Giovanni Segantini

(1858-1899) y a trouvé une lumière particulière, qui l'a inspiré pour ses tableaux. Un musée lui est dédié à Saint-Moritz. A noter également que la Fondation Beyeler à Riehen près de Bâle lui consacre une exposition, jusqu'au 25 avril 2011.

En été, le chemin qui va de Muottas Muragl à Alp Languard, en passant par la cabane de Segantini, est très fréquenté et quasi une étape «obligatoire»

pour celui qui va marcher dans cette région. Idem pour le chemin qui passe par le pied du Piz Muragl et va au petit lac de montagne.

Luzi Oberer, chef de train au dépôt de Samedan des Chemins de fer rhétiques, nous recommande d'ailleurs de monter au Muottas Muragl en hiver. Au contraire du chemin qui monte à la cabane Segantini, le chemin qui va au lac est accessible en



hiver sans efforts particuliers. En été, on peut être certain de rencontrer des marmottes sur ce trajet, mais en hiver, elles se cachent dans leurs terriers, sous une épaisse couche de neige, pour hiberner.

Le blanc lumineux et le ciel bleu remplacent le vert intense de l'été et le jaune doré des mélèzes en au-

tomne. Il y a plusieurs variantes de promenades, la plus longue durant trois heures.

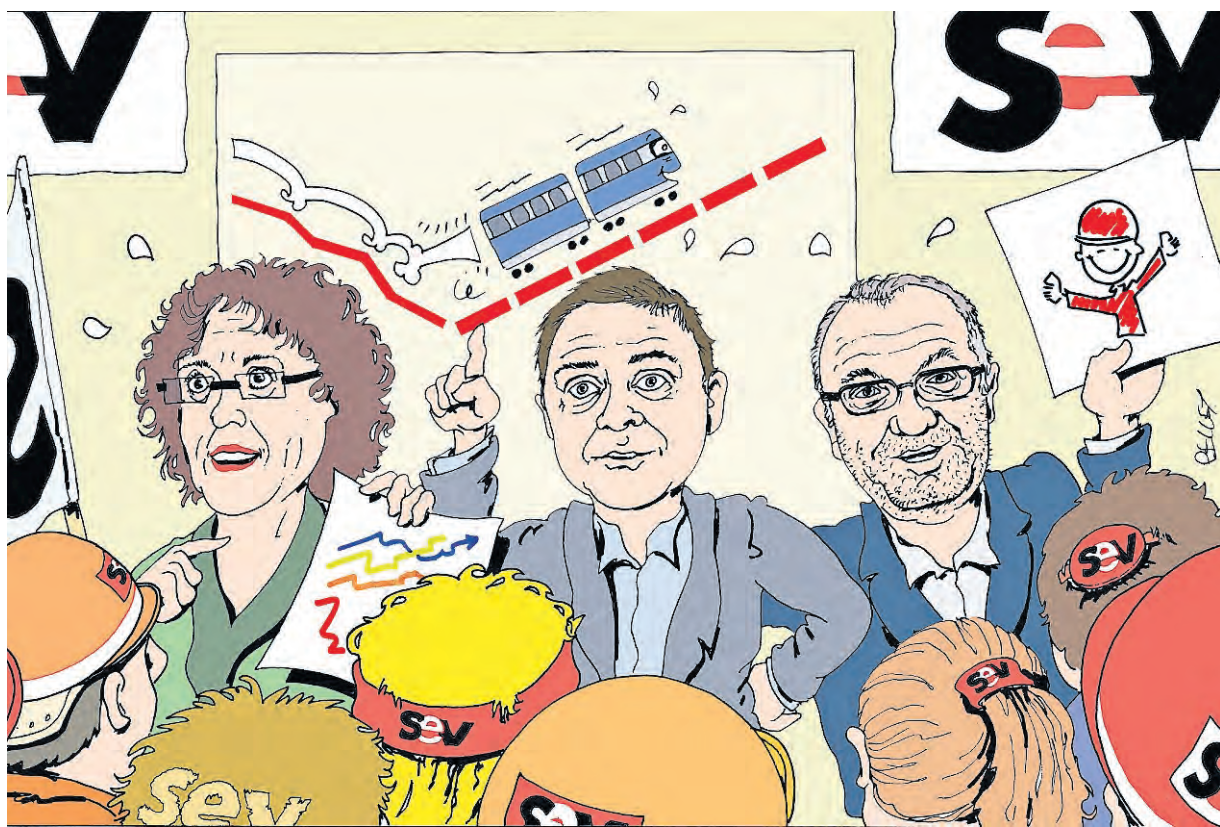
Il faut juste être attentif au fait que tout le trajet se fait en haute montagne: Muottas Muragl se trouve à 2500 mètres d'altitude et le chemin monte jusqu'au Lej Muragl. Il faut donc avoir une

bonne condition physique. Après la promenade, on peut se rendre au restaurant de montagne Muottas Muragl, récemment rénové selon des standards écologiques élevés. Pour le retour, on peut prendre le train pour redescendre dans la vallée ou descendre en luge.

pmo/Hes



PELLET PIOCHE: LE SEV SOLLICITE VOTRE AVIS. DONNEZ-LE! WWW.SEV-ONLINE.CH/FR/CHARTRE



IL Y A 50 ANS

La main-d'œuvre espagnole en Suisse

Les négociations entamées à Madrid en vue de faire venir en Suisse de la main-d'œuvre espagnole sont en bonne voie et une convention sera prochainement signée à ce propos par le ministre des Affaires étrangères d'Espagne et par l'ambassadeur de Suisse à Madrid.

(...)

Aussi bien l'agriculture voudrait-elle engager maintenant près de 2000 ouvriers de campagne, l'industrie du bâtiment 800 à 1000 travailleurs, l'hôtellerie 1000 employés (elle cherche aussi à faire venir 1000 hommes ou femmes grecs) à la faveur de la convention hispano-suisse en élaboration. Les hôpitaux, pour leur part, engageraient volontiers du personnel féminin de cuisine, de lingerie, de service d'étage.

Le Cheminot, le 17 février 1961

FinFer : le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire

Des patins de frein à retirer !

Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer) proposé par le Conseil fédéral correspond à la revendication, émise par les syndicats l'an dernier, d'un financement garanti sur le long terme et, via un pot commun, du développement, de l'entretien et de l'exploitation des transports publics.

C'est pourquoi l'USS et le SEV se réjouissent a priori du projet présenté par la nouvelle cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Madame Doris Leuthard. En effet, un fonds non limité dans le temps et ne se restreignant pas à certains projets précis, contrairement à l'ancien fonds FTP, est à la fois judicieux et de toute urgence nécessaire. Il est donc d'autant plus regrettable que l'on ait posé ici des patins de freinage qui pourraient même repousser à plus tard, voire empêcher, la réalisation du FinFer.

Projet à risques

Le projet FinFer doit d'abord franchir l'obstacle du référendum obligatoire, ce qui ne sera possible que si la poursuite de la politique ferroviaire exemplaire appliquée par la Suisse est garantie et si

le transfert de la route vers le rail n'est pas mis en danger. Comme le nouveau fonds sera responsable, et c'est judicieux, de l'ensemble du financement des transports ferroviaires, donc aussi bien des investissements onéreux dans leur développement que de l'entretien et de l'exploitation du réseau, il a besoin de plus de moyens que l'ancien FTP. Une évaluation grossière des besoins fait apparaître que les montants prévus par le DETEC ne devraient pas être suffisants.

Enorme dette dès le départ

Même si le FinFer recevra certes, en plus des moyens versés au FTP, tous les crédits garantis par la Confédération pour financer les mandats de prestations décidés jusqu'à ce jour, ce sera moins qu'un « coup pour rien », car le nouveau fonds devra aussi reprendre les 7 milliards de dettes du FTP, devant ainsi éponger, dès le départ, une énorme dette et en payer les intérêts. La marge de manœuvre nécessaire au développement indispensable dans le cadre du projet « Rail 2030 » s'en trouvera restreinte. De plus, pour les tâches futures, comme l'octroi de crédits destinés au développement du rail, cela afin de garantir la qualité du réseau actuellement en danger, le Conseil fédéral fait déjà des propositions de financement totalement controversées : hausses des tarifs et des contributions des cantons ainsi que baisse des déductions fiscales pour

les pendulaires. Avec les anciennes dettes du FTP, ces propositions sont autant de patins de frein politiques et

du trafic du rail vers la route est en contradiction avec le modèle suisse, un succès confirmé à plusieurs reprises

D'une pierre deux coups C'est pourquoi les patins de frein, à savoir les idées de financement risquées, doivent



FinFer serait un pot commun du développement, de l'entretien et de l'exploitation des transports publics.

financiers qui mettent en danger l'idée d'un FinFer de qualité.

Population rendue responsable

Les justifications présentées par la cheffe du DETEC sont totalement inacceptables. En lançant un signal en matière de tarifs, on viserait à juguler les grands flux de pendulaires. Il serait en effet trop intéressant de vivre en dehors des centres et de faire de longs trajets pour se rendre au travail. La population est ainsi rendue responsable de la triste politique d'aménagement du territoire des autorités ainsi que de l'éparpillement de l'habitat en Suisse qui en résulte. Et on la fait passer à la caisse, alors qu'elle n'a pas vraiment la possibilité de choisir. En outre, le retour

dans les urnes ces deux dernières décennies. Le financement du FinFer ne devrait pas créer d'incitations contradictoires. Du point de vue des syndicats et du personnel concernés, une chose est claire : nous voulons que le système ferroviaire exemplaire de notre pays repose sur un financement sûr. Y compris l'entretien du réseau ! L'idée du FinFer ne doit pas se retrouver politiquement « hors jeu ».

être retirés. La clé du problème réside dans le remboursement de la dette de 7 milliards. Or, la Confédération peut s'en charger sans problème, ce qui rendrait la grande majorité des propositions contestées de financement caduques. Et l'on ferait ainsi d'une pierre deux coups !

Rolf Zimmermann/USS

PARUTION DE NOUVELLES BROCHURES DE LA LITRA

La Litra, service d'information pour les transports publics, a publié le 19 janvier dernier une brochure intitulée « **De la valeur et la non-valeur de l'infrastructure suisse de transport** », du professeur Hans Peter Fagagnini. En résumé, l'ouvrage parle de la croissance continue de la mobilité sur le rail et sur la route et du défi résultant du financement de l'entretien et de l'extension du réseau de transport. Cette publication a pour but d'examiner les critères

économiques et opérationnels de la politique relative à l'infrastructure et de fournir une contribution à la discussion.

Une autre brochure intitulée « **Le financement des transports publics – tour d'horizon** » a paru le 9 février.

Résumé : le financement de l'infrastructure de transport constitue un élément capital de l'agenda politique suisse. Le Conseil fédéral a d'ores et déjà annoncé la présentation du projet Rail 2030 au cours du

premier semestre 2011. La complexité et la transparence du financement actuel des transports publics ont fait l'objet de critiques lors des délibérations sur l'infrastructure de transport. La brochure analyse les flux financiers dans le domaine des transports publics.

Ces brochures d'information peuvent être téléchargées sur le site de la Litra (www.litra.ch, sous Informations de presse).

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 Gianolli, 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 3 mars. Le délai rédactionnel pour l'agenda et les annonces est fixé au 24 février à 10h.

C'est une amazone qui contrôle votre billet

Défis sportifs et travail à 100%

Isabelle Carrupt, employée des CFF, passe pas mal de son temps libre à s'entraîner. Quel sport pratique-t-elle ? Les raids sportifs. Kesako ? Des défis en Europe ou à l'autre bout du monde, par équipe, dans plusieurs sports différents.

Son nouveau poste de formatrice pour la région Ouest, après quelques années passées comme agente de train, la contraindra à s'entraîner en fin de journée. Mais elle n'est pas du genre à se décourager, cette amazone des temps modernes. Après le Sri Lanka en 2009 et une place de 4^e sur 50, ce fut Mayotte en 2010 et une place de 6^e sur environ 75 pour le trio de charme formé d'Isabelle, de Sandra et de Claire. Cela malgré une blessure d'Isabelle. Bien sûr, les filles rêvent de remettre ça en 2011, là où les emmènera le Raid Amazonas, organisé par des Français depuis 10 ans cette année. Par équipe de trois, les participantes (ce raid-là est uniquement réservé aux femmes, mais il en existe d'autres) s'affrontent dans diverses compétitions le matin durant la dizaine de jours que dure le raid. L'après-midi, des visites sont organisées. Une belle façon de voyager ! Les sports au programme ? Canoë, trek, VTT, tir à l'arc, natation et course d'orientation, le tout fait en orientation, à l'aide de boussoles et cartes. Il y a quatre sports de base qui sont le canoë, le VTT, le trek et le tir à l'arc. Viennent s'y ajouter toutes



L'année passée, le raid Amazonas a pris ses quartiers à Mayotte. La seule équipe romande a décroché une 6^e place.

sortes de sports, selon le raid. Ces défis sportifs sont surtout connus en France, et se popularisent maintenant gentiment en Suisse. L'habitante de Chavornay (VD), qui revendique clairement ses origines valaisannes, est une battante : « Quand on veut, on peut. Ce sera un peu plus difficile de s'entraîner avec des horaires réguliers, mais ça ira. »

Même si elle a l'esprit compétitif, elle estime que le raid est avant tout un « grand moment d'amitié ». Plusieurs équipes éclatent durant les jours de compétition vu les conditions difficiles (elles dorment en bivouac). Lors du dernier raid, elle a eu des soucis de santé et ses deux camarades se sont montrés très solidaires. C'est une sacrée équipe, qui a d'autres raids à son actif. En France notamment et le raid du Jura en 2010.

Sa motivation ?

Pour Isabelle Carrupt, participer à ces raids, c'est « un défi sur l'âge », un « défi passé 40 ans ». Jusqu'en novembre 2010, elle travaillait comme agente de train et avait donc des horaires irréguliers, très pratiques pour l'entraînement. Désormais, elle partage son temps entre

la formation, qui l'occupe à 40% à Berne et à 40% à Lausanne, et son métier d'agent de train à 20%. Le poste de responsable formation existait à Lausanne il y a 5-6 ans, puis tout a été centralisé à Berne. Pour finalement revenir en arrière en décembre 2010. Isabelle travaille depuis 2002 aux CFF, après un apprentissage d'imprimeur offset et 10 ans passés dans la restauration en Valais. C'est un désir de bouger de son Valais natal qui est à l'origine de son engagement aux CFF. « J'aime être dans les trains, j'aime le contact avec les collègues. Je ne veux pas perdre ce contact », déclare-t-elle. Son nouveau job, responsable de la formation des agents de train pour la région Ouest, est une belle promotion pour cette jeune femme de 42 ans. Mais elle tenait à garder un pourcentage comme agent de train. « Le contact avec la clientèle est énorme. Et dans la nouvelle philosophie des CFF, il y a toujours plus de contact. On nous demande d'être visibles, présents. Que les gens sachent à qui ils peuvent s'adresser au cas où », estime Isabelle. « On a parfois des questions farfelues, du genre « quel est le nom de cette montagne ? » ou « on descend

à quel arrêt pour aller chez Ikea ? ».

Etre supporter

Isabelle, qui aime le contact, est également supporter pour les agents de train depuis trois ans, ce qui signifie qu'elle est atteignable pour les agents de train venant de subir une agression ou rencontrant d'autres difficultés dans le travail. Ceux-ci n'ont qu'un code à faire sur leur téléphone pour être mis en contact avec le supporter de piquet. Mais les supporters sont aussi disponibles pour une écoute attentive dans les locaux, même bien après les faits. Cette fonction lui cor-

respond parfaitement, puisqu'elle anime également des ateliers sur la gestion des conflits (ainsi que sur le rôle d'hôte des agents de train). En parlant de gestion des conflits, elle avoue avoir beaucoup appris lors des années passées dans la restauration. Gérer les jeunes, les personnes ayant trop bu, etc. faisait partie de son quotidien. « Il ne faut pas banaliser les agressions. J'ai de la chance, ça me touche peu. Je suis assez résistante et forte. Je comprends par contre que d'autres le vivent différemment. On est tous différents », estime-t-elle.

Henriette Schaffter

BIO

Isabelle Carrupt a 42 ans et habite Chavornay près de Lausanne, mais elle est Valaisanne de cœur. Elle a travaillé durant 8 ans comme agente de train. En décembre 2010, elle devient responsable pour la formation des agents de train de la région Ouest.



Isabelle Carrupt ne porte pas toujours l'uniforme CFF.