

Le journal du Syndicat du personnel des transports

N° 18

13 septembre
2012

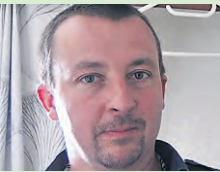
contact.sev

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

Lac Léman

Olivier Mettraux est mécanicien dans la salle des machines du bateau à vapeur le *Rhône*.

Pages 8 et 9



Neuchâtel: OUI au RER-Transrun

Le 23 septembre aura lieu la votation cantonale déterminante pour le futur des transports publics du canton de Neuchâtel où des places de travail sont en jeu.

Page 18



Massimo Piccioli

Rencontre avec le président de la section LPV Tessin qui est aussi un cordon bleu réputé.

Page 24

Les Nations Unies ont décrété 2012 Année internationale des coopératives

Habiter entre collègues

En Suisse, il existe une septantaine de coopératives d'habitation de cheminots. Les premières ont été construites il y a cent ans. Elles n'ont pas perdu de leur actualité.

La période d'avant la Première Guerre mondiale a été marquée par une pénurie de logements et un environnement hygiénique précaire. Cette situation a été à la base du lancement des coopératives d'habitation. En quelques années, dans de nom-

breuses villes suisses, les cheminots ont investi dans ces logements sociaux à prix abordables. Aujourd'hui encore, les coopératives d'habitation des cheminots ont le vent en poupe.

Pages 12, 13 et 14



HELVETIA A REPRIS SEV ASSURANCES

SEV Assurances a dû renoncer à son indépendance. L'actuelle crise financière a eu raison de la dernière compagnie d'assurances suisse entièrement dans les mains d'un syndicat. Toutes les polices d'assurances ont été reprises par Helvetia. Pour les assurés, les conditions restent inchangées. Tous les employés de SEV Assurances ont reçu de la part d'Helvetia une offre d'emploi.

Page 10

Manifestation du samedi 22 septembre à Berne

Des emplois pour l'industrie

La Suisse ne doit pas devenir uniquement un pays de services. Nous avons pu voir avec les banques vers quoi cela peut mener. C'est pourquoi les syndicats suisses – y compris le SEV – s'engagent pour une place industrielle forte dans notre pays. **Samedi 22 septembre prochain aura lieu à Berne dès 14h à la Schützenmatte la grande manif nationale syndicale «Oui à**

une place industrielle forte et créatrice d'emplois!» L'industrie, ce n'est pas juste de gros titres dans la presse économique; non, l'industrie c'est la création de biens et de places de travail, ce qui signifie des transports de personnes et de marchandises.

Toutes et tous à Berne le 22 septembre!

SEV

ÉDITO

MIEUX RECONNAÎTRE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL

Sans l'inlassable engagement de leur personnel, les CFF n'auraient pas pu présenter un résultat semestriel positif (voir page 3). Nos collègues travaillant au sein de l'ex-régie fédérale font tout leur possible pour satisfaire la clientèle des CFF. Un professionnalisme qu'il convient de souligner car, par certains aspects, leurs conditions de travail se sont détériorées: il suffit juste de rappeler les centaines de recours effectués contre des classifications arbitraires effectuées au sein du nouveau système salarial. Le SEV continue à soutenir de manière active ses membres qui ont entamé une procédure de recours. A cela il convient d'ajouter les pressions qui viennent de toutes parts provoquées par une baisse, du côté de la direction des CFF, de la notion de service public: lourdes amendes infligées aux non-détenteurs de titres de transport; réductions des heures d'ouverture des guichets dans de nombreuses gares; retrait partiel de CFF Cargo dans les régions périphériques, etc. Des décisions qui provoquent la mauvaise humeur des clients et minent le personnel.

Nous nous attendons à ce que les CFF redoublent leurs efforts pour mieux reconnaître et de manière tangible l'engagement professionnel de leurs collaborateurs, surtout en cette période où les questionnaires sur la satisfaction du personnel sont parvenus à leurs destinataires.

**Manuel Avallone,
vice-président SEV**

EN VITESSE

APPEL D'OFFRES COMMUN

■ C'est une première historique dans le domaine des transports ferroviaires à voie étroite en Suisse romande. Le MBC, TRAVYS, le MOB et les TPF s'unissent pour lancer un appel d'offres commun en vue de l'acquisition de matériel roulant ferroviaire. Confrontées à des besoins simultanés en termes de calendrier, les quatre entreprises se sont concertées pour établir un cahier des charges technique qui satisfait aux besoins de chaque entité. L'adjudication devrait intervenir encore avant la fin de l'année. Dans sa globalité, le marché porte sur l'acquisition de 17 rames dont le coût est estimé à quelque 150 millions de francs. La livraison échelonnée pourrait démarrer au début de 2015 et s'achever à la mi-2016.

DEVEZ-VOUS PARTENAIRE DU TRAVAIL DÉCENT

■ Solidar Suisse vient de lancer un film d'animation. Avec quelques Post-it, l'ONG démontre que le commerce équitable et un travail décent réduisent durablement la pauvreté. Dans le monde, des centaines de millions d'êtres humains ont un travail, mais pas de salaire suffisant pour vivre. Leurs droits élémentaires sont bafoués, et leur santé quotidiennement mise en péril. Solidar Suisse s'engage, avec plus de 50 projets, pour des conditions de travail décentes. Vous pouvez soutenir cet engagement en devenant partenaire du travail décent et en versant un don de 30 francs par année. Pour en savoir plus: www.solidar.ch/fr/film

RAIL D'OR 2012

■ L'Association des ingénieurs des transports publics a attribué le Rail d'or 2012 à l'occasion de l'assemblée générale de l'UTP. L'un est attribué à Hans G. Wägli pour son ouvrage bilingue allemand-français *Réseau ferré suisse et le rail suisse en profil*. L'autre est attribué à l'UTP pour son *Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire*.

Les CFF lancent le nouveau sondage sur la satisfaction du personnel

Participez au sondage !

Le SEV appelle les membres à participer au sondage sur la satisfaction du personnel, qui est envoyé ces jours-ci.

Le SEV demande à ses membres de participer à ce sondage et d'y répondre franchement, en âme et conscience. Celui-ci donne aux personnes concernées la possibilité d'exprimer leur

opinion de façon anonyme. L'anonymat est une condition sine qua non pour que ce sondage puisse montrer le réel état de la situation. Le SEV met donc en garde contre toute tentative de mettre la pression d'une façon ou d'une autre sur les collaborateurs, par exemple en disant que les résultats doivent être meilleurs cette fois-ci que lors du dernier sondage. On sait bien que beaucoup de supérieurs hiérarchiques se sont

vu fixer comme objectif une amélioration des résultats du sondage. Ils dépendent donc du jugement de leur propre personnel. Nous n'avons rien à redire au fait qu'il soit donné l'occasion aux collaborateurs de remplir le questionnaire durant leur temps de travail, sur leur lieu de travail. Ceci doit cependant se faire dans un local fermé, sans supérieur ou autre « aide ».

Celui qui a besoin d'aide, par exemple pour des raisons

linguistiques, peut s'adresser à un membre de la CoPe en qui il a confiance ou à une personne de confiance du SEV. Celui qui se sent mis sous pression relativement à ce sondage de satisfaction doit s'adresser au SEV. Nous interviendrons immédiatement auprès des CFF!

Il y a quelques cas isolés où des doutes sont permis quant à la confidentialité effective de l'analyse des résultats, par exemple s'il s'agit d'un très petit team. Le SEV compte sur le fait qu'aucune analyse ne sera réalisée lorsque moins de 10 questionnaires sont parvenus de la part d'un team, comme cela a été promis par les CFF.

SEV

Décompte des heures pour le service de piquet dans le domaine de la maintenance de la division Infra CFF

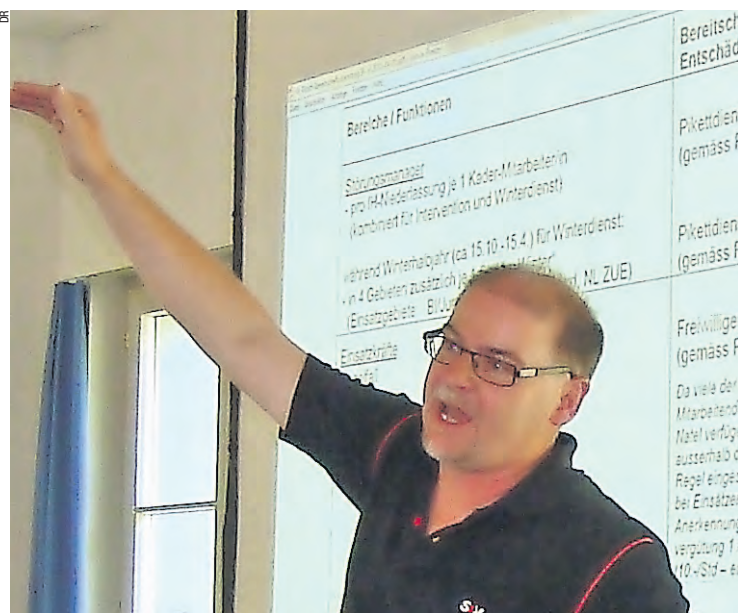
Grand succès du SEV

Le SEV avait été informé par des membres que les CFF avaient changé la manière de calculer la limite des 10 heures pour le service de piquet, ce que l'on appelle les heures supplémentaires 2.

Dès le mois de mai 2012, on a commencé à constater sur les décomptes de temps de certaines personnes qu'elles avaient reçu beaucoup moins d'heures supplémentaires que d'habitude. Il est apparu que dans certains teams touchés, les gens recevraient ainsi jusqu'à deux semaines d'heures en moins sur toute l'année. Il a été difficile d'avoir une vue d'ensemble étant donné que l'introduction s'est faite de manière très hétérogène. A certains endroits l'ancien système a même continué d'être utilisé. De plus, les informations livrées par les CFF ont souvent été source de confusion. Et la prise en compte du temps à IH était parfois lacunaire même avant le changement de système. Après avoir pu définir l'ampleur des dégâts, le SEV a organisé une assemblée avec un large groupe de personnes effectuant le service de piquet. Le SEV a reçu le mandat clair de tout mettre en œuvre pour obtenir des CFF qu'ils annulent ces

réductions d'heures supplémentaires. Pour le SEV il était évident que de telles réductions n'étaient pas acceptables sans modification du BAR concerné.

Le 31 août, la direction I-H et la délégation du SEV emmenée par le secrétaire syndical Urs Huber se sont rencontrées pour une discussion. Le résultat obtenu représente un véritable succès. Les CFF se sont montrés prêts à suspendre immédiatement le nouveau code de présence pour le service de piquet, qui a été introduit dans le système de prise en compte du temps à partir de mai 2012 (ou même mars 2012, selon de nouvelles informations). En conséquence, les services de piquet déjà effectués et à venir seront pris en compte selon les anciennes réglementations. Les services de piquet qui ont été comptabilisés avec les nouvelles règles seront corrigés avec effet rétroactif, ce qui va amener pour les personnes concernées une adaptation du compte d'heures



Urs Huber a été à la tête de la délégation SEV.

supplémentaires. Ne sont pas touchés par ce thème les prises en compte du temps pour les engagements volontaires. Il n'y a donc pas lieu d'agir à cet endroit.

Notre engagement a porté ses fruits

Les détériorations massives de prise en compte du temps sont donc annulées et elles ne seront pas introduites ailleurs. Ceci est le résultat d'un grand engagement du SEV et de beaucoup de collègues actifs. Ce succès concerne des centaines de travailleuses et travailleurs qui effectuent le

service de piquet à IH. Cette réglementation est valable de manière générale jusqu'à fin 2012. Si les CFF voulaient ensuite changer quelque chose, ils devraient d'abord entrer en négociations avec nous, mais le SEV mettrait naturellement tout en œuvre pour contrer un éventuel démantèlement.

Pour terminer, il faut reconnaître que la direction IH s'est montrée prête à régler la situation rapidement après avoir admis l'existence des lacunes dans le contenu et l'application.

SEV

Revendications salariales USS

Les entreprises ont l'argent pour des hausses de salaire

Les syndicats de l'USS demandent prioritairement des hausses de salaire se situant entre 1,5 et 2,5 %, des hausses spécialement destinées aux femmes et 100 à 200 francs de plus pour les salaires minimums.

Paul Rechsteiner, président de l'USS, a souligné qu'il était important que les hausses de salaire soient générales. L'individualisation de la politique salariale, a-t-il ajouté, n'a finalement que profité aux hauts et très hauts salaires. Et seul un retour à des hausses générales peut corriger cette fausse route suivie les années passées. Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS, estime que « l'argent est là pour ces hausses » et précise que « la productivité du travail a considérablement augmenté ». Le retard des salaires sur cette dernière doit être rattrapé.

Davantage pour les femmes

Vania Alleva, responsable du secteur tertiaire au syndicat Unia, a souligné que le besoin de rattrapage pour les salaires des femmes était toujours important. Selon elle, par exemple, la différence de salaire entre hommes et femmes est toujours de 18 % dans la vente. C'est pourquoi Unia exige que l'égalité sala-



Tout travail honnête devrait permettre de vivre dans la dignité. C'est pour cela que se battent les syndicats.

riale garantie par la loi soit enfin appliquée. Il faut aussi des salaires minimums contraignants et, en plus, des hausses spéciales pour les femmes.

Commerce de détail

Concernant les diverses branches couvertes par Unia, le syndicat demande une hausse de 2,5 % dans le commerce de détail, principalement chez les grands distributeurs Coop et Migros. Dans l'industrie (MEM, chimie, industrie alimentaire), Unia revendique, dans la plupart des cas, une augmentation de 100 francs par mois. Dans l'industrie pharmaceutique, la confortable situation des affaires permet à certaines entreprises d'accorder des hausses générales de plus de 100 francs.

Syndicom demande une hausse de 2,5 % à la Poste. Son président, Alain Carrupt, juge que cela garantira aux

salariés la part des excellents résultats réalisés à laquelle ils ont droit. Les salaires minimums doivent être augmentés de 100 francs (artisanat) à 200 francs (imprimerie), afin de garantir plus de justice sociale et de protéger les salaires des travailleurs et travailleuses au bénéfice d'un diplôme de fin d'apprentissage, qui ont été sous pression ces dernières années. Finalement, des hausses supplémentaires de salaire pour les femmes devront être accordées dans diverses branches, tant dans l'économie privée que dans le secteur public; cela, afin de s'attaquer rapidement une fois pour toutes au scandale persistant des discriminations salariales subies par les femmes.

Transports

Le SEV demandera des hausses de 1 à 2 % de la masse salariale selon l'entreprise, alors que le ssp demandera avant tout aux cantons et aux communes ainsi qu'à leurs entreprises que soit octroyé tout ce que prévoient les mécanismes salariaux existants. A cela devront s'ajouter des corrections de la classification des fonctions qui, suite à des plaintes pour inégalité des salaires qui ont abouti concernant certaines professions, devront supprimer des discriminations encore contenues dans les systèmes salariaux.

USS

Bilan CFF après le 1^{er} semestre 2012: recul, mais...

Ça reste encore de gros bénéfices !

Les CFF ont vu leur bénéfice reculer de 27 millions de francs au premier semestre 2012 par rapport à la même période de l'année passée.

Durant le premier semestre 2012, les CFF ont ressenti la pression des coûts et du ralentissement économique européen. L'ex-régie a vu son

bénéfice reculer de 27 millions de francs par rapport à la même période de 2011, s'établissant à 139,5 millions de francs. Les CFF expliquent ce recul par des coûts plus importants des tracés et de l'énergie ainsi que dans le secteur du transport des marchandises. Ce dernier a été touché par la situation économique actuelle en Europe et la fermeture d'un mois du tunnel du Gothard.

La baisse a été de 7,8 %, s'établissant à 5873 tonnes km. Le transport des voyageurs, lié aux loisirs et au tourisme, a également souffert de la crise économique européenne. Elle a connu une baisse de 1,7 %, passant à 8,6 milliards de personnes km.

ats

Commentaire SEV:
voir édito en page 1

GARNET DE BORD

L'amplitude de travail, un problème mondialisé !

« Triiiittt! Tritt! » : le bus repart en brinquebalant. Il y a trois jeunes hommes sur le toit avec les bagages, un char tiré par un dromadaire passe lentement, la route est un mélange de nids-de-poule et de grumeaux de bitume, des conducteurs de rickshaws boivent leur thé sous un auvent qui dépasse sur la chaussée, une jeep dépasse en klaxonnant frénétiquement une moto qui transporte toute une famille. Je quitte la « Central Bus Station » de Jaipur : prendre un bus en Inde est une bien plus excitante expérience que de monter dans le tram à Berne ! Bien que déboussolée et dépaycée par le voyage, je mène ma petite enquête sur les conditions de travail des chauffeurs de bus...

Ces conditions ne sont pas si dissimilables, sur de nombreux points, aux conditions en Suisse. Je sais, cela paraît étonnant, mais voyez plutôt. Les bus sont toujours conduits par deux personnes, le chauffeur qui tient le volant, sorte de génie de la circulation et le conducteur qui est chargé de l'encaissement des billets, de s'occuper des passagers, de demander l'arrêt par un coup de sifflet. Ce conducteur est aussi chargé de diriger les manœuvres « ça passe, ça passe ! », au sifflet bien entendu, ou encore d'organiser le trafic si survient un bouchon. Ce partage des tâches assure plus de concentration au chauffeur qui n'est pas dérangé par les problèmes des passagers – qui doit céder sa place ou s'il y a de la place pour les bagages – et un confort pour les manœuvres. Evidemment il n'y a pas de resquille puisque chaque passager est abordé lors de son entrée dans le bus pour s'acquitter de son billet. Ce team de conduite est libre d'organiser ses pauses, qui interviennent toutes les 3 à 4 heures environ, laps de temps où les besoins physiologiques des passagers et des professionnels se font semblablement pressants. Mais ces arrêts permettent aussi d'apprécier la cuisine indienne, qui n'est jamais aussi bonne que dans des gargotes au bord de la route dont les chauffeurs semblent avoir les meilleures adresses ! Les amplitudes de travail sont importantes, car non seulement les distances sont grandes, mais la vitesse est très dépendante de la circulation, des saisons, de plein d'aventures sur la route. Les chauffeurs de bus urbains travaillent, pour la plupart, en deux équipes, l'une tôt, de 5 à 11 heures, l'autre l'après-midi. Pour le trafic vers les villages, les chauffeurs travaillent d'un après-midi à l'autre, passant la nuit dans les villages. Dans ce cas, une course fait facilement 10 ou 12 heures et les syndicats ont toutes les peines à faire payer les heures supplémentaires récurrentes. Beaucoup de chauffeurs acceptent de faire des courses en plus de leur horaire et récemment un chauffeur de 37 ans, Rajesh Kanna, est mort d'une attaque cardiaque au volant. Suite à ce décès, son syndicat « Transport Corporation Staff Federation » a exigé une fois de plus le respect d'amplitude de moins de 10 heures, des contrôles et des conseils médicaux réguliers et surtout que les entreprises cessent de faire pression sur les chauffeurs pour qu'ils acceptent des courses supplémentaires... Pas si éloigné de nos préoccupations !



Valérie Solano

De Rousseau au paysage via La Poste

En 1712 naissait Jean-Jacques Rousseau, alerte tricentenaire fortement célébré cette année, tant pour le caractère précurseur de sa pensée que pour la qualité de son écriture. Et c'est en 1762 que paraissaient ses deux ouvrages philosophiques majeurs, *Du contrat social* et *L'Emile*, tous deux immédiatement interdits en France et brûlés à Genève.

Qu'y avait-il de tellement subversif dans les écrits de Rousseau? Quelle vision de la société trop novatrice pour être seulement envisagée? Quel projet politique jugé à ce point dangereux pour les pouvoirs établis qu'ils ont voulu en empêcher la diffusion? Réponse: Rousseau préconisait rien moins que l'instauration d'un régime démocratique, l'avènement d'un gouvernement par le peuple disant la volonté générale. Et cela sous l'Ancien Régime, dans lequel la souveraineté demeurait l'apanage exclusif d'une monarchie absolue ou d'une classe de seigneurs, servies par une Eglise jouissant aussi d'une puissance temporelle, par des troupes de mercenaires et par une justice rarement indépendante.

Pour contester une telle concentration de pouvoirs, il fallait du courage et de la conviction. Il fallait aussi une forte pensée et pas mal d'intuition pour imaginer un système différent et envisager son instauration. Certes, le régime préconisé par Rousseau s'accommodait d'une citoyenneté réservée aux hommes instruits et bien lotis mais il posait les bases d'une société beaucoup moins inégalitaire.

Les Révolutionnaires de la fin du Siècle des Lumières ne s'y sont pas trompés, qui ont reconnu en Rousseau un philosophe inspiré et stimulant. Avec raison, ils ont compris la théorie de la volonté générale

comme un moyen pour le peuple – ce tiers état émergent à l'époque – d'accéder enfin au débat politique, à commencer par celui, fondateur, d'une assemblée constituante.

Cette même théorie n'est autre que la source de ce que nous pratiquons aujourd'hui en Suisse sous le nom de démocratie directe. Un système dont l'instrument prototypique reste l'initiative populaire, bien connue aux niveaux fédéral et cantonal. Suscitée par une aspiration ou une préoccupation des citoyens, elle exprime une forme de volonté, manifestée indépendamment des autorités élues, qui espère devenir générale par la grâce de la majorité arithmétique issue des urnes.

Certes les choses ne fonctionnent pas toujours aussi simplement, même dans notre démocratie suisse pourtant réputée modèle. Ainsi, maintes propositions populaires ont échoué face à des contre-projets rédigés pour « couler » les initiatives soumises en votation. La manœuvre a si souvent réussi qu'en 1987 on a fini par la contrer efficacement en introduisant la possibilité du double oui et de la question subsidiaire.

Actuellement, on observe une nouvelle avance: il arrive que des initiatives fédérales, pour ne parler

que d'elles, s'imposent sans même qu'il y ait besoin d'une approbation populaire. Le Parlement semble accepter que le peuple participe à son travail de législateur; il incorpore les préoccupations des initiants dans une mesure qui leur permet de retirer leur texte avant la votation. Ainsi, la semaine dernière, dans un communiqué exprimant une réelle satisfaction, Syndicom annonçait le retrait de son initiative « Pour une

Poste forte », au vu de la nouvelle législation postale élaborée par les Chambres en décembre 2010 et, ultime précaution, de l'ordonnance d'application prise le 30 août de cette année par le Conseil fédéral.

En juin dernier, le Comité de « Pour le paysage » faisait plus fort encore en décidant le retrait conditionnel de son initiative. De fait, il exploitait une disposition introduite en septembre 2009, autorisant les initiants à prévoir que le retrait de leur initiative ne deviendrait effectif que si un éventuel contre-projet indirect opposé par les Chambres n'entraînait pas lui-même en vigueur – en d'autres termes, si le référendum ne passait pas la rampe. Or, dans le cas de l'initiative « Pour le paysage », il y a un contre-projet valable, sous la forme d'une révision partielle de la loi fédérale de 1979 sur l'aménagement du territoire, qui est présentement attaqué par un référendum à large spectre. Cette réelle menace et celle d'un non qui pourrait sortir des urnes sont prises à juste titre très au sérieux par le Comité d'initiative emmené par Pro Natura, lequel a su prévenir d'emblée un risque auparavant imparable.

Ainsi s'exprime toujours mieux, d'une expérience et adaptation à l'autre du système de l'initiative populaire, cette volonté générale dont Rousseau a fait le pilier de son système politique exposé il y a tout juste 250 ans. L'auteur du *Contrat social* serait sans doute étonné de voir la démocratie directe, qu'il croyait viable dans de petites cités seulement, se maintenir et progresser à l'échelle d'un pays tout entier. Dans la Suisse d'aujourd'hui en effet, l'initiative populaire peut jouer le rôle vivifiant d'une force de proposition et de pression s'exerçant sur ces assemblées d'élus du peuple que Rousseau soupçonnait de trop vite oublier leurs électeurs-mandants.

Yvette Jaggi



Une cinquantaine de responsables des sections SEV de Suisse romande se sont rencontrés le 29 août à Lausanne

Des défis complexes à affronter

Des caisses de pension à l'équilibre financier précaire ; une loi sur la durée du travail que le patronat veut flexibiliser au maximum ; les infrastructures des transports publics qu'il faut impérativement développer et mieux entretenir : les responsables des sections SEV de Suisse romande ont pu prendre le 29 août à Lausanne la mesure de la complexité des dossiers auxquels notre syndicat est confronté.

« On a réussi à trouver en quelques heures les milliards de francs nécessaires pour sauver les grandes banques de notre pays, mais pour sauver les avoirs de nos caisses de pension on prend l'argent dans le porte-monnaie des travailleurs ! » Vincent Leggiero, président de la section VPT TPG, est très remonté contre le système du 2^e pilier qu'il n'a pas hésité à qualifier de « bulle spéculative qui nous conduit droit dans le mur ». Ces déclarations, Vin-

cent Leggiero les a effectuées le mercredi 29 août, à la salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne, lors de la séance qui a réuni une cinquantaine de responsables des sections SEV de Suisse romande. Le secrétaire syndical Vincent Brodard a relevé que les principales difficultés des caisses de pension proviennent effectivement du faible rendement des capitaux, mais aussi de la spectaculaire augmentation de l'espérance de vie enregistrée au cours de ces dix dernières décennies. Depuis l'introduction du 2^e pilier en 1985, l'espérance de vie de la population suisse a augmenté de plus de trois ans. Pierre-Marc Iseli, président de la section VPT



Beat Luder montre la sacoche que la section SEV TPG va offrir à ses membres fidèles.

cent Leggiero les a effectuées le mercredi 29 août, à la salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne, lors de la séance qui a réuni une cinquantaine de responsables des sections SEV de Suisse romande. Le secrétaire syndical Vincent Brodard a relevé que les principales difficultés des caisses de pension proviennent effectivement du faible rendement des capitaux, mais aussi de la spectaculaire augmentation de l'espérance de vie enregistrée au cours de ces dix dernières décennies. Depuis l'introduction du 2^e pilier en 1985, l'espérance de vie de la population suisse a augmenté de plus de trois ans. Pierre-Marc Iseli, président de la section VPT

LDT : menace de détérioration

Il n'y a pas que les caisses de pension qui sont dans la tourmente. La loi sur la durée du travail (LDT) et son or-

donnance (OLDT) font l'objet d'une révision. Le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique siège au sein de la Commission fédérale LDT. Il ne cache pas que le patronat veut flexibiliser encore davantage cette loi, ce qui risquerait d'avoir des conséquences néfastes pour le personnel des transports publics. « Une détérioration de la LDT signifie une détérioration des conditions de travail, donc une détérioration de la sécurité des transports publics. Le Parlement devra bien être conscient de cela. Si le Parlement donne son aval aux propositions patronales, nous lancerons un référendum », a tonné le président SEV Giorgio Tuti.

Financement de l'infrastructure

En plus de la problématique relativement complexe des caisses de pension et de la loi sur la durée du travail, les quelque cinquante res-

pensables des sections SEV de Suisse romande réunis à Lausanne ont eu droit à un exposé très complet du secrétaire syndical vaudois Daniel Trolliet sur le financement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Le gigantesque paquet nommé FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) sera prochainement soumis au Parlement puis au vote populaire d'ici fin 2014, voire en 2015. Jean-Bernard Egger, président de la section VPV Lausanne, a dénoncé la mpolitique des CFF « qui lime au maximum l'entretien de l'infrastructure, ce qui cause de plus en plus des retards et des pannes ». Parmi les informations livrées par

Trolliet, un chiffre mérite d'être relevé : « de 1996 à 2008, la productivité aux CFF a augmenté de 56 %, soit d'environ 5 % par année ».

Recruter et fidéliser

Les secrétaires syndicaux Valérie Solano et Christian Fankhauser ont parlé recrutement. Valérie Solano a relevé que 821 nouveaux collègues ont rejoint le SEV depuis le début de l'année. Christian Fankhauser a signalé la volonté de la section VPT tl de recruter de nouveaux membres en commençant par être à l'écoute des collègues non syndiqués via un questionnaire. Jean-Claude Cochard, membre du comité de la section VPT GoldenPass, est d'avis qu'il

faut recruter en « aidant les nouveaux collègues à comprendre qu'il y a une réelle menace de régression sociale qu'il faut combattre ». Beat Luder, du comité de la section VPT TPG, a exhibé la sacoche que sa section va offrir aux membres fidèles au syndicat depuis plusieurs années. Une action applaudie par Giorgio Tuti. Le président du SEV trouve que c'est une excellente idée de fidéliser les collègues qui sont déjà membres de notre syndicat. Pour clore ce chapitre consacré au recrutement, le président du SEV constate avec plaisir que notre syndicat enregistre une augmentation du nombre de ses membres actifs.

Alberto Cherubini

INITIATIVE DANGEREUSE

Giorgio Tuti a présenté les résultats de l'enquête de satisfaction des membres SEV, résultats qui ont été publiés dans le numéro 15 de *contact.sev*. Plus de 70 % des membres sont satisfaits du travail du syndicat. Pour affronter les défis futurs, une majorité de membres demande au SEV d'être plus combatif. Ce qui a poussé le président de la section VPT TPG Vincent Leggiero à poser la question très directe : « Est-ce que le SEV est prêt à relever les défis qui nous attendent ? » Réponse de Giorgio Tuti : « Chaque défi requiert une réponse nuancée en fonction de la réalité du terrain. Ceux qui apparaissent un jour comme des alliés naturels se trouvent le jour suivant dans le camp adverse. Comme par exemple les associations des consommateurs qui ont lancé l'initiative populaire « Pro service public ». Sur le fond nous sommes d'accord avec cette initiative, par contre sur les moyens à utiliser pour rendre les services publics plus efficaces, nous ne pouvons pas être d'accord avec les auteurs de l'initiative lorsqu'ils disent qu'il faut mettre fin au système des subventions croisées. Par exemple les bénéfices réalisés sur les grandes lignes CFF ne pourraient pas servir à financer les lignes régionales qui sont déficitaires. Ce serait signer l'arrêt de mort de notre système de transports publics et ouvrir toute grande la porte aux privatisations, puisque cette initiative n'interdit pas les privatisations. »

AC



Le président Giorgio Tuti était présent toute la journée le 29 août à Lausanne pour s'entretenir avec les responsables des sections romandes SEV.

» Depuis l'introduction du 2^e pilier en 1985, l'espérance de vie de la population suisse a augmenté de plus de trois ans. »

cent Leggiero les a effectuées le mercredi 29 août, à la salle des Vignerons du Buffet de la Gare de Lausanne, lors de la séance qui a réuni une cinquantaine de responsables des sections SEV de Suisse romande. Le secrétaire syndical Vincent Brodard a relevé que les principales difficultés des caisses de pension proviennent effectivement du faible rendement des capitaux, mais aussi de la spectaculaire augmentation de l'espérance de vie enregistrée au cours de ces dix dernières décennies. Depuis l'introduction du 2^e pilier en 1985, l'espérance de vie de la population suisse a augmenté de plus de trois ans. Pierre-Marc Iseli, président de la section VPT TPN/NStCM, demande que



“ Les surfaces qui ont une utilité publique doivent être exploitées conformément au droit. ”

Ursula Wyssmann

Différents droits d'utilisation s'entremêlent dans les gares

« La gare est un lieu particulier »

Le Tribunal fédéral a rendu un jugement estimant que les gares sont des espaces publics et que l'interdiction générale de publicité politique telle que pratiquée par les CFF n'est pas correcte. Les CFF vont maintenant adapter leurs règlements en conséquence. Ursula Wyssmann était déjà arrivée à cette conclusion il y a trois ans.

contact.sev: Ursula Wyssmann, dans votre thèse* publiée en 2009, vous écrivez: «L'interdiction générale édictée par les CFF concernant les manifestations, représentations et récoltes usurpe les droits généraux et est inadmissible au niveau du droit constitutionnel» et vous pronostiquez alors que les CFF ne pourront maintenir cela. C'est exactement ce qui vient de se passer, félicitations!

Ursula Wyssmann: Merci. Le jugement rendu par le Tribunal fédéral me réjouit. C'est une belle consécration

Les CFF considèrent les gares depuis très longtemps comme leurs « locaux », dans lesquels ils peuvent autoriser ou inter-

“ Le travail que j'ai écrit doit être utile, également pour les CFF et leurs employés. ”

pour un juriste d'obtenir raison devant le Tribunal fédéral. J'avais effectivement espéré que quelqu'un fasse un recours juridique en se référant à mon livre, comme cela vient de se passer.

Dans votre thèse, vous parlez de « conflits d'utilisation » en général. Vous ne vous trompez donc pas sur le fait qu'il y a de tels conflits dont pâtissent les employés des chemins de fer, qu'ils soient au guichet, aux nettoyages ou dans les trains ?

Le travail que j'ai écrit doit être utile, également pour les CFF et leurs employés. Il est clair par exemple qu'il ne doit pas y avoir d'événements durables et exclusivement commerciaux dans les gares. Ma thèse donne l'occasion de réfléchir à de telles questions.

Est-ce que ce jugement signifie qu'on doit maintenant s'attendre à une augmentation massive des actions (politiques) dans les gares ?

Je ne crois pas. L'utilisation de l'espace public doit forcément faire l'objet d'une discussion au sujet des intérêts de chacun: toutes les actions ne sont pas appropriées dans cet espace-là, dans ce contexte-là. La gare reste un lieu tout à fait particulier.

dire des activités comme bon leur semble. Ces lieux sont pourtant définis comme étant des espaces publics. Cela a-t-il des effets par exemple sur la décision de savoir si une gare doit être fermée la nuit ou non ?

Bien sûr. Bien qu'on parle ici non pas de bureaux mais de surfaces qu'on peut traverser à volonté. Les surfaces qui remplissent des fonctions publiques doivent être exploitées en respectant les droits fondamentaux. La fermeture d'une gare doit donc être proportionnée selon les circonstances. Ces questions n'ont pas encore trouvé des réponses définitives. C'est quelque chose de dynamique.

Nous sommes souvent présents, en tant que syndicat du personnel des transports, dans les gares. Lorsque nous vou-

“ Il y a moins d'espaces libres aujourd'hui, également pour les enfants. ”

lons rendre le public attentif, nous le faisons de préférence dans les gares. La décision du Tribunal fédéral nous laisse-t-elle la voie libre pour de tels agissements ?

Non. J'ai expliqué dans le livre qu'il faut une réglementation appropriée. Idéa-

lement il faudrait maintenant un nouveau règlement de gare où serait stipulé quelles actions sont autorisées et quelles actions ne le sont pas. S'il faut une autorisation, les intérêts de chacun seront pris en compte au cas par cas. L'interdiction générale qui était valable jusqu'à présent n'était pas adaptée. Doit-on solliciter une autorisation? Doit-elle être octroyée? Cela se stabilisera.

L'espace public et son utilisation a été toujours plus privatisée ces dernières années et il y a

“ La fermeture d'une gare doit être étudiée selon les circonstances. De telles questions n'ont pas obtenu de réponses définitives, c'est quelque chose de dynamique. ”

donc de plus en plus de restrictions d'utilisation. Par exemple, le «Kleine Allmend» à Berne est utilisé comme parking lors de grandes manifestations et est contrôlé par des Securitas, qui se conduisent comme s'ils étaient les propriétaires. Doit-on compter à l'avenir avec d'autres restrictions ou un assouplissement ?

J'ai bien peur qu'on aille vers encore davantage de privatisation et des droits d'utilisation uniquement pour certains. On m'a montré récemment une photo historique de l'Aarberggasse, datant d'une centaine d'années. Elle était

remplie de calèches, il n'y avait plus aucune place. De telles utilisations exclusives existaient déjà jadis et cela montre bien à quelle dynamique est soumis l'espace public. Mais en règle générale on peut dire qu'il y a moins d'espaces libres aujourd'hui, également par exemple pour les enfants.

Revenons encore une fois sur la gare de Berne: il y a des sièges pour les cas d'urgence et celui qui s'assied là est bien vite délogé par les parrains de gare ou les protecteurs des biens immobiliers et est prié de conti-

nuer son chemin ou se rendre à l'hôpital. Une telle pratique est-elle admissible ?

De tels agissements n'ont aucun effet juridique, cela signifie qu'on ose les ignorer. Un individu qui s'assied simplement là, sans apostropher personne et sans mal se comporter, peut y rester. Il n'y aucune raison qui justifierait le contraire, dans aucun règlement ou directive de la gare.

Interview: Peter Anliker/Hes

**Ursula Wyssmann: Nutzungs-konflikte im öffentlichen Raum, dargestellt am Beispiel des Bahnhof Bern. Dike-Verlag, Zürich/St. Gallen 2009. Uniquement en allemand.*

BIO

Ursula Wyssmann, docteur en droit, 41 ans, est mariée et vit avec son époux et ses deux filles de 4 et 7 ans à Berne. Après un apprentissage de commerce et quelques années d'expérience, elle a fait une maturité fédérale suivie d'études de droit. Après ses études, elle a travaillé deux ans comme conseillère pour les requérants d'asile puis quatre ans comme assistante à l'Institut de droit public de l'Université de Berne. Elle a travaillé sur sa thèse durant cette période, thèse qu'elle a terminée en 2009. Elle a ensuite fonctionné durant deux ans comme adjointe au secrétaire de la ville de Bienne et est, depuis avril 2011, secrétaire générale suppléante à la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques du canton de Berne. Elle aime lire, cuisiner et voyager («en train, je n'ai pas de voiture!» souligne-t-elle).

INTERVIEW

ARGUMENTAIRE

Un court extrait (traduit de l'allemand) de la thèse d'Ursula Wyssmann devrait aider à suivre son argumentation.

Wyssmann plaide pour que, lorsqu'il y a des limitations d'utilisation de l'espace public, les droits de base ne soient pas restreints ou alors seulement si l'utilisation ordinaire, comme dans notre cas le trafic ferroviaire, rend cela nécessaire :

- " Toutes les autres dispositions concernant l'ordre dans les gares [en dehors des dispositions telles que l'interdiction de rouler côte à côte en vélo, d'utiliser d'autres jeux pour traverser la gare, que la route ne doit pas être entravée par des objets ou autres et qu'aucun chien ne peut être laissé sans laisse, qu'on n'ose pas jeter des déchets, fumer ou nourrir des animaux] portant atteinte aux droits fondamentaux ne sont admissibles que lorsqu'il se réfère à un texte de loi, qu'ils sont dans l'intérêt public et proportionnés par rapport à la situation. Car lorsqu'on parle d'utilisation de l'espace public, c'est forcément lié aux droits fondamentaux. Les CFF sont donc aussi contraints, dans le cas de conflits d'intérêts, de peser le pour et le contre. Parallèlement aux intérêts en matière de sécurité et aux intérêts en matière de droits fondamentaux, les intérêts des CFF entrent aussi dans la balance. Concrètement cela signifie que la fonction importante de la gare comme nœud de transports publics ainsi que les intérêts commerciaux, qui servent à avoir des transports publics attractifs, doivent aussi peser dans la balance. "

Ursula Wyssmann a étudié à fond la question des conflits d'utilisation dans l'espace public et avait anticipé l'arrêt du Tribunal fédéral.



LES DROITS FONDAMENTAUX PRÉVALENT ET DOIVENT ÊTRE GARANTIS PAR LES CFF

- " A côté des dispositions de loi qui décrivent les tâches des CFF et les objectifs d'une gare, le « règlement interne » est très certainement une autre source pour savoir ce qui est autorisé ou non. Des activités politiques par exemple sont interdites. Les CFF limitent ainsi les droits politiques. Peut-elle empêcher pareillement des activités avec pour raison le fait qu'elles ne soient pas compatibles avec le règlement ? C'est discutable. Le règlement interne explique encore plus clairement les

objectifs de la gare, certes, mais il faut aussi tenir compte des droits fondamentaux lorsqu'on est dans des lieux publics. "

- " L'interdiction générale des CFF concernant les manifestations, représentations, actions de collecte de signatures, etc. sont inadmissibles selon la loi, car elles empiètent sur les droits fondamentaux. Même l'interdiction de la mendicité et l'interdiction de jouer de la musique forte peuvent être inadmissibles selon les cas.

En outre ces dispositions posent des questions de limites, qui ne peuvent s'expliquer par l'objectif de la gare en elle-même. La disposition souvent formulée concernant des comportements irréguliers est à biffer : elle n'amène aucune solution. Cela vaut aussi bien pour les règles CFF en général que les règles de la gare de la ville de Berne. Les prescriptions en matière d'amendes suffisent à faire que la gare de Berne ne devienne pas une zone insalubre. "

- " Seule l'utilisation effective de l'espace public engendre des conflits d'utilisation : aussi longtemps que l'utilisation est honorable et qu'elle laisse s'accomplir la fonction publique du lieu, elle est autorisée. Le fait de devoir être honorable est un filtre qui permet de conserver la fonction du lieu public. Cette interprétation dynamique de l'espace public oblige donc à limiter les utilisations concrètes non pas en raison de leur objectif mais en raison de leur disproportion. "

Olivier Mettraux, mécanicien sur le bateau à vapeur *Rhône*, une embarcation historique en activité sur le lac Léman depuis 1927

« Cet été, la température s'élevait parfois jusqu'à +53 degrés dans la salle des machines »

Pour que les bateaux à vapeur Belle-Epoque du lac Léman puissent naviguer, il faut dans la salle des machines des mécaniciens qui maîtrisent une technologie centenaire. C'est le cas d'Olivier Mettraux, le tout nouveau mécanicien du *Rhône* (et depuis ce printemps nouveau membre du comité de la section SEV Lac Léman).

« Le *Rhône* est le seul bateau à vapeur au monde qui est équipé d'une commande hydraulique. Ici, pas besoin de huiler manuellement les pièces, le graissage s'effectue sous pression de manière entièrement automatique. Rien à dire, c'est une belle machine qui tourne comme une horloge. » Olivier Mettraux, 43 ans, est un dingue de la mécanique. Il vit à Besencons dans le canton de Fribourg (près de Romont) avec sa compagne et leurs deux enfants. Durant la saison d'été, ses journées de travail à la CGN sont longues : « Je pars de chez moi le matin

à huit heures moins le quart et je rentre le soir à dix heures moins le quart. »

Mettraux, Dubouloz, dodo

Lorsqu'ils arrivent sur le *Rhône* vers 8 h 30 du matin, le mécanicien Olivier Mettraux et son collègue sous-machiniste Jean-Pierre Dubouloz mettent en route les groupes électrogènes, nettoient les filtres, purgent la chaudière, nettoient la citerne des eaux usées et le système de traitement des eaux, font chauffer l'eau des chaudières, etc. Ces nombreuses opérations de mise en marche, de nettoyage et de contrôle nécessitent deux bonnes heures de travail avant que le bateau largue les amarres. Cette année, du 24 juin au 9 septembre, le *Rhône* a quitté tous les jours le port de Lausanne-Ouchy à 10 h 45 pour arriver à Genève Mont-Blanc à 14 h 40. Entre-deux, le bateau effectuait une dizaine d'arrêts. Puis rebote : départ de Genève à 14 h 50 et arrivée à Lausanne-Ouchy à 18 h 25 d'où il repartait cinq minutes plus tard à destination de Thonon pour la croisière « Coucher de soleil ». Retour à Lausanne-Ouchy à 20 h 15, fin du dé-



Olivier Mettraux a effectué cet été sa cinquième saison à la CGN et sa première sur le *Rhône*. Avant de partir à la retraite le 1^{er} septembre, son collègue mécanicien Gilbert Borcard – qui a travaillé plus d'un quart de siècle sur le *Rhône* – lui a transmis les petites ficelles du métier pour maîtriser ce fleuron de la navigation helvétique.

barquement à 21 h. Olivier Mettraux et son collègue sous-machiniste rentrent le soir chez eux éreintés, surtout s'il a fait très chaud durant la journée : « Cet été, la température s'élevait parfois jusqu'à +53 degrés dans la salle des machines. »

Durant ses quelque douze heures de travail journalier, Olivier Mettraux ne travaille pas uniquement dans la salle des machines. Il effectue les réparations et le petit entretien partout où c'est nécessaire sur le bateau. Il apprécie cette diversité comme il

apprécie la bonne entente qui règne avec ses cinq collègues de l'équipage (capitaine, timonier, caissier, bûtelier-contrôleur et son aide machiniste) ainsi qu'avec le personnel du service de restauration.

Texte et photos Alberto Cherubini



Olivier Mettraux n'est pas seul dans la salle des machines du *Rhône*. Il est secondé par le sous-machiniste Jean-Pierre Dubouloz, également membre du SEV comme les 99 % du personnel de la CGN.



A l'instar de ce petit garçon, les passagers du *Rhône* peuvent observer depuis le pont l'impressionnante mécanique en mouvement et ainsi entendre le son caractéristique des bielles du moteur qui entraînent les aubes du bateau.



Les opérations de contrôle sont soigneusement notées sur le cahier de bord. Sur les bateaux de la CGN on ne badine pas avec la sécurité. C'est aussi l'occasion pour Olivier Mettraux de s'asseoir quelques instants à son bureau.

SAISON EXCEPTIONNELLE DE LA CGN, MAIS...

Depuis cette année, une holding chapeaute la CGN, qui se subdivise en deux sociétés distinctes : CGN SA, dédiée à l'exploitation, et CGN Belle-Epoque, une société anonyme sans but lucratif, vouée à la conservation et au maintien des huit bateaux classés monuments historiques. Cette nouvelle structure a dû porter chance, puisque

la CGN, dans un communiqué daté du 4 septembre, annonce que la holding a cette année « littéralement fait exploser ses précédents records et espère améliorer son total de passagers 2011 qui avait déjà passé le cap historique des 2 millions de passagers annuels ». Mais la médaille a son revers puisque dans sa politique

d'austérité, la compagnie lime sur le nombre de ses collaborateurs. Si bien que durant cette saison d'été qui a commencé le 24 juin et s'est terminée le 9 septembre, le personnel de bord avait bien souvent du mal « à donner le tour » sur des bateaux aussi chargés que leurs horaires de travail.

AC



Le *Rhône* a été construit en 1927 par Sulzer Frères à Winterthur. Il peut transporter 850 personnes à une vitesse maximale de 27,5 km/h. C'est un bateau à vapeur à commande hydraulique (unique au monde) et à roues à aubes. C'est l'un des huit bateaux de la flotte Belle-Epoque de la CGN classée monument historique.

METTRAUX LE MÉCANO FAIT PARTIE DU NOUVEAU COMITÉ DE LA SECTION VPT LAC LÉMAN



Le nouveau comité de la section VPT Lac Léman. De gauche à droite, au premier rang : Olivier Mettraux, vice-secrétaire ; Karine Antonioli, secrétaire ; Patrick Schaffner, président. Au deuxième rang : Jorge Perez, caissier ; Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV ; Baptiste Morier, vice-président.

Un outil bien singulier, bien beau et bien utile

Le Chadburn, le « cerveau » mécanique du Rhône

À l'heure du tout électronique, le Chadburn (instrument de conduite des bateaux inventé par des Anglais) surprend par son fonctionnement mécanique : le Chadburn du capitaine est relié à celui du mécanicien par des câbles. Les inscriptions-instructions inscrites sur son cadran sont quasi poétiques et en français s'il vous plaît : « en avant, en arrière, doucement, bien doucement, demi-vitesse, en route... » Mercredi 5 septembre, debout sur la passerelle du

Rhône, on a pu voir à l'oeuvre le capitaine Michel Bonzon positionner la flèche sur la partie du cadran qui indique le mouvement qu'il veut donner au bateau. Un ordre que le mécanicien Olivier Mettraux exécute aussitôt dans la salle des machines. Le Chadburn permet d'effectuer des manœuvres difficiles, comme l'accostage dans la rade de Genève où le lac est étroit, les embarcations nombreuses, sans compter le vent et le fort courant du Rhône qui s'échappe du lac.

AC



Depuis la passerelle, le capitaine Michel Bonzon transmet les ordres à son mécanicien par le truchement du Chadburn.



Une aiguille reliée par des câbles au Chadburn du capitaine indique à Olivier Mettraux les ordres qu'il doit exécuter.



La manœuvre délicate d'accostage du port de Genève Mont-Blanc a été effectuée avec succès, capitaine et mécanicien peuvent souffler et sourire.

EN VITESSE

L'USS PRÉPARE
UNE INITIATIVE
POPULAIRE POUR
UNE HAUSSE DES
RENTES AVS

■ Contrairement à une idée fort répandue, la majorité des retraités ne roulent pas sur l'or en Suisse. Les rentes des premier et deuxième piliers ne permettent pas à nombre d'entre eux de « maintenir de manière appropriée (leur) niveau de vie antérieur », ainsi que le prescrit la Constitution fédérale. Même des personnes à revenus moyens sont touchées : alors qu'elles ont durement travaillé pendant toute leur vie, elles doivent compter chaque franc qu'elles dépensent, une fois arrivées à la retraite. L'Union syndicale suisse (USS) veut faire en sorte que le principe constitutionnel soit à l'avenir appliqué : « Le comité de l'USS a décidé cette semaine de lancer une initiative pour renforcer l'AVS. Notre objectif est d'améliorer la situation financière des retraités, en augmentant les rentes AVS de 10 %. Cela correspond à une hausse mensuelle de 200 francs pour les personnes seules », a annoncé le président de l'USS, Paul Rechsteiner, lors de l'émission « Samstagsrundschau » de la radio suisse allemande DRS1. L'USS est en train de mettre au point le texte de cette initiative. La décision définitive sur le projet AVSplus reviendra à l'Assemblée des délégués de l'USS. Il est prévu que la récolte de signatures débute au printemps 2013. Ces hausses de rentes devront d'abord profiter aux personnes à bas ou moyens revenus. Pays parmi les plus riches de la planète, la Suisse peut se permettre d'avoir une prévoyance vieillesse garantissant une existence décente à ces retraités qui n'ont pas tellement gagné d'argent durant leur vie professionnelle. **USS**

Helvetia reprend SEV Assurances

SEV Assurances s'en va
chez HelvetiaHelvetia reprend le portefeuille de SEV Assurances et ses 15 000 assurés au 1^{er} novembre.

Helvetia Assurances reprend le portefeuille de SEV Assurances Coopérative, sise à Bâle. SEV Assurances a été fondée en 1926 par l'ancienne Fédération suisse des cheminots, le SEV, devenue aujourd'hui le Syndicat du personnel des transports. SEV Assurances propose des assurances vie individuelles aux membres du SEV. En 2011, SEV Assurances a généré avec près de 15 000 clientes et clients un volume de primes de CHF 20,5 millions.

Une solution pour l'avenir

SEV Assurances abandonne son autonomie, car les réglementations croissantes dans le secteur financier sont trop pesantes pour une entreprise de sa taille. Erwin Kläy, président du conseil d'administration, déclare : « Nous avons trouvé en Helvetia un partenaire avec lequel nous pou-

vons présenter une solution idéale et viable pour l'avenir, tant pour nos assurés que pour nos collaboratrices et nos collaborateurs. » Helvetia reprend le portefeuille de SEV Assurances Coopérative et ses quelque 15 000 assurés. Cette reprise permet une croissance dans le secteur des assurances vie individuelles.

Croissance

Grâce à cette reprise, Helvetia enregistre une croissance de près de 4 % de ses primes périodiques dans le secteur des assurances vie individuelles Suisse. La reprise donne en outre à Helvetia accès au SEV et à ses près de 45 000 membres. Tous les collaborateurs de SEV Assurances recevront une offre d'emploi d'Helvetia. Les conditions restent inchangées pour les assurés. Helvetia poursuit sa stratégie d'acquisition ciblée sur les



SEV Assurances est repris par Helvetia.

marchés nationaux existants. Helvetia accède en outre à un nouveau segment de clientèle tant pour les assurances sur la vie que pour la vente de solutions dans l'assurance dommages. Philipp Gmür, CEO Helvetia Suisse, en est convaincu : « Nous reprenons un porte-

feuille vie individuelle sain et obtenons l'accès à une grande fédération bien organisée. Nous consolidons ainsi notre position sur le marché et créons les meilleures conditions pour notre croissance future. »

sev/pmo

SIX QUESTIONS À ERWIN KLÄY, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADM. DES ASSURANCES SEV

Les Assurances SEV sont organisées en coopérative, totalement séparée du syndicat SEV. Le Conseil d'administration est cependant traditionnellement composé d'actifs du SEV ou d'anciens dirigeants. Le président est l'ancien administrateur des finances du SEV, Erwin Kläy.

contact.sev : Quelle est la raison pour laquelle SEV Assurances a cherché un repreneur ?

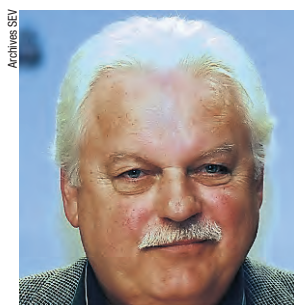
Erwin Kläy : Au quotidien, la coopérative SEV Assurances va bien, elle est rentable. Mais les prescriptions en matière d'assurances sont devenues plus strictes, comme pour la branche financière en général. Les assurances-vie par exemple doivent avoir des réserves plus élevées (capital de couverture) que les caisses de pension. Notre assurance est trop petite pour pouvoir remplir de telles exigences.

Pourquoi une telle prescription alors ?

Afin que personne n'y perde, les pire scénarii doivent être envisagés et couverts. Dans le cas d'une assurance-vie, il y a quasi tous les risques qui existent sur terre : épidémie, guerre, chômage élevé, tremblement de terre, etc. Ce qui est très difficile, c'est que les taux très bas d'aujourd'hui sont calculés hauts sur des décennies. Les assurances-vie conventionnelles avec une garantie des taux n'ont donc plus d'avenir. Ces réserves ne pouvaient plus être créées de par les recettes et en tant que coopérative, SEV Assurances ne pouvait pas non plus demander de l'argent. La coopérative ne connaît pas l'obligation d'injecter des capitaux, que ce soit par les coopérateurs ou par le SEV.

Que signifie la reprise par Helvetia ?

Cela signifie d'une part la fin de



Erwin Kläy, adm. des finances SEV jusqu'en 2007, préside le Conseil d'administration de SEV Assurances.

SEV Assurances, ce qui est douloureux pour moi et pour l'ensemble du Conseil d'administration, mais cela signifie également que toutes les polices d'assurance seront reprises sans autre. Pour les assurés, rien ne change donc sauf le nom de l'assurance.

Qu'est-ce que cela signifie exactement ?

Toutes les prestations restent identiques. Les montants, les durées, les conditions et surtout la garantie de polices à taux d'intérêt élevés : tout cela continue de manière inchangée.

Et qu'est-ce qui va se passer avec le personnel ?

Tous les collaborateurs de SEV Assurances ont reçu une offre similaire d'Helvetia. Cela vaut également pour les conseillers externes. Cela était important pour Helvetia : les clients gardent ainsi leur conseiller habituel.

Et qu'advient-il de la coopérative ?

Après le passage à Helvetia, fixé au 1^{er} novembre (les autorités doivent encore donner leur accord), la coopérative n'aura plus de membres et sera rayée du registre du commerce.

Questions : pmo/Hes



Prêts hypothécaires

Se bâtir un financement.

Chez Retraites Populaires, en matière de prêts hypothécaires, les mêmes conditions sont appliquées à tous les clients. Ce principe d'équité et de mutualité est aussi la raison pour laquelle nos conseillers ne sont pas rémunérés à la commission. Et s'il était temps pour vous de découvrir nos solutions pour financer votre logement ?

Contactez nos conseillers au 021 348 21 50
www.retraitespopulaires.ch

Votre avenir, notre mission.



Chez nous vous trouvez le temps...

**Temps pour s'arrêter –
 temps pour loisirs – temps pour soi !**

Une oasis située au milieu d'un parc subtropical
 extraordinaire (38 000 m²)
 avec vue charmante sur le Lac Majeur.

Votre petit paradis...
 où nous offrons hospitalité « pure » !

**Comme membre SEV
 vous percevez 20% de Rabais**

sur l'hébergement. Ceci est valable aussi
 pour notre « Brenscino »-Hit fort apprécié « 7 pour 6 »

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

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage : 10 937 ex. (total 46 039 ex.), certifié REMP au 6.12.2011

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, Patrizia Pellandini,
 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, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58
 Abonnement annuel pour non-membres : CHF 40.–

Annonces : Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 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, Solprint, Subingen ;
www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

**La prochaine édition de *contact.sev*
 paraîtra le 27 septembre.**

**Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 20 septembre à
 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 17 septembre à 10h.**



« Nous souhaitons que les gens participent à la vie de la coopérative. »

Karl Litscher, EBG Saint-Gall

2012 est l'année des coopératives. De nombreuses coopératives d'habitation abritent des familles de cheminots

« Nouveauté culturelle de première importance »

Il y a environ 100 ans, les coopératives d'habitation des cheminots poussaient comme des champignons. Elles jouent encore un rôle actif aujourd'hui, lorsqu'on parle de logements à prix abordable.

Adolf Messmer, le « commis » du chef d'exploitation des CFF à la gare de St-Gall, a voyagé au début 1909 en Angleterre et en Allemagne de sa propre initiative afin de visiter et d'étudier des habitations d'un nouveau genre. Lors d'une assemblée qui eut lieu la même année à Zurich, il demanda aux 250 participants venant de tout le pays de « fonder des coopératives et de réaliser des colonies de cheminots », comme l'a rapporté l'historien de Rorschach Richard Lehner.

La première coopérative d'habitation des cheminots a ainsi vu le jour grâce à notre pionnier Adolf Messmer. Quelque 300 employés des chemins de fer sont venus le 27 mars 1909 à l'assemblée constitutive qu'il a organisée à St-Gall. Six mois plus tard, une autre coopérative de

cheminots a débuté son activité tout près, à Rorschach. Aux deux endroits, des résidences de cheminots ont donc été construites : celle de Schoren à St-Gall et celle de Schönbrunn à Rorschach.

Avant la Première Guerre mondiale, divers comités se sont mis au travail dans de nombreux autres endroits en Suisse, la plupart du temps bénévolement. Jusqu'en 1926, vingt sites d'habitations de cheminots ont ainsi été réalisés : pas seulement dans les grandes villes mais aussi dans les plus petits lieux comptant beaucoup de cheminots, comme Olten, Erstfeld et Brigue.

Le boom des coopératives

L'intérêt prononcé était lié à la situation du logement. Beaucoup de villes s'étaient développées durant les dernières décennies. Les gens

avaient un besoin urgent de se loger. Les prix des loyers prirent l'ascenseur. Bien souvent, les conditions d'hygiène laissaient à désirer. Les familles de travailleurs à petits revenus étaient les premières touchées. Pour beaucoup d'employés des chemins de fer, la situation était difficile. Une grande partie des postes de travail du rail se trouvait dans les dépôts et les ateliers. Et à l'époque, cela représentait un très grand effectif de personnel.

Cela compliquait encore le problème du manque de logements dans ces endroits. Par exemple la ville portuaire de Rorschach comptait en 1895 quelque 4000 habitants. En 1912 il y en avait déjà 12000. Les ateliers CFF et d'autres places industrielles avaient amené cette énorme croissance. Une évolution analogue fut constatée à Erst-

feld. En 1909, parmi les 3000 habitants, on pouvait compter environ 400 cheminots. Les membres de la coopérative voulaient mettre un frein à cette situation. L'objectif étant de créer pour les membres des appartements « sains et bon marché », selon les premiers statuts établis en 1911 lors de la création de la coopérative d'habitation des cheminots de Bâle (EBG Basel, aujourd'hui EBG beider Basel).

Sur le modèle des cités-jardins

Adolf Messmer a été enchanté par les cités-jardins anglaises qui essaient d'allier les avantages de la campagne et de la ville. Derrière chaque maison il y a un jardin qui permet aux habitants de planter leurs légumes et de limiter ainsi leurs dépenses. En même temps, cela contribue à renforcer le lien familial car les locataires passent plus de temps libre autour de leur maison.

La plupart des cités suisses de cheminots de l'époque se calquent sur ce modèle. La « colonie » qui a été construite un peu plus tard dans le quartier du Weissenstein à Berne a également la forme d'une cité-jardins. Plusieurs coopératives, dont celles de St-Gall, de Rorschach et d'Olten ont engagé le même architecte, Paul Robert Gerber, d'Ulm. « Aucune maison ne doit se faire remarquer par rapport à la maison du voisin », disait-il toujours dans ses courriers qu'il adressait au bureau d'urbanisme de Rorschach.

Organisation d'entraide

Les membres des coopératives n'avaient pas d'objectifs révolutionnaires. Il s'agissait d'organisations d'entraide pragmatiques dans le cadre desquelles les membres pouvaient se payer une maison « à eux » grâce à des loyers modérés. Pour la plupart des cheminots en ce temps-là,



La première cité suisse des cheminots à St-Gall : beaucoup d'autres « colonies » se sont calquées sur elle.

COOPÉRATIVES : CHIFFRES ET FAITS

En Suisse il y a 67 coopératives d'habitation de cheminots, 14 sont implantées en Suisse romande (Biel-Bienne, Delémont, Fribourg, Genève (2), La Chaux-de-Fonds, La Tour-de-Peilz, Lausanne, Neuchâtel, Prévèrenge, Renens, Sion, St-Maurice et Yverdon-les-

Bains). Selon les informations de l'organisation faîtière « Coopératives d'habitation Suisse », il y a aujourd'hui dans notre pays tout juste 5 % des appartements qui appartiennent à des coopératives. Ceux-ci sont surtout situés en ville et échappent à la spéculation, puisqu'ils

DOSSIER



Photos: Peter Krebs

«Aucune maison ne doit se faire remarquer par rapport à la maison du voisin»: c'était le credo de l'architecte Paul Robert Gerber.

cela ne serait resté qu'un beau rêve impossible à réaliser. Ainsi les coopératives ont contribué à augmenter la confiance en soi de leurs membres et en même temps, les a aidés à s'intégrer dans la classe «bourgeoise».

La famille et le foyer constituaient aussi dans les coopératives les piliers d'une communauté qui pouvait fonctionner. L'esprit de soli-

darité qui a tant d'importance dans le mouvement des travailleurs était très bien ancré dans la génération des fondateurs. Dans un vieux rapport annuel de la coopérative de St-Gall, on peut lire que «... dans l'immensité de l'univers, chaque individu est insignifiant, mais si les esprits se rencontrent, alors ils commencent à prendre de la valeur».

La solidarité était déjà sous-entendue dans la forme juridique. Les membres achetaient des parts de la coopérative. Ils sont en même temps locataires et copropriétaires. Lors des assemblées générales, ils ont tous droit à la parole. Et il y a une large protection contre la résiliation. «Si les obligations sont tenues, le bail ne peut presque pas être résilié», selon les premiers statuts bâlois.

Les quartiers de cheminots n'étaient pas seulement meilleur marché que la plupart des constructions sur le marché libre. Ils apportaient aussi souvent de bonnes solutions architecturales. Le membre du comité de construction de Rorschach Emil Keller a formulé beaucoup d'éloges en 1914 lorsque le quartier fut terminé dans sa ville: «les progrès par rapport à ce qui était construit encore il y a vingt ans sont considérables à tous les niveaux. La réforme de la maison d'habitation qui dure maintenant depuis dix ans est une nouveauté culturelle de première importance».

Soutien des CFF

Malgré qu'ils promettaient d'atténuer la crise du logement, les projets de quartiers de cheminots devaient surmonter la méfiance des

gens et les préjugés politiques. Cela était allé si loin à St-Gall qu'aucune entreprise de construction locale ne voulait réaliser les travaux et finalement, c'est une entreprise soleuroise qui est venue avec 400 ouvriers.

Mais les plus grands obstacles étaient le financement et la recherche de terrains appropriés. Les membres des coopératives étaient donc contents de pouvoir compter sur les CFF. La «Caisse de pensions et de soutien» de la toute jeune compagnie des Chemins de fer fédéraux a octroyé aux coopératives en 1911 des prêts et des crédits avec taux d'intérêts avantageux pour la construction de ces résidences qui devaient «contribuer à régler le problème du logement pour le personnel», selon le communiqué du conseil d'administration diffusé lors de sa déci-

sion. Dans certains cas les CFF ont aussi mis à disposition du terrain, comme à Muttenz et à Birsfelden, où la coopérative bâloise a construit dans les années 1970.

Ainsi s'est développée une collaboration entre les coopératives et les CFF dans la mesure où les logements qui en résultaient étaient réservés en premières lignes aux collaborateurs de l'entreprise. Aujourd'hui encore, presque toutes les coopératives louent prioritairement au personnel CFF actif ou pensionné.

Nouveau dans la Caisse de pensions CFF

Le nombre d'employés des chemins de fer dans les quartiers de cheminots est cependant en baisse depuis quelque temps déjà. Avant tout dans les petites localités où le

(suite en page 14)

s'orientent sur les coûts effectifs et non sur les prix du marché. A Biel-Bienne et à Zurich, les coopératives possèdent les 25% des appartements, et sont donc particulièrement importantes. A Bâle, il y a 14 000 appartements de coopératives, ce qui représente 10% du total.

(suite de la page 13)

démantèlement du personnel CFF a fait rage, il a été de plus en plus difficile de trouver de nouveaux locataires. Suite à cela, les dispositions ont été assouplies. Selon le collaborateur CFF responsable du dossier Olivier Cardini, aujourd'hui encore environ 70% des habitants viennent d'anciennes régies fédérales ou d'administrations publiques.

Il y a peu de temps, les



L'avenir est assuré!

CFF ont vendu à la Caisse de pensions CFF des hypothèques de coopératives d'habitation dont la valeur a été estimée à 630 millions de francs en tout. Selon Olivier Cardini, qui s'occupe toujours du dossier, les affaires se font aux mêmes conditions que précédemment: «Ce sont des investissements intéressants et sûrs pour la Caisse de pensions CFF.»

Assainissement et croissance

Les coopératives veulent continuer à jouer un rôle actif sur le marché du logement. Beaucoup considèrent que

c'est leur tâche principale de maintenir leur immobilier en état afin d'assurer l'avenir. Les grandes coopératives qui disposent de structures professionnelles ne veulent en tous les cas pas seulement conserver les acquis mais aussi les faire fructifier. Ainsi, la plus grande des coopératives, la Coopérative d'habitation zurichoise du personnel de la Confédération (BEP), a entrepris d'augmenter le nombre de ses appartements, passant de 1300 à 2000 logements. Un premier nouveau projet avec 70 appartements est prévu à l'emplacement des anciennes maisons du personnel du Waidspital.

L'objectif est ambitieux car le terrain à construire est cher et de ce fait souvent hors de portée: «Parfois on paie deux fois plus que ce qu'on pourrait se permettre», déclare le directeur Urs Baumann.

Toujours d'actualité

Comme cela était déjà le cas il y a environ 100 ans, il y a aujourd'hui aussi dans les villes une pénurie de logements. Les coopératives sont donc une bonne solution, même si l'esprit de solidarité est moins présent. Il y a beaucoup de resquilleurs qui ne s'intéressent qu'aux logements bon marché, déplore Jörg Vitelli, le représentant de «Coopératives d'habitation Suisse», l'année passée lors d'un discours pour le centenaire de la Coopérative des deux Bâle.

Urs Hauser, le sous-directeur de l'organisation, apprécie quant à lui le fait que les appartements des coopératives soient en moyenne 20% meilleur marché par rapport à d'autres objets comparables. Les autres avantages qu'il nomme volontiers sont la conservation d'une meilleure protection contre la résiliation et la possibilité de participer aux discussions: «Les membres de la coopérative sont moins anonymes, ce qui renforce l'identité.»

Texte et photos: Peter Krebs

Visite de la plus ancienne coopérative des cheminots à Saint-Gall

« Il y a toujours à faire. »

L'ancien cheminot Karl Litscher est engagé depuis 1978 dans le comité de la coopérative de Saint-Gall.

«Avec un budget d'entretien de 1,2 million de francs par année, il y a toujours quelque chose à faire pour le comité» déclare Karl Litscher, vice-président de la Coopérative d'habitation des cheminots de Saint-Gall. Nous sommes assis dans le café moderne attenant à la boulangerie qui se situe derrière le «Rosenberg». En bas de la route se trouve la vieille cité de Schoren, le premier quartier de cheminots de Suisse. De l'autre côté s'alignent des bâtiments qui ont été construits entre 1963 et 1971.

De temps à autre quelqu'un entre dans le bistrot et Karl Litscher connaît la plupart des personnes et les salue. En tout, la coopérative possède 326 appartements et maisons indépendantes, et en plus un jardin d'enfants que lui loue la ville ainsi que le café et la boulangerie qui a remplacé un ancien magasin d'alimentation. Cet endroit est devenu un lieu de rencontre apprécié.

La vie sociale est d'une grande importance dans le Schoren. Un des clubs de loisirs qui est soutenu financièrement par la coopérative organise des après-midi de jeux, des tournois, et dans l'atelier des cours de peinture, de sculpture et de poterie: «Nous aimerions que les gens participent à la vie de la coopérative», explique Karl Litscher. Il y a naturellement aussi des habitants qui veulent juste habiter à cet endroit. Mais les assemblées générales réunissent souvent jusqu'à 190 personnes.

Karl Litscher est venu de Dübendorf à la gare de Saint-Gall en tant que rem-



Karl Litscher est au comité de l'EBG Saint-Gall depuis 1978.

plaçant du sous-chef, pour devenir ensuite sous-chef (chef du mouvement) avant de prendre un poste auprès du canton en 1982. Depuis maintenant dix ans, Karl Litscher est pensionné. Dans la coopérative il s'occupe principalement de projets. Il est en outre président de l'Association régionale de Suisse orientale de «Coopératives d'habitation Suisse». Il habite depuis 1970 dans le même appartement, dans la partie moderne du quartier des cheminots.

Lorsqu'on est pensionné, on a tout loisir de s'occuper encore plus du travail à faire, assure Albert Noger qui nous a rejoints à notre table. L'ancien mécanicien de locomotives des CFF est depuis 1986 président de la coopérative de Saint-Gall. Il connaît aussi l'aspect négatif des «relations plus que familiales» du quartier de Schoren: les membres de la coopérative téléphonent parfois à neuf heures du

soir pour des demandes particulières.

La coopérative de St-Gall s'est octroyé des structures semi-professionnelles. «Les tâches des membres du comité sont rémunérées selon le temps investi et la fonction, ceci est très important.» Karl Litscher en est convaincu.

Le comité décide aussi du choix des nouveaux locataires sur proposition du président. Actuellement tous les appartements sont occupés, mais la demande est moins grande que dans les autres villes. A Saint-Gall, les CFF, la douane et la Poste ont supprimé plusieurs centaines de postes durant ces dernières années. C'est pourquoi la coopérative de Saint-Gall prend de plus en plus de gens en dehors du cercle traditionnel. «Un crédit sans intérêts échelonné selon le revenu de l'habitant constitue une compensation sociale», conclut Karl Litscher. Peter Krebs

Sous-fédération RPV

**14 octobre
au 16
octobre**
Hôtel
Brenscino
Brissago

■ Conférence des présidents RPV

Du dimanche 14 octobre au soir
(19 h) jusqu'au mardi 16 octobre mi-
di.

Sections

**Mercredi
14
novembre**
14 h 30
Lieu encore
à déterminer

■ LPV Vaud Bas-Valais Assemblée d'automne

Prenez déjà note de la date de l'assem-
blée d'automne. Le lieu suivra.

Pensionnés

**Mercredi
19
septembre**
9 h 45
rendez-vous
devant le
Restaurant
du Cerf,
Develier

■ PV Jura Sortie d'automne

Visite du musée Chappuis-
Fähndrich

Bus n° 12 départ de Delé-
mont 9 h 23 Develier arrivée
9 h 33. Pour ceux qui se dé-
placent en voiture, parcage
devant le restaurant du Cerf.

Vu le succès remporté lors de la sortie
2011, le comité vous propose la visite
du musée Chappuis-Fähndrich à De-
velier, chez notre ami Marc, cheminot
retraité membre de la PV Jura.
Un apéro vous sera servi après la visite.
A midi, possibilité de dîner au restau-
rant du Cerf, menu du jour 16 frs, qui
peut être suivi d'un jass l'après-midi.
La section prend en charge la visite du
musée ainsi que l'apéro. Merci de vous
inscrire auprès du président Pierre Ac-
kermann, tél. 032 422 48 35 ou par
courriel à pack@bluewin.ch jusqu'au
samedi 14 septembre 2012. Préciser :
visite du musée, repas au restaurant.
Avec les amicales salutations du
comité. *Le secrétaire : Oscar*

**Mercredi
19
septembre**
Buvette du
FC La Sagne

■ PV Neuchâtel Sortie d'automne

Un transport sera organisé
entre la gare de La Sagne et la
buvette pour les personnes
handicapées. Pas d'inscrip-
tions nécessaires.
Horaire : Neuchâtel dép.
10 h 32, La Chaux-de-Fonds
arr. 10 h 59, dép. 11 h 02, La
Sagne arr. 11 h 16.
La Sagne dép. 17 h 42, La
Chaux-de-Fonds arr. 17 h 56,
dép. 18 h 01, Neuchâtel arr.
18 h 29. Titres de transport
individuels.

La buvette du FC La Sagne est située à
20 minutes de marche de la gare. La
course a lieu par n'importe quel
temps. Le local est chauffé, si néces-
saire. Chaque participant apporte son
pique-nique. Des grils sont à disposi-
tion. L'apéritif, la soupe aux pois et le
café sont offerts. L'utilisation du local
étant gratuite, il est recommandé
d'acheter les boissons auprès du cantin-
ier. Prix modérés. *Le comité*

**Jeudi 20
septembre**

■ PV Fribourg

Marche facile de deux heures
dans le district de la Glâne, de
Romont à Siviriez

La commission d'animation de la PV
Fribourg vous invite à une balade par
des chemins méconnus de Romont à
Siviriez en passant par Billens, Hen-
nens, Villaranon.
Rendez-vous à 9 h 45 en gare de Ro-
mont.
Aller : • Bulle, dép. 9 h 20, Romont
arr. 9 h 37. • Fribourg dép. 9 h 25, Ro-
mont arr. 9 h 43 (interrégio) • Payer-
ne dép. 8 h 30, Romont arr. 9 h 34
(régio).
Retour : Départ de Siviriez par bus au
01 de chaque heure en direction de
Romont. Chacun se munit de son ti-
tre de transport. Park and Ride en gare
de Romont (Fr. 6.- pour la journée).
Repas de midi en commun, vers
12 h 30 à l'auberge du Lion d'Or à Si-
viriez pour le prix de Fr. 24.- par per-
sonne. Au menu: Salade mêlée –
escalope cordon bleu – frites et lé-
gumes – tranche glacée. Les personnes
ne voulant pas rester pour dîner, nous
quittent à l'arrivée à Siviriez, à indiquer
lors de l'inscription. Les non-marcheurs
peuvent nous rejoindre pour le repas de
midi, mais doivent également s'inscrire.
Le verre de l'amitié sur le parcours ainsi
que le café au repas de midi sont offerts
par la Section.
Inscription obligatoire pour la marche
et le repas de midi jusqu'au vendredi
14 septembre auprès de Jean-Bernard
Michel, tél. 026 470 25 26, ou Maggy
Mchel, tél. 026 475 17 62. Cette sortie
a lieu par n'importe quel temps. Au
plaisir de vous rencontrer ! *La CA*

**Samedi
22 sept.**
14 h
Berne
Schützen-
matte

■ PV Jura Manifestation du 22 septembre

Une manifestation nationale « Pour
une place industrielle forte et créatrice
d'emplois en Suisse » aura lieu à
Berne, le samedi 22 septembre 2012.
Début à 14h00 sur la Schützenmatte.
Fin aux environs de 16h .
Delémont départ 12 h 20, Berne arri-
vée 13h17
Prière de s'annoncer au président P.
Ackermann tél. 032 422.48.35 ou
pack@bluewin.ch
D'avance merci.
Avec les amicales salutations.
Le président : P. Ackermann

**Mardi
25 sept.**
Studen

■ Amicale des pension- né(e)s du Jura Bernois et de Bienne Romande

Sortie n° 7

Comme l'année passée nous nous
rendrons à Studen au restaurant Flori-
da afin de passer l'après-midi ensem-
ble...
Bienne départ, devant le Mariana,
(Car postal n° 74) à 13 h 32, Studen
Grien arrivée 13 h 48. L'abonnement
général est valable. Venez nombreux
et au plaisir de se revoir, bien bronzés
et rajeunis après la saison estivale. *LR*

**Mardi
2 octobre**
14 h 30
UOG
Place des
Grottes 3
Genève

■ PV Genève Assemblée de section

Deux orateurs seront présents.
Valérie Solano: « la grandeur et servi-
tude du métier de secrétaire régionale
SEV »
Dr. Jean-Charles Rielle: « Les aînés,
quelle richesse? » *Votre comité*

DÉCÈS

Denise Blanc, veuve de Jean, Yverdon-les-
Bains; décédée le 27 août dans sa 84^e
année. PV Vaud.

Edith Collet, veuve d'Henri, Yverdon-les-
Bains; décédée le 27 août dans sa 85^e
année. PV Vaud.

Huguette Cosandey, veuve de Jean,
Payerne; décédée le 25 août dans sa 83^e
année. PV Vaud.

Germaine Dousse, veuve d'Albert, Fribourg;
décédée le 15 août dans sa 89^e année.
PV Fribourg.

Eric Jeanneret, suppléant du chef de
Division principale retraité, Yverdon-les-
Bains; décédé le 26 août dans sa 87^e année.
PV Vaud.

Josef Kaeser, secrétaire, Berne; décédé le
31 août dans sa 91^e année. PV Berne.

Marcelle Morel, veuve de René, Neuchâtel;
décédée le 23 août dans sa 89^e année.
PV Neuchâtel.

René Pittet, mécanicien retraité, Pully;
décédé le 22 août dans sa 80^e année. PV
Vaud.

Werner Schneeberger, mécanicien de
locomotives, Nidau; décédé le 30 août dans
sa 87^e année. PV Biel/Bienne.

Rectificatif: Dans notre édition No 16, une
erreur s'est glissée dans l'avis mortuaire
transmis par la section VPT GoldenPass: le
collègue Victor Aubord est décédé le 18 juillet et
non le 18 août. Le rédacteur soussigné Alberto
Cherubini présente ses plus plates excuses pour
cette malencontreuse erreur.

Loisirs

**Samedi 27
octobre**
9 h 30
Halle de
Bruch,
Lucerne

■ USSC Badminton

17^e tournoi amical

Jouer du badminton avec plaisir pour
tous. Réunion annuelle de badminton
après le tournoi. Informations auprès
de Vicenzo Trifari, 079 661 13 09, ou
www.ussc.ch.

■ PV Jura

Gruyères et Jaun

C'est par une belle journée chaude, le 22 août, que 44 personnes ont pris part à notre sortie annuelle qui s'est déroulée en Gruyère et au col du Jaun.

Partis de Delémont vers les 8 heures, direction Bienne, Berne, Fribourg, Bulle et premier arrêt à Broc chez Electrobroc. Le café croissant a été servi par Catherine une fois arrivés sur l'autoroute. La visite de l'usine est fixée à 10h30 et nous étions à l'heure. Ce site est très instructif et les guides savent de quoi ils parlent. Après la visite, l'apéritif nous est offert par Electrobroc. Après cela, départ pour le restaurant Wasserfallen à Jaun (en français Bellegarde) où nous attendait un bon menu. Merci à la famille Thürler pour leur travail et le bon service. Après avoir bien mangé, nous avons pu visiter et admirer le beau cimetière de Jaun. Retour au car et nous partons à

l'assaut du col du Jaun. Catherine dit que le car a du mal d'avancer, on remarque que vous avez bien mangé. Descente sur le Simmental, une très belle région que sûrement pas tout le monde a pu parcourir. Puis arrêt à Belp au restaurant Campagna au bord de l'Aar pour boire un petit coup, car il faisait quand même un peu soif. Cela fait, nous sommes repartis en direction de Delémont pour une arrivée vers les 19h15. Sur tout le parcours la bonne ambiance a régné et je pense que tout le monde a été content de la belle journée passée en compagnie de Catherine et André, nos deux excellents chauffeurs. Un tout grand merci à Catherine-excursions ainsi qu'aux organisateurs. Nous vous disons à l'année prochaine.

*Le secrétaire de la PV Jura
Oscar Schaub*

N.-B. : une montre a été retrouvée dans le car, s'adresser au président: P. Ackermann, tél. 032 422 48 35

■ PV Fribourg

Soupe du chalet aux Monts de Marsens

Ce ne sont pas moins de 50 personnes qui ont participé, le mardi 28 août dernier, au traditionnel pique-nique de la PV Fribourg, au chalet des Gros Prarys, sur les hauts de Marsens.

Sous l'experte spatule de Maurice Kolly, la délicieuse soupe du chalet a mijoté dans un vénérable chaudron durant toute la matinée avant de régaler les estomacs affamés.

Puis, certains ont tiré du sac à dos sandwiches et autres victuailles avant d'apprécier les nombreuses et délicieuses pâtisseries concoctées par les nombreuses dames présentes ce jour-là.

Le secrétaire



A la veille de ses ... 80 ans, Maurice Kolly, l'auteur de la onzième soupe du chalet.

■ PV Biel/Bienne

Voyage dans la Forêt-Noire

Une grande équipe de collègues se sont réjouis de pouvoir faire cette année un agréable voyage en autocar.

A Lyss et à Bienne, 116 pensionnés ont pris place dans deux confortables autocars de la maison Marti-Car de Kallnach. Par Soleure et le tunnel du Belchen, nous avons atteint la frontière à Rheinfelden. Dès le départ les «hôtesse de bord», membres de notre section, se sont dévouées pour nous servir le café et une excellente petite tresse.

Après un petit arrêt nécessaire pour les formalités frontalières, le voyage s'est poursuivi par la romantique mais parfois très étroite vallée de la Wehra. Notre but, Todtmoos, a été atteint peu avant midi. Au restaurant «Rössle», un bon repas nous fut servi. Le voyage s'est ensuite poursuivi,

après le dessert et le café, par les célèbres stations de la Forêt-Noire, le long du «Schluchsee» pour atteindre Titisee, le lieu de vacances renommé. Un arrêt assez long était prévu au programme afin que tous les participants puissent se rendre à pied en ville. Il faisait très chaud (33°) et les cafés et restaurants étaient bien fréquentés.

Quelques participantes n'ayant pas retrouvé le lieu de départ des autocars à l'heure prévue pour repartir, une course de recherches a été organisée et les personnes manquantes furent heureusement retrouvées. Avec presque une heure de retard, le voyage de retour en Suisse s'est fait par Feldberg, le Wiesental et Rheinfelden. Vers 20 heures, nos lieux d'embarquement de Lyss et Bienne ont été atteints. Merci à tous les aides pour le service à bord. De grands remerciements vont à Thérèse pour



Vallée de la Wehra.

l'organisation et les nombreux services d'arrière-plan et naturellement également un grand merci aux deux chauffeurs.

Tous les participants furent très satisfaits du voyage et après une petite enquête, il est très probable que le voyage de 2013 sera à nouveau organisé en autocar.

Ruedi Flückiger/ trad. J.-C. Amiet

■ ZPV Trafic régional Est

Séances régulières au programme

Le 29 août dernier, Andreas Menet et Janine Truttmann ont rencontré quelques membres du comité du trafic régional Est à Zurich.

Il y aura des personnes de contact dans les dépôts de Zoug, de Brugg, de Rapperswil, de Winterthur et de Zurich. Ils seront responsables de l'affichage dans ces dépôts et de transmettre les informations. Christoph Oehler

sera la nouvelle personne de contact pour le trafic régional sur la place de Zurich. Roger Biberger remercie pour les BAR, au nom des collègues du SMZ. La prochaine séance aura lieu le 25 octobre.

Janine Truttmann

■ ZPV Commission centrale

Négociations BAR terminées

En introduction de la séance de commission centrale du 23 août, Andreas Menet a félicité René Furrer pour son élection comme nouveau vice-président de la CoPe Personnel des trains.

Un appel a été réitéré pour la manif du 22 septembre à Berne, afin qu'un grande délégation ZPV se déplace.

La ZPV, pour son action d'été 2012, a distribué à ses membres des porte-clés avec l'inscription «ZPV depuis 1885». Roger Tschirky, coor-

dinateur RhB, a remercié René Furrer pour son travail, au nom des membres ZPV RhB. Roger a également informé que les RhB sont la seconde entreprise ferroviaire à participer au dialogue sur l'égalité salariale. Thomas Walter, président CoPe Personnel des trains, a informé que le transport individuel de vélos dans le trafic régional et longues distances doit être revu. Une demande de changement dans la R 174.1 sur les structures de team a été transmise. Les négociations sur les BAR ont été conclues et signées par toutes les parties.

On a également discuté des cours de formation 2013.

La commission a choisi les thèmes suivants: connaître les nouveaux BAR et pouvoir les appliquer correctement dans la pratique, trucs et astuces pour le travail quotidien, cours destiné aux jeunes de moins de 30 ans et un cours sur la problématique de la clientèle toujours plus difficile, suivi d'une explication sur les nouveaux BAR.

Le délai de remise des rapports pour le bulletin ZPV est fixé au 31 octobre. La ZPV espère recevoir de nombreux et intéressants textes. La prochaine séance de commission centrale aura lieu le 31 octobre. *Janine Truttmann*

Groupe de travail SBV-VPV Fusion

Quelle est la suite?

Le résultat de la votation de juillet, très positif, occasionne de nouveaux défis!

Les bases nécessaires sont sur le papier. Une esquisse de règlement a été établie, dans les deux langues. Mais restent les détails à peaufiner, ce qui n'est pas une mince affaire.

Il faut lister et régler les différents points. Un règlement de transition doit aussi être établi, afin qu'il n'y ait aucune incertitude durant ce laps de temps.

Tous les membres peuvent s'intégrer au processus de fusion. Un forum est ou-

vert à l'adresse mail fusion-sbv-vpv@vpv-online.ch.

Appel

Quel nom pour cette nouvelle sous-fédération? Y seront organisés: les cadres, la vente, l'exploitation, l'immobilier, les services centraux, la police des transports et Securitrans. Une abréviation composée de trois lettres est difficile à trouver... Nous nous réjouissons de lire vos idées, que vous pouvez transmettre via l'adresse mail ci-dessus. Nous demandons aux sections de prévoir des activités ensemble, genre recrutement, assemblées. Le

planning avec les différentes tâches à réaliser est élaboré. Un planning est également établi pour 2014. Des descriptifs de poste et cahier des charges pour les postes à retenir vont être faits par la commission mise en place. Une petite commission d'accompagnement va aider les sections et branches dans ce processus, si nécessaire. Il y a encore beaucoup à faire. Le groupe de travail est motivé pour ces tâches concrètes. Roland Schwager et Elisabeth Jacchini, ainsi que le président du groupe de travail fusion Rolf Feier sont à disposition. *Le groupe de travail fusion*

Commission féminine

Travailler pour l'avenir

Le groupe de pilotage de la commission féminine SEV s'est retrouvé en séminaire annuel les 25 et 26 juillet à l'hôtel Appenberg à Zäziwil. Après les salutations de Barbara Amsler, le groupe a débuté le travail de manière intensive.

A l'ordre du jour, la préparation des séances à venir, des actions et du Congrès ainsi que des journées de formation 2012 et 2013. Le recrutement de nouvelles membres pour la commission féminine et autre renforce-

ment des mandats étaient également au programme. On a également travaillé intensément à revoir les lignes directrices de la commission, qui datent de 2003.

Bonne nouvelle: les RhB se sont inscrits au Dialogue sur l'égalité salariale.

La commission féminine a salué et souhaité la bienvenue à Anita Zimmerli, nouvelle membre, qui nous vient de la sous-fédération TS.

Une séance de la commission féminine aura lieu le 11 septembre. Le matin sera consacré à un atelier sur le thème du lobbying. L'après-midi sera consacré quant à lui à une activité culturelle.

Janine Truttman

Boutique SEV: le nouveau t-shirt est arrivé !



Taille XS/S/M/L/XL/-XXL (ils taillent grand, donc commander évent. une taille plus petite)

Le **t-shirt SEV rouge** est un must pour tout membre SEV ! Le t-shirt est de qualité Switcher, 100 % coton et convient pour le travail, les loisirs et les activités syndicales de tous genres. Et il ne coûte que 15 francs !

Le **polo noir SEV**, 100 % coton, reste au prix habituel de 15 francs. Vous le trouvez exclusivement à la boutique SEV.



Taille S/M/L/XL/XXL

A nouveau disponible: le **sac à bandoulière SEV** fait en matière imperméable. Ce sac est solide et agréable à porter. Des compartiments intérieur et extérieur vous faciliteront le rangement. Grâce à un système original intégré, vous pourrez l'agrandir facilement et l'utiliser non seulement pour des dossiers ou ordinateur portable mais aussi pour transporter des objets de plus grande taille. Le sac coûte 30 francs et a déjà fait ses preuves !



Il y a bien sûr plein d'**autres articles dans la boutique SEV**. Vous trouverez la liste sur www.sev-online.ch sous Services/Shop.

Tous les prix s'entendent TVA comprise. La commande minimale est de 20 francs (frais de port: 5 francs) Dès 50 francs d'achat, le port est offert. Dès 200 francs d'achat, vous bénéficiez d'un rabais de 10 %.

Commandez à: SEV, Case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57 ou sur le site internet www.sev-online.ch (Services/Shop)



Je profite de cette offre et commande :

Quantité	Article	Taille	Prix	Adresse de livraison et de facturation
_____	T-shirt SEV rouge	_____	15 francs	Nom/Prénom
_____	Polo SEV noir	_____	15 francs	Rue / N°
_____	Sac bandoulière SEV	_____	30 francs	Code postal/ Localité

Découpez le talon et envoyez-le à : SEV, Case postale, 3000 Berne 6

Membre de la section :

Neuchâtel : votation cantonale sur le projet RER-Transrun

Syndiqués neuchâtelois : saisissez votre chance !

Le 23 septembre 2012, le peuple neuchâtelois décidera s'il souhaite que son canton entre dans le XXI^e siècle ferroviaire ou s'il veut rester dans son train-train du XIX^e siècle.

Il s'agit d'accepter sans retenue un investissement efficace et moderne, destiné à l'avenir de notre canton et de sa région. Tout le monde le sait et l'observe. Une infrastructure performante des transports publics (train, bus urbains et interurbains) est essentielle pour le développement d'une communauté. Pourquoi pas à Neuchâtel ?

La vétusté et les limites des infrastructures actuelles mettent clairement en évidence la faiblesse du canton en matière de transport ferroviaire. Neuchâtel est assurément à la traîne avec des liaisons totalement dépassées datant de l'avant-dernier siècle.

Le projet de RER-Transrun ne se limite pas seulement à une stricte dimension de mobilité ou de communication. Il porte bien au-delà et met en question le futur du canton pour plusieurs générations. L'enjeu est de taille, il ne faut pas manquer la cible !

Deux projets : est-ce raisonnable ?

Oui. A tort, à l'occasion de différents débats relatifs au RER-Transrun, certains intervenants ont mis en doute la volonté des élus aux Chambres fédérales de financer deux grands projets neuchâtelois (H20 et RER). Or, il n'y a aucun lien, aucune concurrence entre eux. Alors que les Chambres fédérales connaissent l'existence de deux projets importants, un pour le rail et un pour la route, la H20, et de l'évitement routier des villes de La Chaux-de-Fonds et Le Locle ont été acceptés par le Conseil national par 128 voix contre 21 et 11 abstentions et la commission des transports du Conseil des Etats vient de donner un avis tout aussi positif par 10 voix contre 1. Tous les

voyants sont enfin « au vert » pour la réalisation de cette infrastructure routière tant attendue. Bien que le tunnel routier sous la Vue-des-Alpes soit proche de la saturation (20 000 véhicules/jour), la construction d'un second tube n'est pas à l'ordre du jour de la Confédération.

Concurrence ou complémentarité ?

La route avec son propre financement venant de la Berne fédérale, même améliorée et fluidifiée, ne pourra pas absorber à elle seule le flux de trafic généré par les besoins en déplacements actuels et futurs. La complémentarité rail/route est une évidence. Et c'est au nom de cette complémentarité que le vote en faveur du RER-Transrun aura son importance.

Ligne directe ou réseau ?

En réduisant le temps de parcours à 14 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds et en libérant des sillons sur la ligne du Pied du Jura (goulet de Vauseyon), le RER-Transrun permettra d'assurer des relations fréquentes et rapides de part et d'autre du canton et vers le reste de la Suisse. Mais pas seulement. Le concept du RER n'oublie personne. Pour garantir le succès du report modal du trafic privé en direction des transports publics, la volonté est clairement affichée de développer toutes les lignes existantes – voire à créer – en augmentant notamment la fréquence (par exemple deux trains par heure depuis le Val-de-Travers ou encore une cadence par bus plus soutenue au Val-de-Ruz en direction de la nouvelle gare de Cernier).

Contrairement à certaines idées reçues, le RER ne se limite pas à une relation entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Il conduira aussi à la réorganisation de la mobilité sur tout le littoral en Est et en Ouest de Neuchâtel. Pour la réussite du RER-Transrun, l'apport de la clientèle des vallées ou du littoral est tout aussi important que celui des usagers des villes. Les concepteurs du projet, qui devien-

dront les réalisateurs grâce à votre soutien, en sont conscients puisque les intentions sont de changer les habitudes actuelles et d'assurer la mobilité de porte à porte en se rapprochant des besoins des usagers et plus seulement de gare à gare.

Avons-nous les moyens ?

Ces explications succinctes démontrent qu'il ne s'agit pas de jeter 560 millions de francs à la charge des communes et du canton dans un trou noir mais bien de mettre sur pied un réseau de transports publics performants.

S'agissant d'un investissement supportable sur le moyen terme (34 ans), le canton a les moyens car l'Etat et les communes disposent ensemble de 3 milliards de recettes par année. La dé-

pense sera couverte par le prélèvement de 1% seulement sur les recettes des collectivités publiques. Sur 100 francs, l'Etat et les communes consacreront 1 franc par an pour un nouveau concept, un nouveau maillage de transports publics qui seront encore en place au siècle prochain. De plus, pour éviter une hausse des impôts, l'approbation du crédit comporte une disposition qui prévoit impérativement un équilibre des comptes de l'Etat jusqu'à la fin du remboursement des emprunts.

Et l'avenir ?

Que serait notre canton, notre pays, notre vie quotidienne si les générations précédentes n'avaient pas eu le courage de construire et d'améliorer des réseaux

d'eau, d'électricité, de transports ou de communication ? Et la plupart du temps au travers d'investissements bien plus importants que celui qui est sollicité pour le RER-Transrun.

Nous prenons l'habitude de vivre à une époque où l'immédiateté et le « tout, tout de suite » tendent à être le mode de vie. La particularité, s'agissant d'infrastructures, c'est que nous devons choisir aujourd'hui pour quelque chose qui servira demain. Aujourd'hui, nous avons la chance de pouvoir écrire le futur. Ne laissons pas passer cette chance en déposant un oui massif dans les urnes le 23 septembre !

Serge Vuilleumier

COURRIER DES LECTEURS

LE RER-TRANSRUN : SEULE SOLUTION D'AVENIR

■ Le peuple neuchâtelois se prononcera le 23 septembre pour ou contre la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire en remplacement de l'actuelle, datant de 1860, inadaptable à des transports rapides et modernes. Il est en effet impossible de concurrencer la route avec le rebroussement de Chambrelin et du fait de la longueur du parcours (29 km). Le tronçon prévu ne sera que de 16 km. D'autre part, la nouvelle ligne partant direction est, où il y a de la place pour une 3^e voie, le tronçon de Neuchâtel à Vauseyon sera déchargé d'autant. Le gain de temps est également appréciable (14 minutes au lieu de 27). Enfin, seul ce nouveau tracé permettra des cadences aux 15 minutes et la circulation éventuelle de rames à deux étages. Malgré tous ces avantages, je constate avec regret un certain manque d'enthousiasme parmi mes collègues retraités. J'ose espérer qu'aucun ne votera non, mais beaucoup ne semblent pas convaincus par ce projet et n'iront peut-être pas voter. Ont-ils la nostalgie du chemin de fer de grand-papa ou se laissent-ils influencer par les opposants pro-automobilistes qui parlent de « transruine » ?

Certes, on peut regretter la faible participation financière des CFF et de la Confédération (38%) alors que pour l'autoroute Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, la Confédération avait couvert 85% des coûts. Les lois sont ainsi faites...

Les opposants cherchent à effrayer la population avec le chiffre de 560 millions à charge du canton (60%) et des communes (40%), prédisant une hausse des impôts. Cette charge ne représente

que 1% des dépenses de l'Etat pendant 35 ans. De plus, cet investissement sera payant en augmentant l'attractivité du canton. Autre argument des opposants : 15 000 personnes seront touchées par l'abandon de la ligne actuelle. Ils ne parlent pas des plus de 100 000 qui bénéficieront de gains de temps entre les principales villes du canton et d'une nouvelle gare à Cernier, chef-lieu du Val-de-Ruz, région en plein développement.

Il est faux de prétendre que seules les villes y gagneront. Les usagers de Gorgier-St-Aubin, bien mal lotis actuellement, gagneront en temps de parcours et en fréquences pour leurs relations à l'intérieur et à l'extérieur du canton. Le Val-de-Travers sera également gagnant (nouveau point de croisement permettant une amélioration de l'horaire et liaisons directes avec Le Locle). Il n'y a pas de plan B. Se contenter de supprimer le rebroussement de Chambrelin serait une mesure totalement insuffisante. Le goulet d'étranglement entre Neuchâtel et Vauseyon rendrait impossible une cadence au ¼ d'heure. D'autre part, la contribution des CFF de 241 millions tomberait.

Dire oui au RER-Transrun, c'est dire oui à des transports publics performants dans le canton, c'est rapprocher le haut et le bas du canton et mieux nous connecter au reste de la Suisse. Dire oui, c'est croire en l'avenir du rail. Comment concilier son étiquette de cheminot et son appartenance au SEV sans soutenir ce projet prometteur ?

Yvan Renevey, PV Neuchâtel

Un seul



pour réduire vos primes.



Reka – l'argent loisirs.



Les membres sev bénéficient d'un rabais de 7% sur les chèques Reka.

www.guidereka.ch



reka

Drct.

Nouveau:
15% de rabais SEV
sur tous les contrats,
tous les ans

Nous renonçons à tout ce dont une assurance n'a pas besoin: par exemple, les filiales onéreuses, les contrats léonins fixes et les horaires d'ouverture inutiles. Pour la peine, nous proposons des primes avantageuses, des contrats flexibles et nous sommes joignables 24 heures sur 24.

Cela a déjà convaincu plus de 70'000 clients.

Vérifiez par vous-même : www.smile-direct.ch/sev



Une entreprise de
Nationale Suisse

L'assurance la plus directe de Suisse. www.smile-direct.ch



Angle droit

Contrats en chaîne

Un jugement du tribunal administratif fédéral confirme l'avis du SEV et de son avocat-conseil.

Les employeurs offrent de plus en plus des contrats à durée déterminée. Cette pratique existe aussi aux CFF. Cela peut être intéressant pour certains, mais ce n'est pas le cas pour la plupart des gens qui doivent compter sur des revenus stables. Le collègue T. travaille dans des bureaux, comme collaborateur cadre spécialisé. Après 30 ans au service des CFF, il apprend que son poste est supprimé. Il entre alors à NOA et est engagé temporairement dans le cadre d'un projet. Après plus d'une année, T. signe un accord de départ pour la fin de l'année. L'espoir de retrouver un poste rapidement pour le cinquantenaire était faible. Il s'est retrouvé sans travail. Après quatre mois de chômage, T. trouve un nou-

vel emploi. Une entreprise de recrutement de personnel lui propose un contrat de 7 mois... pour les CFF! Ce contrat a été reconduit par deux fois. Après plus d'une année, le contrat s'est terminé. T. a été engagé par les CFF pour une année puis une autre. T. a alors travaillé durant plus de 3 ans avec 5 contrats différents, toujours pour la même entreprise, les CFF. Il s'est tourné vers la protection juridique SEV lorsqu'il a su qu'il devait laisser son poste à un temporaire. Le SEV a rendu les CFF attentifs à la loi, en particulier qu'il fallait une raison objective pour cumuler des contrats de travail à durée déterminée. Sinon, il s'agit d'un contrat de travail en chaîne, considéré comme à durée indéterminée par les tribunaux. Le SEV

les a également rendus attentifs à la CCT (voir ci-contre). Le SEV a exigé que T. soit engagé à durée indéterminée. Les CFF ont refusé la demande du SEV car la durée de l'engagement via l'agence de placement ne comptait pas, selon eux, et qu'on n'arrivait donc pas aux années stipulées dans la CCT. De plus, pour eux, l'unique prolongation du contrat était justifiée. Convaincu d'avoir raison, le SEV demande à un de ses avocats-conseils de transmettre la plainte au Tribunal administratif fédéral.

L'avocat a approfondi et complété le dossier du SEV. Le Tribunal a considéré que T. n'avait pas été engagé pour un poste nouveau mais pour continuer son job d'avant. Donc T. aurait pu

EXTRAIT DU JUGEMENT

« On parle de contrats de travail en chaîne lorsque plusieurs contrats à durée déterminée se succèdent. Aussi longtemps qu'ils ne dépassent pas les limites du droit, ils sont admis dans le cadre de rapports de travail. Mais il faut qu'il y ait une raison objective à ce genre de contrats. (...) Il n'est pas non plus exclu que, dans des circonstances particulières, la succession de deux contrats soit considérée comme contraire au droit. »

Chiffre 19, al. 2 CCT CFF et CFF CFF Cargo:

« Une éventuelle limitation des rapports de travail n'est possible que sur trois ans au plus. Dans le cadre de projets, ce délai peut être porté à cinq ans au maximum. [...] Après respectivement trois et cinq ans, les rapports de travail sont considérés comme étant de durée indéterminée. »

Important: En raison de la protection contre le licenciement en cas de perte de poste inscrite dans les CCT CFF et CFF Cargo, un changement d'un engagement à durée indéterminée à un contrat de travail à durée déterminée n'est pas inadmissible. Un tel changement ne peut intervenir qu'en accord total avec le concerné, sur une base totalement volontaire.

espérer que les CFF le gardent employé à durée indéterminée. Le Tribunal n'a pas vu non plus de raison objective à la prolongation d'un contrat à durée déterminée. La place a été repourvue après le départ de T., c'était donc un poste qui pouvait

faire l'objet d'un contrat à durée indéterminée. Le Tribunal a donc accepté la plainte et a décrété que la façon de faire des CFF n'était pas conforme. Le collègue T. a à nouveau un contrat à durée indéterminée aux CFF.

La protection juridique SEV

Cela vaut la peine d'entrer au SEV: tu auras de nombreuses prestations contre une cotisation modeste!

Le SEV lutte pour de meilleures conditions d'engagement et de travail.

Le SEV négocie des conventions collectives de travail.

Le SEV te conseille si tu as des problèmes sur ton lieu de travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV représente tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui ont les mêmes opinions que toi.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site *www.sev-online.ch*.

Le SEV t'aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère, puisqu'il offre des assurances très avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

Offre supplémentaire: 1 année de protection juridique Multi d'une valeur de CHF 78.-, pour les membres qui concluent l'assurance de protection juridique privée. Ne pas oublier de cocher OUI à la protection juridique privée SEV Multi (ou NON si vous ne la voulez pas). Si le NON est coché ou que les deux cases sont laissées vides, vous n'êtes pas assuré.

Règlement de l'action du 12.12.12:

1. Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.
2. La période de recrutement valable pour cette action est comprise entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012.

3. En date du 12 décembre 2012, le secrétariat central arrête les comptes pour chaque recruteur. Les recruteurs concernés reçoivent un courrier les invitant à commander le prix mérité et les invitant à la cérémonie de remise des prix. Le cumul des prix est exclu.

4. Les prix attribués sont les suivants:

Quatre membres recrutés = une radio DAB «Pure one classic» ou des écouteurs «Urbanears Plattan».

Huit membres recrutés = une sacoche en cuir, design exclusif «SEV by Anyway Solutions».

Douze membres recrutés = 1 machine à café automatique Jura ENA 7 ou un iPad 3.

5. Un tirage au sort aura lieu parmi tous les membres SEV ayant recruté au moins une personne entre le 1^{er} janvier 2012 et le 12 décembre 2012 et le prix est un vélo électrique Flyer.

6. Les prix seront remis lors d'une cérémonie commune le 26 janvier 2013.



☐ Oui, je veux devenir membre du SEV et je reçois automatiquement l'abonnement à *contact.sev*.

J'accepte les statuts et règlements en vigueur.

Nom/Prénom:

Recruté par:

Nom/Prénom:

Rue:

Rue:

Code postal/Lieu:

Code postal/Lieu:

Téléphone:

Téléphone:

Courriel:

Numéro de compte/IBAN:

Date:

Signature:

Nous prendrons contact avec toi pour un complément d'information! Merci de ton intérêt!

Envoyer ce talon à: Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6, ou faxer au 031 357 57 58.

Des randonnées de plusieurs jours – le top de la randonnée

Faire 1000 pas jusqu'à l'horizon

De grandes randonnées ou des trekkings, ce n'est pas le nom qui importe mais le plaisir de préparer son sac à dos contenant le matériel nécessaire pour les jours à venir. Une bonne façon, même si elle est particulièrement lente, de découvrir le monde.

Il y a quelques années, un collègue m'avait expliqué qu'il aimait beaucoup marcher mais ne faisait jamais de randonnée en boucle car il ne voyait pas l'intérêt, après avoir marché plusieurs heures, de se retrouver au lieu de départ!

Des randonnées avec les transports publics

Pour les utilisateurs des transports publics, il y a de nombreuses randonnées à faire, qui ne sont pas en boucle. En plus des petites marches, qui



Peter Anliker, rédacteur SEV

sont souvent proposées ici, on peut aussi se lancer dans des marches de plusieurs jours, voire plusieurs semaines. Une bonne planification facilite les choses.

Planifier, emballer et hop!

Un sac à dos de poids moindre est essentiel. Pas besoin de tente si on dort dans des hôtels simples, des cabanes de montagne ou des auberges de jeunesse (il n'y a plus de limite d'âge!). Des matériaux nouveaux (pour les habits notamment) sont

apparus et allègent le sac. Le poids maximum est de 8 kilos. Beaucoup de randonneurs prennent des bâtons, qui sont de nos jours assez courants. Pour la planification du chemin à parcourir, on peut utiliser Internet ou les guides de randonnée existants pour les longs trajets. Lorsqu'on a une, deux ou plusieurs semaines à disposition, il n'y a plus qu'à partir! La météo ne joue aucun rôle, il faut un chapeau, une protection contre la pluie et un tube de crème solaire.

Où dormir?

Il ne faut pas se surestimer, si l'on marche chaque jour 40 kilomètres (avec les bagages!) durant une semaine, il faut être bien entraîné. Les premières étapes doivent être un peu plus courtes (max. 5 à 6 heures). Il est conseillé de savoir déjà où on va dormir et prévoir du temps pour les visites, pour un moment dans un centre thermal ou autres

bains et du temps pour juste ne rien faire.

Randonner en groupe

De longs tours et surtout ceux en région alpine devraient être entrepris, si possible, à plusieurs, soit avec un ami ou un collègue, soit en groupe organisé. On peut échanger, on court moins de

risques et on voit davantage le paysage. Mais il ne faudrait pas être plus de 10 personnes car l'hébergement se complique alors nettement. Si l'on randonne en groupe, il faut ajouter 10 à 20% à la durée de la randonnée.

Peter Anliker

INFO

Randonnées

En Suisse, il y a 7 routes nationales, 60 régionales et 228 locales, avec beaucoup de combinaisons possibles.

Un petit choix: Trans Swiss Trail (Porrentruy-Mendrisio); Chemin Panorama alpin (Rorschach-Genève); Via Jacobi (lac de Constance-Genève); Via Gottardo (Bâle-Chiasso); Via Alpina (Vaduz-Montreux, 14 cols); Chemin des cols alpins (Coire-St-Gingolph, 600 km!); Via Sbrinz (Stansstad-Ponte I); Via Francigena (Ste-Croix-Col du Grand-St-Bernard); Wildstrubelrunde (Oberland bernois/Valais); Chemin Stockalper (Simplon, Brigue-Gondo); Hintere Gasse/ Bärenweg (Meiringen-Gsteig); Chemin des quatre sources (Gothard); Walserweg (San Bernardino-Brand A); Weg der Schweiz (lac des Quatre-Cantons); Tour Jungfrau- Aletsch (Oberland bernois/Valais); Chemin du Parc national-Panorama (Scuol); Via Rhenana (Kreuzlingen-Bâle).

PELLET PIOCHE: DES EMPLOIS POUR L'INDUSTRIE !



IL Y A 50 ANS

A la manière de Salomon...

Le tribunal de Bersheba (Israël) vient de prononcer un verdict inattendu contre un homme coupable d'avoir battu sa femme. Cet individu irascible s'est vu ordonner par le juge d'offrir un cadeau à son épouse et de venir présenter au tribunal la quittance de son achat, dont le montant serait alors déduit de l'amende qui l'avait frappé. Peu de temps avant l'expiration du délai fixé par le juge, le couple apparut au tribunal. L'homme agitant une quittance de 32 livres et sa femme, qui lui avait pardonné, arborant de nouveaux et superbes habits.

Le Cheminot, 14 septembre 1962.

Voyages des lecteurs SEV 2013

Comme les années dernières, nous organisons des voyages pour nos lecteurs en collaboration avec l'Association touristique des cheminots suisses (SERV-RAIL). Vous trouverez ci-dessous les dates et une succincte description de quatre destinations intéres-

santes. Les programmes détaillés seront publiés au cours des prochaines semaines. Ils seront aussi disponibles auprès de SERVRAIL, case postale 335, 3027 Berne, téléphone 031 311 89 51, info@servrail.ch, www.servrail.ch.

Grande aventure ferroviaire dans les Carpates

du 16 au 30 avril 2013 (15 jours)

Un voyage plein d'attrait en train à travers les paysages fascinants de la Roumanie. Vous visiterez des villes historiques, des couvents mystiques et parcourrez les forêts de Maramures avec le fameux train forestier.

Prix forfaitaire: CHF 3850.–

Variante avec trajet en avion du 20 au 27 avril 2013 (8 jours):

CHF 2550.–



D'une île à l'autre et spécialités ferroviaires au Danemark

du 24 au 30 août 2013 (7 jours)

Vous vous déplacez soit en trains modernes réguliers, soit en trains historiques à traction vapeur ou diesel sur le réseau national, soit encore en trains appartenant à des musées.

Prix forfaitaire à l'étude



La traversée du Canada en train

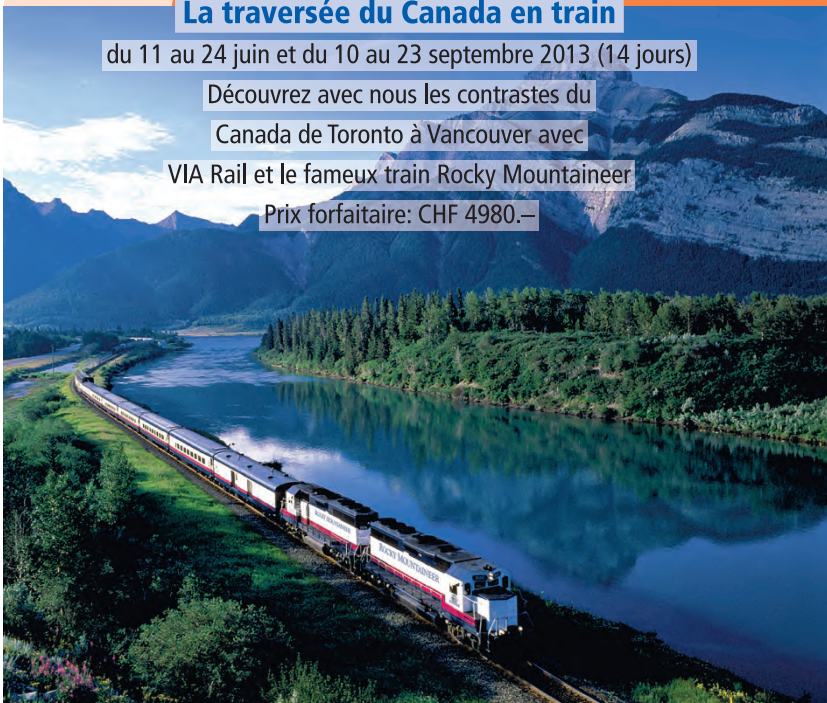
du 11 au 24 juin et du 10 au 23 septembre 2013 (14 jours)

Découvrez avec nous les contrastes du

Canada de Toronto à Vancouver avec

VIA Rail et le fameux train Rocky Mountaineer

Prix forfaitaire: CHF 4980.–



Citadelles, châteaux et spécialités ferroviaires en Thuringe

du 5 au 8 octobre 2013 (4 jours)

Voyage en train spécial sur des lignes intéressantes jusqu'à Jena, avec la micheline «Ferkeltaxe» dans la vallée de la Schwarza et avec le chemin de fer historique de montagne «Oberweissbacher».

Prix forfaitaire: CHF 690.–



SERVRAIL

 GARANTIE DE VOYAGE

Renseignements et programmes détaillés: SERVRAIL,
Case postale 335, 3027 Berne
Téléphone 031 311 89 51
info@servrail.ch - www.servrail.ch

Massimo Piccioli, mécanicien de locomotives aux CFF, est non seulement engagé au syndicat mais c'est aussi un fin cordon bleu

Explorateur de saveurs et de parfums

Il préside la section LPV Tessin depuis plus de 20 ans. Massimo Piccioli, outre son engagement syndical et son travail de cheminot, est un passionné de vin et de cuisine. C'est aussi un amoureux de la littérature qui, elle aussi à sa façon, nourrit son homme.

Fils de paysans bergamasques, Massimo Piccioli connaît la dure vie des champs depuis son plus jeune âge. Son origine terrienne lui a transmis un profond respect pour la nature, ses fruits et ses parfums. Si la terre lui a transmis le sens de l'effort, il s'est débrouillé tout seul pour trouver le réconfort en... cuisinant. Histoire d'éviter de travailler trop longtemps dans les champs, le tout jeune et malin Massimo Piccioli avait pris l'initiative de cuisiner pour toute sa grande famille. Devenu adulte, la cuisine s'est transformée pour lui en une véritable passion qu'il partage avec celle pour le bon vin. Détenteur de deux diplômes de sommelier, un en Italie et un en Suisse, Massimo Piccioli cultive aussi un autre dada: la littérature. Ses passions ne sont pas le fruit du hasard... «J'aime beaucoup lire. J'aime les classiques, mais aussi les auteurs contemporains. J'aime découvrir ce qui bouge dans l'univers des livres. Comme la littérature – nous dit-il en souriant – la cuisine aussi est culture.»

La cuisine, c'est aussi de la culture

Rien de plus vrai. Claude Lévi-Strauss soutenait que la nourriture et le rapport avec la nourriture font partie d'un système de communication, de langages et de symboles, à partir desquels prennent forme les structures sociales. La nourriture et la cuisine font donc partie d'un système de codes et de rites formant un univers où la vie et la culture se rencontrent. Par son importance au niveau social et culturel, la nourri-



Massimo Piccioli (à gauche) avec l'équipe de cuisiniers du stand SEV lors du 1^{er} Mai à Bellinzona.

ture occupe une place de choix dans la production artistique et littéraire, particulièrement dans les romans. Nombreux sont les personnages que les auteurs ont caractérisés par leur goût pour la gastronomie, il suffit de penser aux commissaires Maigret, Montalbano, Pepe Carvalho, tous amoureux de la bonne chère.

Modestement, Massimo Piccioli cherche à associer nourriture et convivialité.

Le plaisir de partager

«Un repas, nous dit-il, c'est un moment privilégié pour communiquer, dans les manières les plus diverses: de la dispute à la paix, de la confession à la déclaration, de la confiance à la complicité».



Massimo Piccioli avec Fiorella Mantelli, épouse de son collègue mécanicien Curzio Mantelli, le 1^{er} Mai 2011.

La cuisine, Massimo Piccioli en est convaincu, est révélatrice de sentiments: «un repas préparé avec amour est

certainement différent d'un repas préparé dans l'indifférence, sans envie, à la va-vite.» Ils le savent bien, les membres de sa famille, ses connaissances, ses collègues et amis qui le sollicitent souvent pour cuisiner et organiser de petits banquets. «J'aime beaucoup cuisiner avec soin et avec des produits de première qualité. Mais je suis très attentif au nombre de convives. Pour un risotto (son risotto aux roses est connu loin à la ronde, il faut le goûter pour croire), j'ose me lancer même pour cent personnes. Mais en principe, je préfère ne pas dépasser la trentaine de convives.»

Expériences et connaissances

En cuisine il n'aime pas inventer: «Je préfère suivre des recettes classiques et de temps en temps y apporter quelques changements, ajouter quelques détails. Je suis parfaitement conscient de mes limites: en cuisine, il suffit d'un rien pour tout gâcher.» Soucieux d'utiliser des produits locaux, Massimo Piccioli ne fait pas la moue pour autant devant un savoureux morceau de viande en provenance d'Argentine. C'est son côté explorateur des saveurs. «Aimer la cuisine signifie pour moi être ouvert aux saveurs, aux parfums, aux histoires. De cette manière, ma petite culture personnelle se renouvelle, s'enri-

chit. Il en va de même pour les vins. Je me suis intéressé à l'oenologie dès l'âge de 22 ans. J'ai appris le français grâce au vin.»

Grand connaisseur de fins nectars, il effectue des dégustations avec un groupe d'amis avec qui il se retrouve régulièrement pour visiter les grandes régions viticoles européennes. Et si nous lui demandions vite en passant de nous conseiller un vin pour un homme? «Pour le rouge, je suggère un Châteauneuf-du-Pape; pour le blanc je dirais un Corton-Charlemagne.» Et pour une femme? «Pour un rouge je viserais un Pinot Noir du Haut-Adige tandis que pour le blanc je choisirais celui des Colles Romaines.» Le bon vin se boit en bonne compagnie. Mais on peut aussi le déguster seul...

Un rêve devenu réalité

Toujours de bonne humeur – aussi lorsqu'il cuisine à l'occasion des manifestations du 1^{er} Mai avec son collègue mécanicien Nello Polti en tête des cuisiniers du SEV Tessin – Massimo Piccioli est un homme sans préjugés, ouvert aux changements. C'est un homme qui cherche, qui va à la découverte des nouveautés. Prêt à poursuivre de nouveaux rêves? Il rit: «les rêves sont beaux parce qu'ils permettent de vivre. Cependant, si je pense à mon métier, je peux dire que j'ai réalisé mon rêve. Je rêvais de conduire les trains, et après mon premier métier de polymécanicien, me voici aux commandes de trains, malgré ce vilain accident que j'ai eu à l'âge de 14 ans qui a failli me coûter la vie.» Mais que t'est-il arrivé? «Un camion qui faisait marche arrière ne m'a pas vu...» On comprend mieux l'attachement à la vie de Massimo Piccioli. «La vie est vraiment courte, nous devons apprendre à profiter de ce que nous avons, au lieu de toujours nous plaindre de ce que nous n'avons pas. Il faut un peu de légèreté; impossible de voler avec des ailes de plomb.»

Françoise Gehring

BIO

Massimo Piccioli est né à Mendrisio en 1954. Il a grandi à Ligornetto près de Mendrisio. Détenteur d'un CFC de polymécanicien, il s'est spécialisé chez Sulzer à Winterthur. Depuis plus de trente ans il est mécanicien de locomotives aux CFF et membre actif du SEV: «J'ai toujours été très proche des luttes ouvrières, partageant les revendications pour les droits des travailleurs, sans pour autant être un extrémiste.» Cela fait plus de vingt ans qu'il préside la section LPV Tessin. Son remplacement s'annonce difficile. «Il y a trop d'individualisme et d'égoïsme.» Avec Sandra, son épouse, il partage sa passion pour Paris (ils y vont chaque année) et la Provence. Massimo et Sandra vivent à Bruzella (vallée de Muggio). Leur maison est ouverte à tous leurs amis et connaissances. Massimo Piccioli aime voyager et lire. Pas seulement de la littérature, mais également des hebdomadaires traitant d'actualité politique, économique et sociale. Son rêve? Lorsqu'il partira à la retraite, ouvrir un petit restaurant quelques jours par semaine.