

Economies au BLS

Le SEV s'oppose à des licenciements. Il estime que le canton doit prendre ses responsabilités. **Page 4**



Assemblée romande VPT

Retour, en images notamment, sur la journée VPT 2012, qui s'est déroulée le 10 novembre à Genève. **Pages 8 et 9**



Agressions verbales

Il ne faut pas s'habituer aux violences verbales. Il faut les dénoncer! **Page 20**

CFF: la satisfaction du personnel augmente, mais les inquiétudes sur la CCT restent

Mécanos: embrouille

Le personnel CFF est un peu plus satisfait; le sens inverse aurait été catastrophique. Le SEV reconnaît les efforts consentis, mais constate des problèmes persistants.

Deux ans après la conclusion de la CCT, on sent un apaisement. Mais pas dans

tous les domaines: il reste des centaines de recours Toco en suspens et une décision de la dernière séance de négociation CCT reste aujourd'hui encore bien floue. Il s'agit de l'application de la courbe salariale des mécaniciens de locomotive à d'autres catégories de personnes conduisant aussi des véhicules. C'est pourquoi les représentants de la base SEV demandent qu'on dé-

pose une plainte devant le tribunal arbitral. Au dernier moment, les CFF ont toutefois consenti à créer un groupe de travail chargé de trouver des solutions. «S'ils ne dévient pas de leur position tatillonne, nous ne pourrons pas éviter le tribunal arbitral», explique Manuel Avallone. **pma/Hes**

Pages 6 et 7



Quelle est la définition exacte du mécanicien de locomotive? La réponse est plus difficile qu'on ne le pense...

Réforme des chemins de fer 2

Rail: le SEV ne veut pas de mises au concours

La loi sur la réforme des chemins de fer 2.2 a été votée en mars. Ce sont actuellement les ordonnances qui y sont liées qui sont en consultation, démarche assez inhabituelle dans notre pays. Le SEV réitère son point de vue sur les mises au concours dans le domaine rail

et sur les tarifs différenciés. Il se bat également contre la décision du Conseil fédéral concernant les trains régionaux, qui a fait grand bruit mi-octobre. Une pétition est d'ailleurs en cours.

Pages 10, 11 et 12

ÉDITO

Un léger lifting

Peu avant son quatrième anniversaire, le journal **contact.sev** revêt de nouveaux habits. Il est clair qu'il n'a subi qu'un léger relooking. Il s'agit surtout d'un changement de caractères d'écriture, qui nous l'espérons, amènera non seulement un peu plus d'aération dans les pages mais aussi une meilleure lisibilité que l'ancienne écriture. Sur la base du sondage réalisé auprès des membres SEV, nous avons également effectué quelques adaptations du contenu. La rubrique «Balade» disparaît et le portrait de la dernière page laisse la place à un article sur les activités syndicales sur le terrain ainsi qu'à un concours. Celui qui trouvera le sujet de la photo mystère aura une chance de gagner un prix. En revanche, les principes de base de **contact.sev** ne changent pas: le journal vous informe tous les 15 jours de ce qui se passe au SEV et dans ses organisations, dans le monde syndical et sur la scène politique. Avec ces changements, nous économisons un peu de moyens que nous utiliserons pour améliorer notre présence dans les médias numériques. C'est aussi un des aspects qui est ressorti du sondage: nos jeunes membres n'attendent plus le journal et les informations du syndicat dans leur boîte aux lettres mais les cherchent sur Internet!

Peter Moor, chef de la communication SEV

CEVA ou RER franco-valdo-genevois?

Le CEVA, c'est la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse mais cette ligne fait partie d'un projet plus vaste: le RER FVG pour franco-valdo-genevois. Au niveau infrastructures, on connaît ses formes mais on est encore dans l'inconnu en ce qui concerne l'exploitation. Et c'est bien ce qui inquiète les mécanos de Genève, qui redoutent la création d'une filiale CFF, ce qui entraînerait à coup sûr des péjorations des conditions de travail.

Page 5

EN VITESSE

Giù le mani

■ Ce jeudi 22 novembre à 20 h, à la salle municipale de Villars-Burquin (VD), projection du film «Giù le mani» (bas les pattes). Ce documentaire de Danilo Catti est consacré à la grève des Ateliers CFF de Bellinzona qui a eu lieu au printemps 2008. La projection aura lieu en présence du réalisateur. Entrée libre.

Toujours plus de vols

■ Le nombre de vols dénoncés dans les trains CFF explose. Il y en a eu 816 durant le premier semestre 2012, soit une augmentation de 80 % par rapport au premier semestre 2011. Les agglomérations de Lausanne, Genève et Zurich sont les plus touchées.

Le MOB investit

■ Effectué en prévision du prolongement de la ligne Montreux-Zweisimmen jusqu'à Interlaken, le réaménagement de la gare de Château-d'Éx débutera l'été prochain. La société GoldenPass MOB investira 20 millions de francs.

Lutte contre le bruit

■ Les travaux de renouvellement des semelles de freins de la gare de Lausanne-Triage sont terminés. Ceux-ci ont permis d'abaisser fortement le bruit lors du tri des wagons. Chaque jour de semaine, près de 1300 wagons marchandises sont triés dans cette gare. Près de 600 000 francs ont été investis par les CFF dans ces nouvelles installations.

Pétition pour soutenir les lignes TGV du Jura

■ L'avenir des lignes entre Paris et la Suisse par le Jura préoccupe. Maire de Pontarlier, Patrick Genre lance une pétition pour leur maintien. Il s'inquiète d'une menace sur le TGV Paris-Berne dès 2014, et craint à terme pour la ligne Paris-Lausanne via Vallorbe.

Le SEV demande à l'unité d'affaires Maintenance de CFF Infrastructure d'intervenir

Le système de saisie du temps de

Indépendamment des calculs insatisfaisants des temps de piquet, qui grâce au SEV seront corrigés en décembre avec effet rétroactif, le système de saisie du temps de travail à Maintenance (IH) provoque un grogne due à des erreurs de calcul, à un gaspillage de temps inutile et à d'autres défauts.

Le système de saisie du temps de travail d'IH laisse malheureusement toujours à désirer, même après le retrait de la directive de présence 2070 pour les services de piquet, introduite en mars 2012 et qui spoliait les collaborateurs de plusieurs heures chaque mois, ce qui a motivé l'intervention fructueuse du SEV auprès de la direction IH. Alors qu'il cherchait à clarifier les questions du calcul du temps de piquet, le SEV a été rendu attentif aux carences suivantes par ses membres :

Erreurs de calcul

Le système ne calcule pas toujours correctement. Un collègue a par exemple fait imprimer à titre d'essai trois extraits et ils étaient chaque fois différents – alors que les données introduites étaient les

mêmes! Le temps total était bien le même mais il était réparti différemment entre le temps mobile et les heures supplémentaires 1 et 2. Apparemment le système compte déjà le temps de travail dès 8,2 heures comme heures supplémentaires 1 au lieu de temps mobile, bien que les HS1 n'interviennent qu'à partir de 9 heures de temps de travail (jusqu'à 10 heures). Le pourquoi de cette erreur n'est pas clair, peut-être pourrait-elle être corrigée par une intervention manuelle.

Ou si, à la fin d'un tour de service, une pause de moins de 6 heures jusqu'au prochain service est accordée et qu'elle doit donc être ajoutée au tour de service précédent, le système arrête subitement de calculer les heures à 8 heures le deuxième jour. Et ceci aussi si

Beaucoup de changements de système en peu de temps

Jusqu'il y a trois ans environ, il existait à l'unité d'affaires Maintenance (IH) un système «Zeus» dans lequel tous les collaborateurs saisissaient eux-mêmes leurs temps de travail au moyen d'un appareil de saisie (Palm) qu'ils synchronisaient périodiquement avec le système central; ils étaient responsables d'éventuelles erreurs.

A mi-2009, «Zule» a succédé à «Zeus» et chacun saisissait ses temps de travail on-line au moyen d'un portable. Des centaines de collaborateurs ont reçu pour cela un nouveau portable HTC avec écran tactile, même si leur portable professionnel était encore utilisable. L'avantage de ce système était que le temps mobile, les heures supplémentaires, les comptes de piquet ou de vacances, etc. pouvaient être consultés en tout temps. Après la correction quelque peu laborieuse des défauts de jeunesse, «Zule» fonctionnait très bien. Il a toutefois été brusquement supprimé à fin 2010, même s'il a manifestement été utilisé par certains services IH pendant quelque temps encore.

Aujourd'hui, tout le monde doit à nouveau faire viser son relevé papier par son chef et l'apparence de ce relevé a déjà changé environ cinq fois entre-temps.

FI

on clique active manuellement sur «veille».

Des interventions manuelles trop nombreuses

Les temps sont introduits dans le système par les bureaux des services, à partir d'un extrait (ces relevés sont partiellement

établis encore à la main). Des erreurs relativement nombreuses sont possibles. Le diable réside dans des détails dont le système ne peut pas s'occuper automatiquement et de nombreuses données doivent être introduites par les opérateurs et les opératrices.

C'est décidé : lancement de l'initiative populaire AVSplus

L'USS demande une hausse des rentes qui n'a que trop attendu

L'Union syndicale suisse (USS) va lancer une initiative populaire pour augmenter les rentes AVS. Selon la variante adoptée vendredi 16 novembre par l'assemblée des délégués à Berne, les retraités toucheraient 10 % de plus qu'aujourd'hui.



L'initiative AVSplus vise à consolider le 1^{er} pilier et à faire baisser l'alerte qui pèse sur les rentes AVS.

appropriée le niveau de vie antérieur». Ce but n'est pas atteint pour de nombreuses personnes, y compris pour certains qui touchent un 2^e pilier.

La récolte de signatures commencera au printemps 2013

L'USS propose donc, par son initiative «AVSplus», de relever les rentes de l'AVS de 10%, ce qui représenterait un supplément de 116 à 232 francs par mois. Pour une rente de couple complète, l'augmentation serait de 348 francs. Par rapport à la situation actuelle, les femmes, et

surtout celles qui élèvent seules leurs enfants, en profiteraient beaucoup. Le projet coûterait 3,6 milliards de francs, mais le texte ne précise pas le mode de financement. Parmi les sources possibles, l'USS cite un impôt national sur les successions, comme le prévoit l'initiative lancée notamment par le Parti évangélique. L'imposition des parts d'héritage supérieures à 2 millions de francs rapporterait chaque année 2 milliards de plus à l'AVS. La récolte de signatures commencera au printemps 2013.

ats

BARRAUDMÈTRE

Combattre l'omnipotence

■ La fronde concrète sera venue de l'Est... de la Suisse. Elle n'émane pas de révolutionnaires fomentant pour renverser le capitalisme mais d'un patron de PME schaffousois, siégeant comme indépendant sous la coupole: Thomas Minder. Excédé par les pratiques des grands managers, il est parti en croisade avec son initiative « contre les rémunérations abusives ».

L'objectif de cette initiative n'est pas de donner le pouvoir aux salariés. Elle ne va d'ailleurs pas changer les rapports de forces entre le capital et le travail. Non, elle vise plutôt à mettre un peu d'ordre dans le capharnaüm d'un système économique. Minder veut

redonner du pouvoir aux actionnaires et, d'une certaine manière, obliger ces derniers à assumer leurs responsabilités.



Pour l'essentiel, l'initiative exige que l'assemblée générale vote chaque année la somme globale des rémunérations du conseil d'administration et de la direction. L'assemblée générale devrait élire annuellement et individuellement les membres du conseil d'administration et son président. Minder veut

aussi interdire les parachutes dorés et autres rémunérations anticipées. Enfin, les caisses de pensions devraient voter dans l'intérêt de leurs assurés (!) et communiquer ce qu'elles ont voté.

Le Conseil fédéral oppose à l'initiative un contre-projet indirect, qui ne figurera donc pas sur le bulletin de vote au contraire d'un contre-projet direct. Le parlement bourgeois a assez bien travaillé pour donner l'illusion que le contre-projet atteint les buts de l'initiative tout en vidant de sa substance la volonté de l'initiant à savoir le côté contraignant des dispositions.

En effet, le projet parlementaire laisse la porte ouverte aux exceptions avec des « en principe » ou « sauf dispositions contraires ». Dans une économie incapable de s'autoréguler, il y a fort à parier que les exceptions deviennent la règle. Certains, dans la stratosphère des instances syndicales, font la fine bouche. Ils ont tort. Les syndicalistes de terrain savent qu'une avancée, même modeste, doit être soutenue.

Bien entendu, essayer de juguler les hauts revenus par la seule volonté des actionnaires ne suffit pas. Les futurs débats doivent mettre en perspective le scandale des bas salaires. Les syndicalistes doivent continuer le combat pour un salaire minimum de CHF 4000.-. Il faudra aussi s'engager pour soutenir l'initiative 1:12 qui demande que le plus haut salaire d'une entreprise n'excède pas 12 fois le plus petit. La lutte pour une répartition plus équitable des bénéfices des entreprises ne fait que commencer.

Olivier Barraud

travail irrite le personnel

Le système leur pose des exigences très élevées. Par exemple, reprendre des heures sur un compte de piquet ou d'heures supplémentaires exige la déduction manuelle d'un jour de repos ou de compensation (selon la CCT, le collaborateur a droit à 63 jours de repos et 52 jours de compensation). Ou si quelqu'un est rappelé en service dans les 6 heures après la fin de son tour de service, le système ne remarque pas de lui-même que ces

C'est la raison pour laquelle beaucoup capitulent et espèrent simplement que le décompte joue à peu près.

Le contrôle des frais (par ex. indemnités pour le repas de midi) est rendu difficile par le fait qu'ils ne peuvent être saisis que jusqu'au 10 du mois courant environ et qu'ensuite ils sont reportés sur le décompte du mois suivant. Ceci oblige à contrôler toujours deux fiches pour être sûr que tout y est. Il en va de même

leur supérieur de leur imprimer un extrait. Comme on ne veut pas déranger son chef plusieurs fois, il faut patienter quelques jours jusqu'à ce qu'on puisse admettre que les corrections demandées ont été effectuées. Pour le supérieur, il y a aussi perte de temps.

Un recul dans la guerre à la paperasse

Pour les chefs de team, le retour des relevés de temps sur papier, qu'il faut viser et en plus classer, provoque en général plus de travail par rapport au système précédent. Dans celui-ci, le chef pouvait approuver les relevés de temps des collaborateurs par un simple clic à l'ordinateur.

Qu'on comprenne bien que ces problèmes sont indépendants de la directive de présence 2070 pour les services de piquet, introduite en mars et qui sera supprimée au changement d'horaire, même si celle-ci complique encore toute l'affaire. Il y a même des services qui viennent de l'introduire tout récem-

ment, bien que sa suppression ait été décidée il y a deux mois déjà...

Notre appel: annoncez-nous s'il y a d'autres dysfonctionnements

Tous les collègues d'ICH peuvent annoncer à leur section ou au comité central de la sous-fédération BAU ou encore au SEV (urs.huber@sev-online.ch) les éventuels problèmes de saisie de temps de travail qu'ils rencontrent. L'objectif du SEV est d'amener la direction IH à corriger les dysfonctionnements évidents du système de saisie qui ne durent que depuis trop longtemps.

Markus Fischer



Les employés d'Infrastructure ne veulent pas être enquinés par de la paperasse inutile et coûteuse.

heures de travail doivent être comptabilisées dans le tour de service précédent et comptent comme temps de travail supplémentaire 2.

Les opératrices et opérateurs du système doivent être mieux informés de telles finesses.

Des contrôles de longue haleine

L'extrait que les collaboratrices et collaborateurs reçoivent est compliqué et le contrôler est un travail de longue haleine car il ne s'agit pas seulement de vérifier ce qui a été introduit mais il faut encore recalculer pour voir si le système n'a pas fait d'erreurs. Il faut à peu près une heure par fiche!

pour les indemnités pour service de piquet. Là aussi, il est indispensable de tout contrôler parce qu'il y a souvent quelque chose qui a été oublié, parfois même dans son propre relevé.

Attendre pour courir

Le fait que le décompte parvient au collaborateur au milieu seulement du mois suivant et que le bureau de son service ne peut alors plus corriger d'éventuelles erreurs mais doit passer par la division du personnel (HR) est pénible pour les agents. La division HR n'envoie pas d'extrait corrigé et les collaborateurs doivent prier

« Cantonaliser » l'accueil des voyageurs ?

Le nouveau financement des investissements ferroviaires (FAIF), qui se discute actuellement au Conseil des Etats, prévoyait à l'origine, entre autres contributions, une participation des cantons de 300 millions par année (imposée par le Département fédéral des finances). Au début, les cantons se sont élevés vigoureusement contre cette prétention. Avec raison. La responsabilité du réseau national est par définition l'affaire de la Confédération. Puis, les cantons ont baissé pavillon. Après pourparlers avec l'OFT, leurs ministres des transports ont approuvé une drôle de solution : les cantons ne verseront que 200 millions par an, mais ils prendront en charge la « responsabilité financière des aménagements intérieurs des gares ». C'est la réponse trouvée à leur volonté « de défendre leurs intérêts et d'avoir leur mot à dire dans la planification des investissements » (Le Temps du 1^{er} novembre). La Confédération va faire une bonne affaire ! Elle qui a la responsabilité de l'infrastructure ferroviaire nationale en transfère la partie « installations d'accueil des gares », définitivement, sur les cantons. De plus cette partie est source de futurs investissements considérables étant donné la croissance du trafic, en particulier dans les agglomérations. Concrètement, il s'agit de tout ce qui concerne « l'accueil des voyageurs », quais, marquises, passages sous-voies, rampes, escaliers, escaliers roulants, ascenseurs,



salles d'attente, signalétique, éclairage, etc.). Je ne risque pas grand-chose en affirmant que la « cantonalisation » des investissements et l'entretien de ces installations de l'ensemble du pays va coûter plus à la collectivité et aux usagers que la situation actuelle. A propos, les cantons auront-ils dorénavant droit à la parole en matière de tarifs ferroviaires ?

Et puis, qui va définir la position de départ ? Est-ce au cas par cas, après réalisation des projets déjà décidés par les CFF (voir Genève, Lausanne, Renens, Berne, Bâle, Zurich, etc.) ? Ou de ceux qui seront décidés jusqu'à la décision du peuple à propos du projet FAIF, probablement en 2014 ?

Qui va fixer les priorités des investissements jusqu'à ce moment ? Les cantons seront-ils les propriétaires des installations qu'ils auront payées ? Qu'en sera-t-il des installations existantes ? Et des passages sous-voies et passerelles commerciales ? Qui va encaisser les revenus locatifs ? Qui va garantir l'égalité de traitement entre les cantons ? Et le respect de standards uniformes au niveau national ? Et que se passerait-il si un canton refusait, pour une raison ou une autre, d'honorer ses engagements, par exemple, sous prétexte de « frein à l'endettement » dans son budget annuel ?

Du côté des entreprises, pour le moment, c'est plutôt la surprise. L'UTP et les CFF manifestent des craintes et commencent à évaluer les conséquences. Car le changement est d'importance ! A part les questions pratiques ci-dessus, il y a les principes. Par exemple, la marge de manœuvre financière des CFF menace de se réduire singulièrement. Le domaine des « gares RailCity », fondement même de l'accueil des voyageurs, constitue une importante source de profits pour l'entreprise. Elle risque de se trouver rabotée par les cantons. Ce n'est pas bon du tout, ni pour l'infrastructure qui bénéficie d'une contribution de ce domaine, ni pour les clients du rail, ni pour le personnel. Quant aux cantons, quels moyens vont-ils se donner pour assumer chacun cette responsabilité de « l'accueil des voyageurs » au niveau national ? Formeront-ils des spécialistes en la matière ? L'OFT parle de conventions spécifiques. Elles seront forcément multiples, avec obligation de surveillance des organes de surveillance. Vers quelles sortes d'usines à gaz allons-nous ? Pour le moment, sur le plan politique, après l'acceptation du concept par les directeurs cantonaux des transports, il semble qu'une majorité de la commission des transports du Conseil des Etats ait fait de même. On n'en sait pas plus. Tout se passe dans une grande discrétion (à ma connaissance, Le Temps est le seul média ayant évoqué le sujet). Il est urgent que les entreprises, CFF et UTP, qui se battent pour le maintien du principe de l'entreprise intégrée gage d'efficacité, se manifestent vivement et que les cantons se rendent compte dans quel engrenage irréversible ils risquent de s'engager.

Michel Béguelin

Inquiétude au vu de l'évolution au BLS

Le SEV s'oppose à des licenciements

Le programme d'économie du BLS inquiète considérablement le SEV. Il attend que les suppressions de postes se fassent sans licenciement et offre son soutien aux membres touchés.

Le SEV déplore que le BLS se soit jeté dans ce programme d'économie un peu trop rapi-

dement. « Le BLS agit comme une poule à qui l'on vient de couper la tête », commente le secrétaire syndical responsable du dossier, Jérôme Hayoz. Au vu de ce programme, on pourrait croire que le BLS a vécu durant des décennies au-dessus de ses moyens. Mais en réalité, son personnel croule sous le travail. Le SEV va encore clarifier plusieurs questions avec le BLS, en particulier concernant

le projet sur la production ferroviaire qui est encore à l'état de brouillon, et sur l'avenir de la maintenance. Le SEV est stupéfait de constater la vertigineuse ascension des salaires de la direction durant les dernières années. Il attend des membres de la direction qu'ils ramènent ces salaires au niveau où ils se trouvaient avant l'arrivée de Bernard Guillemon à la tête de l'entreprise.

Par ailleurs, le SEV salue le fait que la plus grande partie du démantèlement puisse se faire au gré des fluctuations naturelles. « Pour les postes restants, nous attendons des solutions internes afin d'éviter les licenciements », souligne Giorgio Tuti, président SEV. Le SEV demande aux instances politiques du canton de Berne de prendre leurs responsabilités. C'est inacceptable que le canton se démette de sa res-

ponsabilité vis-à-vis de son propre chemin de fer en lui coupant les vivres, et que simultanément il exige toujours plus de prestations. Le SEV accentue sa présence au BLS pour ses membres. Il leur offre son soutien et si nécessaire son assistance judiciaire. Mais c'est l'entreprise qui en premier lieu doit prendre les décisions nécessaires pour garantir le travail à tous ses collaborateurs. **SEV**

CEVA – le RER Franco-Valdo-Genevois

Les cheminots redoutent la création d'une filiale

Dès 2017, le RER Franco-Valdo-Genevois (FVG) transportera 50 000 voyageurs par jour avec 40 rames. La campagne de recrutement du personnel de ces trains sera lancée en 2015. La question sera de savoir sous quel régime ces employés seront engagés.

Depuis quelque temps déjà, les employés s'inquiètent de la création d'une filiale transférés CFF/SNCF avec, à la clé, une péjoration des conditions de travail à l'engagement. Sur ce point, la cheffe du trafic régional donne une réponse qui n'a pas tranquilisé le personnel. A ce sujet, la position du SEV est claire, nous ne voulons pas d'entreprise fille, ces nouvelles prestations doivent être assurées par du personnel CFF!

Le 6 novembre 2012, Anna Barbara Remund, cheffe du trafic régional CFF, était à Genève pour une séance d'information destinée au personnel touché par le projet RER FVG. Les représentants des sections SEV étaient aussi présents. Une centaine de personnes ont ainsi participé à cette rencontre, dont une forte délégation de mécaniciens qui ont confirmé leur détermination quant au suivi de ce dossier.

Entretien au CEG à Genève

Après une présentation de l'état de la situation, les CFF ont annoncé qu'ils souhaitent une flotte unique pour exploiter ce réseau. Aujourd'hui, de grandes discussions ont lieu quant au choix de cette dernière: quel matériel sera préféré pour l'exploitation du CEVA? Régiolis ou Flirt? Cette décision-là influencera grandement certains choix stratégiques.



Ici la future gare des Eaux-Vives. Le CEVA et le RER FVG doteront Genève d'un réseau ultra-moderne. Le SEV veillera à ce que les conditions de travail à Genève soient préservées dans le cadre de ce grand projet.

Nous savons déjà que l'entretien sera assuré par le Centre d'Entretien Genevois (CEG) des CFF. Pour pouvoir accueillir ces nouveaux trains, certaines prestations actuelles seront déplacées dans la région zurichoise dès 2013. Les CFF assurent néanmoins que ces changements n'engendreront aucune suppression de places de travail au CEG.

Flotte unique, offre commune

Les CFF exploiteront ce réseau avec la collaboration de la SNCF, puisque 40 % de celui-ci se trouve sur sol français (le reste étant sur sol suisse), avec pour mandat de réaliser une solution ferroviaire transfrontalière en interopérabilité. Les buts principaux de cette coopération seront d'avoir un exploitant unique, une flotte unique ainsi qu'une offre commune et compétitive. Pour les CFF, les objectifs annoncés sont le maintien des standards de qualité CFF et une mise en service couronnée de succès. Anna Barbara Remund a d'ailleurs clos la séance sur «tous ensemble nous réussissons ce projet», ajoutant que c'est avec la collaboration des travailleuses et travailleurs que le RER FVG

serait un succès. Pour le SEV, la collaboration du personnel existera uniquement si les maîtres d'œuvre tiennent compte de leurs craintes et de leurs attentes. Ce projet est d'une importance capitale. Aux côtés des sections syndicales concernées, le SEV investira les ressources nécessaires pour défendre les collègues et leurs conditions de travail. Une task force SEV va être bientôt créée directement sous la houlette de Giorgio Tuti.

Jean-Pierre Etique

Questions aux présidents LPV Vaud/Bas-Valais et LPV Genève

Xavier Zulauff est président de la section LPV Vaud et Bas-Valais depuis quelques mois. Philippe Wehrli est président de la section LPV Genève également depuis quelques mois. Ils ont tous deux assisté à la séance organisée par les CFF à Genève.

■ contact.sev: Quelles sont les conséquences que l'on peut craindre si une filiale devait être créée pour exploiter le RER FVG?

Ph. Wehrli: La perte de postes de travail pour le dépôt de Genève, car 60 % de notre travail est lié au RER.

X. Zulauff: Les conséquences de la création d'une filiale sont multiples. Au niveau des conditions de travail, de la bouche de Madame Remund, si une filiale est créée, cette dernière disposera d'une CCT propre à elle (la nouvelle société qui remplacera Transferis aura son siège en Suisse et sera de droit suisse). La première CCT de RégionAlps en Valais était très sommaire à sa conception. Depuis, Olivier Barraud a réussi à la faire rapprocher de celle des CFF mais

elle est malgré tout encore inférieure.

Quant à la délocalisation des postes de travail, si les mécaniciens CFF genevois ne veulent pas entrer dans la nouvelle société, les collègues les plus récemment intégrés au dépôt se verront proposer une place dans un autre dépôt en fonction du nombre de places disponibles à Genève CFF. Dans la région Ouest, c'est Lausanne, St-Maurice, Vallorbe ou Payerne. Les deux derniers dépôts étant des dépôts régionaux, ce serait une perte d'attractivité dans le travail sans parler d'éventuels trajets ou déménagements.

En Valais, à la création de RégionAlps, ce sont quatre collègues valaisans qui se sont vus déplacés à Lausanne. De plus, il pourrait y avoir un effet «tache d'huile»: RégionAlps en Valais, CEVA à Genève, la prochaine étape pourrait très bien être le RER vaudois et le S-Bahn zurichois.

■ Philippe, quel est le sentiment des mécaniciens genevois actuellement?

Quelles sont leurs craintes?

Ils craignent de perdre leur travail et de perdre de l'attractivité au niveau de leur activité.

■ Xavier, quel est ton sentiment après la séance de mardi à Genève?

Une grande partie des questions sont venues des mécaniciens, ce qui démontre l'intérêt que la corporation porte à ce projet.

Nous n'avons rien appris de nouveau que nous ne sachions déjà. La seule nouvelle est la dissolution annoncée de Transferis laissant place à une nouvelle société. Madame Remund donne une impression de dialogue et d'ouverture, reste à voir si ce n'est pas un jeu d'actrice. Mon sentiment général est que pour le moment nous n'avons pas de quoi être rassurés, car, dixit François Gatabin, «Tout le panel des solutions est ouvert, de la société fille à l'attribution de l'exploitation aux CFF».

Propos recueillis par
Henriette Schaffter

Le vice-président Manuel Avallone commente la situation du personnel des CFF



« Les mécaniciens sont tous égaux »

La satisfaction au travail du personnel des CFF s'est améliorée. Pour le SEV c'est une petite surprise. Il faut admettre que les CFF ont fait des efforts durant ces deux dernières années pour améliorer ce résultat. Mais il reste encore des ombres au tableau, comme par exemple la « décision 25 » qui avait été prise lors des dernières négociations de la convention collective de travail.

■ **contact.sev:** La satisfaction du personnel des CFF a augmenté de 4 points. Comment interprètes-tu ce résultat ?

Manuel Avallone: Je m'y attendais un peu. Après le désastreux résultat d'il y a deux ans, les CFF se sont passablement investis pour améliorer la satisfaction de leur personnel. Des mesures vont dans le sens de nos revendications: comme mettre la pédale douce au niveau des restructurations et faire preuve de reconnaissance tangible envers le personnel.

■ **Donc la question de la satisfaction du personnel est une affaire qui est réglée ?**

Bien sûr que non! Soixante-deux points de satisfaction du personnel est un résultat encore nettement inférieur à celui qu'obtiennent d'autres entreprises comme La Poste.

■ **Qu'est-ce que cela signifie ?** Les CFF doivent poursuivre leurs efforts et collaborer de manière toujours intensive avec leur personnel qui reste la valeur n° 1 d'une entreprise de service. Même si les collaboratrices et collaborateurs ne sont pas toujours satisfaits de leurs chefs, ils travaillent à fond pour rendre les clients satisfaits.

■ **Quelle influence Toco a pu avoir sur la satisfaction du personnel ?**

Je pense que la satisfaction aurait été meilleure si les CFF s'y étaient mieux pris pour mettre en place ce nouveau système salarial. Plus de 3000 collaborateurs n'ont pas été d'accord de signer leur nouveau contrat de travail, cela fait 3000 employés insatisfaits. Cette situation aurait pu être évitée.

■ **La signature de la CCT a eu lieu il y a plus de deux ans, pourtant il reste encore une question ouverte. Où en sommes-nous ?**

Il s'agit de la « décision 25 » (lire encadré). Nous étions pressés par le temps lorsque cette décision a été prise du-

rant la toute dernière séance de négociation. Pour nous c'était clair, cette décision concernait la courbe salariale de tous les mécaniciens de locomotive qui travaillent aussi bien au sein des divisions Voyageurs, Cargo qu'Infrastructure. Nous avons été surpris de voir que les CFF ont décidé de manière unilatérale de ne pas prendre en compte les mécaniciens d'Infrastructure dans cette nouvelle courbe salariale. Nous avons demandé de pouvoir participer à l'établissement des critères donnant accès à cette courbe salariale.

■ **Une demande qui a été visiblement ignorée...**

Les CFF se sont retranchés derrière une interprétation litté-

« Les CFF doivent poursuivre leurs efforts et collaborer de manière intensive avec leur personnel qui reste la valeur n° 1 d'une entreprise de service. »

le de la « décision 25 » qui dit que les conducteurs de véhicules ferroviaires doivent répondre aux mêmes critères que tous les autres mécaniciens. Pour nous, c'est une décision absurde, si les critères concernaient uniquement les mécaniciens des divisions Voyageurs et Cargo, nous n'aurions pas eu besoin de cette décision.

■ **Pourtant après deux ans la question n'est toujours pas réglée. Pourquoi ?**

La « décision 25 »

Durant la dernière ronde des négociations de la CCT 2011, il y a eu un entretien entre représentants de la sous-fédération LPV, du SEV, du VSLF et des CFF. Le thème de la discussion était la mise en place d'une courbe salariale spécifique pour les mécaniciens de locomotives. Durant la séance plénière des négociations, les représentants des sous-fédérations Bau et RPV ont demandé que leurs méca-

ciens soient également compris dans cette nouvelle courbe salariale. Il n'y avait plus assez de temps pour approfondir cette requête. Il a été convenu qu'avant le 31 mars 2011 la situation des mécaniciens Bau et RPV sera examinée pour savoir s'ils pouvaient également être bénéficiaires de cette nouvelle courbe salariale. Dans le procès-verbal, cette décision porte le numéro 25.

En effet, cela dure depuis longtemps. Nous n'avons pas encore fait appel au tribunal arbitral car nous avons toujours espéré pouvoir trouver une so-

lution à l'amiable avec les CFF. Depuis l'année passée nous avons dû absorber une grosse masse de travail notamment à cause de Toco et je ne voulais pas en même temps lancer une procédure au tribunal arbitral.

■ **Mais la base du SEV voulait saisir le tribunal arbitral, non ?** Bien sûr. Nous avons beaucoup discuté au sein du SEV, et nos membres concernés par cette affaire veulent saisir le

tribunal arbitral s'ils n'obtiennent pas satisfaction.

■ **Le profane ne fait pas de distinction: un mécanicien c'est un mécanicien, non ?** Apparemment, pour les CFF il y a des mécaniciens de locomotive qui seraient davantage mécaniciens de locomotive que d'autres. Cela nous dérange. En fin de compte, ils sont tous membres du même groupe professionnel.

■ **Y a-t-il des différences sur ce dossier entre le SEV et le VSLF ?**

Oui, sur ce sujet c'est certain. Le VSLF ne représente pas tous les mécaniciens, mais uniquement ceux des divisions Voyageurs et Cargo. Les autres mécaniciens ne l'intéressent pas.

INFO

Satisfaction du personnel

Le sondage de cette année fait état d'une augmentation de 4 points. La satisfaction du personnel s'élève ainsi à 62 points sur 100. L'engagement et l'attachement du personnel à l'entreprise atteignent un niveau beaucoup plus élevé. A l'exception de Cargo, toutes les divisions ont enregistré de meilleurs résultats. Par contre, la confiance du personnel envers la direction du groupe reste très faible (51%).



Manuel Avallone lors de la manifestation des chefs de train du RER zurichois en septembre 2010.

■ Cela signifie que le tribunal arbitral sera saisi uniquement par le SEV?

Oui, le VSLF a clairement dit qu'il ne voulait pas faire appel.

■ Actuellement il y a encore

des négociations qui se poursuivent sur ce sujet. A quoi t'attends-tu?

Apparemment, les CFF ont décidé in extremis de ne pas vouloir une confrontation devant le tribunal arbitral. Ils ont été

d'accord avec notre proposition de créer un groupe de travail chargé de trouver une solution. Notre position est claire: si les CFF ne dévient pas de leur position tatillonne, nous ne pourrons pas éviter de

recourir au tribunal arbitral.

■ Rétrospectivement, peut-on dire que l'on n'a pas suffisamment prêté attention à la formulation du texte?

C'est juste. Au sujet de la « dé-

cision 25 », nous avons cru bon de faire confiance. L'interprétation des CFF est très subtile et ne reflète pas l'esprit de l'accord que nous avons conclu.

Interview: Peter Moor

Les travaux préparatoires de la CCT 2015 ont déjà commencé

Le dialogue entre partenaires sociaux a changé de ton

■ **contact.sev:** Comment évalues-tu le partenariat social avec les CFF ?

Manuel Avallone: Par rapport aux années précédentes, le ton a changé. Il manque à la base une certaine confiance qui existait auparavant. Nous avons l'impression que le service du personnel des CFF est mis sous forte pression par la direction de l'entreprise.

■ **Quels sont les principaux problèmes sur le front CFF ?**

L'actuelle CCT est valable jusqu'à fin 2014. Nous avons déjà

commencé à chercher à définir les améliorations que nous voulons apporter dans la nou-

« Nous avons reçu un mandat clair de négocier des modèles de retraite anticipée. »

velle. Nous travaillons actuellement sur la mise en place du calendrier et des thèmes à débattre à l'intention de la conférence CCT. Je rappelle juste que le nouveau système salarial est la seule nouveauté qui avait été introduite dans la CCT actuellement en vigueur. Nous avons donc toute une série de

revendications en suspens que nous voulons discuter avec la conférence CCT. Mais il est

trop tôt pour dire quelles seront nos revendications lors des prochaines négociations.

■ **Où en sommes-nous avec ces préparatifs ?**

Nous avons eu des premières discussions au sein de la conférence CCT sur la participation et sur des modèles de retraite

anticipée. Nous avons reçu un mandat clair de la part du congrès et de la conférence CCT elle-même afin d'explorer toutes les possibilités en vue de négocier des modèles de retraite anticipée.

■ **Que veut le SEV sur ce sujet de retraite anticipée ?**

L'objectif doit être que tout le personnel des CFF doit pouvoir partir à la retraite en bonne santé. Nous voulons donc un modèle qui permette aux classes salariales plus basses, confrontées avec un travail

physiquement pénible, de pouvoir bénéficier de la possibilité de prendre une retraite anticipée tout en limitant les pertes financières. Les CFF quant à eux veulent plutôt retenir leurs employés pour bénéficier le plus longtemps possible de leurs compétences. C'est un sujet que l'entreprise devra discuter avec nous, car la CCT dit clairement que les rapports peuvent se poursuivre après l'âge de la retraite uniquement par le biais de conditions bien précises.



Préparation de la tombola...



Banderole de bienvenue et dessin de Cavagliani, retraité TPG.



Olivier Barraud n'oublie jamais le travail, même pendant l'apéritif.



Marc-Henri Brélaz et Yvan Rochat, maire de Vernier.



René Tschantz et Gilbert D'Alessandro en grande discussion.

Journée VPT romande à Genève

« Pour le bonheur et non pour celui »

L'assemblée VPT romande se déroulait cette année à Genève, plus précisément aux Avanchets, dans la commune de Vernier. Marc-Henri Brélaz, président de la section SEV-TPG retraités et ancien maire de Vernier, en était le maître d'œuvre.

C'est en tant que vice-présidente de la sous-fédération VPT que Danièle Dachauer, comme à l'habitude, a ouvert les feux dans la salle communale des Avanchets. Elle a relevé que la date du 10 novembre, date de la journée VPT 2012, est particulièrement importante pour Genève, puisqu'en 1932, le 10 novembre, plusieurs syndicats décidaient des suites à donner à une fusillade lors d'une manifestation

antifasciste ayant eu lieu la veille. Une grève a suivi le 12 novembre.

La vice-présidente VPT a regretté ensuite que, même si on est en 2012, le Parlement genevois réussisse encore à voter une loi liberticide contre les manifestations publiques, loi qui réduit la liberté d'expression dans le canton.

Divers orateurs engagés

Robert Cramer, ancien Conseiller d'Etat genevois et actuel Conseiller aux Etats à Berne, est revenu sur les menaces concernant les lignes régionales proférées par l'OFT il y a quelques semaines. Pour lui, il ne s'agit que d'une provocation totalement absurde! « Il faut savoir garder la tête froide », a-t-il commenté.

Roland Bonzon, directeur des TPG, a souligné l'extrême dynamisme des transports dans le canton, avec une offre qui a doublé durant les dernières

années et une demande qui va croître énormément d'ici 2030. Pour l'avenir, il a exprimé le souhait de voir des modes de transport pas trop mélangés (des voies de bus réservées par exemple). Il a remercié les employés, « grâce auxquels tout cela est possible ». Yvan Rochat, maire de Vernier, commune sur laquelle l'Assemblée se déroulait, a regretté la dégradation de la sécurité, « c'est un des métiers les plus stressants qui existent », en parlant des conducteurs de bus et de trams. Il a expliqué la démarche de l'association Noctambus, qu'il préside, à savoir la mise en place de modérateurs dans les bus, pour limiter les incivilités et désamorcer les problèmes, sans en arriver au « tout sécuritaire ». Il a également félicité l'assemblée pour sa résolution.

Le CEVA: grosse interrogation

Giorgio Tuti, président SEV, est



Accueil des participants à la salle communale des Avanchets.



Les Joyeux retraités en concert pendant l'apéritif.

des usagers des actionnaires »

revenu sur les dossiers politiques importants à venir (AVS+, FAIF, initiative 1:12) mais aussi sur un dossier important pour la région hôte: le CEVA, dont on ne connaît pas encore bien les formes exactes. Mais le SEV se prépare déjà à lutter pour conserver les conditions de travail des employés concernés. Au niveau de l'USS, Giorgio Tuti a assuré s'être battu pour que le service public soit remis au centre des débats. Une journée sur ce thème sera organisée en 2013. Il a remercié les participants pour leurs efforts en matière de recrutement, efforts qui portent leurs fruits. Pour finir, le président SEV a annoncé la venue de Doris

Leuthard au Congrès SEV 2013. Gilbert D'Alessandro, président central VPT pour qui c'était la première Assemblée romande, a souligné qu'il était le premier président central VPT romand. C'est un symbole fort. Son leitmotiv: sensibiliser les jeunes au travail syndical: «Le syndicat, c'est l'endroit où l'on peut s'adresser aux politiques et à nos directions!» Pour lui, dumping salarial et libéralisation ne sont pas acceptables: «Il n'y a pas à faire le bonheur des actionnaires, mais celui des usagers. Nous n'accepterons pas les économies sur le dos des travailleurs.» Enfin, Claude Reymond de la CGAS (Communauté genevoise d'action syndicale),

est revenu sur l'histoire de cette organisation et ses actions. Suite à la table ronde désormais traditionnelle (voir ci-contre), une résolution a été acceptée par l'Assemblée (voir ci-dessous) et Jean-Claude Cochard est intervenu sur la Deuxième Internationale socialiste ayant eu lieu à Bâle il y a 100 ans.

Rendez-vous à Martigny

Marc-Henri Bréaz a enfin informé que les meilleurs recruteurs recevront leur prix à la maison. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour l'Assemblée romande 2013, qui se déroulera le 23 novembre à Martigny.

Textes et photos: Henriette Schaffter

Table ronde

« Les transports, le talon d'Achille de la région ? »



Valérie Solano, Roland Bonzon, Laurence Benzaguet, Bernard Gaud et Robert Cramer.

Le thème de la table ronde 2012 était « l'évolution des transports publics transfrontaliers et leurs financements ».
Y participaient Robert Cramer, Bernard Gaud (président de la Communauté de communes du Genevois), Roland Bonzon et Valérie Solano (secrétaire syndicale SEV à Genève).

Mené par Laurence Benzaguet, journaliste, le débat a débuté sur « les transports, le talon d'Achille du Grand Genève? », question à laquelle Bernard Gaud a répondu de la sorte: «Le vrai talon d'Achille de la région, c'est le manque de conviction politique pour aller de l'avant et un certain parti politique qui fait des dégâts considérables.» Pour Robert Cramer, les problèmes de transport, c'est surtout le révélateur d'un manque de développement commun: «Trop d'emplois à Genève, trop peu en France voisine, trop de logements en France et trop peu à Genève, etc.» Le terme «vache à lait genevoise» utilisé par la journaliste dans une question est qualifié de «destructeur» par Gaud, qui estime qu'il faut aussi tenir compte de la force de logements de la France, par exemple. Valérie Solano estime quant à elle

qu'au niveau des employés des transports publics, on travaille déjà ensemble: «On est des collègues, qu'on soit français, suisses, habitant en France ou en Suisse. Ce qui est par contre important pour le syndicat, c'est qu'il y ait les mêmes conditions de travail pour tous, pas de sous-traitance, pas de dumping salarial.» Reste pour Valérie Solano une interrogation essentielle: où se trouvera le siège de l'exploitant du CEVA? C'est ça le sujet de préoccupation actuel selon elle.

Pour Roland Bonzon, en ce qui concerne les transports transfrontaliers bus ou trams, il y a des garde-fous assez sérieux qui empêcheront le dumping et pas trop de sous-traitance: «Il y aura du personnel TPG, suisse ou français, qui devra avoir des conditions de travail TPG. Et il faut compter sur nous, on ne tirera pas le niveau vers le bas. De plus, il n'est pas question d'avoir une entreprise française séparée pour les trajets sur sol français.»

Robert Cramer va dans le sens de Valérie Solano, puisqu'il estime qu'il faut maintenant savoir sous quel régime on sera, si la mise au concours sera libre ou si des conditions sociales devront être respectées. Bernard Gaud a conclu en disant qu'il fallait plutôt parler de RER FVG (pour franco-valdo-genevois) et non plus de CEVA uniquement (voir page 5 de ce journal).

INFO

Résolution de l'assemblée romande VPT du 10 novembre 2012

Nous exigeons de l'OFT qu'il retire immédiatement les mesures d'économie proposées concernant les transports ferroviaires régionaux, incompatibles avec un développement durable des transports publics. En effet, proposer de remplacer des lignes ferroviaires par des lignes desservies par des bus va à l'encontre de tout développement écologique: les transports par route sont plus polluants et ils encombreront davantage les chaussées. De nombreuses compagnies régionales font constamment des efforts pour renouveler leurs infrastructures et leur flotte, ces mesures proposées par l'OFT sont un camouflet pour ces investissements. La politique des transports à courte vue aurait les conséquences suivantes:

- les nouvelles installations ferroviaires ou celles qui viennent d'être assainies

seraient laissées à l'abandon et les investissements inutilement dépensés;

- les rames automotrices nouvellement acquises seraient vouées à rouiller dans les dépôts ou sur des voies de garage;
- les routes, déjà encombrées, le seraient encore plus, les horaires de bus ne pourraient pas être respectés;
- des places de travail qualifiées seraient amenées à disparaître car le personnel ferroviaire ne pourra pas, sans autre, être intégré dans des entreprises de bus.

Il est totalement erroné de ne prendre en compte que le degré de couverture des coûts. Ce qui compte, c'est le meilleur rapport qualité/prix. La question n'est pas: le train ou le bus, mais de savoir si les régions périphériques sont efficacement desservies et si le trafic, surtout dans les agglomérations, peut, avec

l'infrastructure adéquate, s'effectuer de manière fiable, en respectant les horaires et sans autres inconvénients pour le réseau des voies de communication. L'augmentation du prix des billets et des abonnements est constante depuis plusieurs années.

Cela ne peut se justifier qu'à travers un accroissement de la qualité et des prestations. La Suisse romande est particulièrement visée par ces mesures, et nous nous étonnons qu'une fois encore, alors que la région développe une offre attractive de transport, le Conseil fédéral n'en tienne pas compte dans son évaluation. Nous exigeons, par cette résolution, que ces mesures soient mises au rancart, que l'OFT et le Conseil fédéral développent une politique des transports publics qui respecte la volonté populaire, exprimée plusieurs fois.

Acceptée le 10.11.2012

Réformes des chemins de fer 2 : 2^e paquet

« Pour les bus, la tendance doit être : aussi peu de mises au concours que possible. Dans le domaine du rail, pas de mises au concours du tout. »

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV



Pas d'« easyjetisation » des chemins de fer suisses

La deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 (ReChe 2.2) a été adoptée par le Parlement le 16 mars 2012. Elle touche des thèmes variés tels que l'interopérabilité des chemins de fer et les mises au concours dans les transports régionaux, entre autres. Une audition est actuellement menée sur la thématique « transport des voyageurs » et les ordonnances y relatives. Le délai vient d'être prolongé au 30 novembre. Le SEV prend position contre les mises au concours dans le rail et contre des billets valables uniquement sur certains trains, notamment.

En 1996, une révision de la loi sur les chemins de fer a créé la possibilité de mettre des offres au concours en transport régional des voyageurs. Depuis, l'application de cet instrument a débouché sur des résultats inégaux : dans le secteur des transports par bus, plus de 30

procédures de mises au concours ont été exécutées. En revanche, dans le domaine ferroviaire, il n'y a eu qu'une seule mise au concours, qui a entraîné de grosses difficultés et a dû être abandonnée. Aucune loi ne réglait les mises au concours jusqu'à présent. C'est l'objectif de la loi votée le

16 mars 2012 par le Parlement.

Mises au concours : oui pour les bus, non pour le rail

L'article 32 de la loi explique notamment dans quels cas la mise au concours a lieu, dans le transport régional de voyageurs par route. Cet article

contient également un point sur le transport voyageurs par rail : « Par entente mutuelle, les commanditaires peuvent mettre au concours les prestations du transport ferroviaire régional de voyageurs commandées en commun. » Le SEV estime que les mises au concours proposées dans le domaine des bus sont acceptables. Pour le SEV, là où de nouvelles lignes de bus sont mises en exploitation, une mise au concours peut s'avérer nécessaire, de même lorsque

de graves manquements sont constatés dans la qualité des prestations d'un exploitant et qui ne peuvent être résolus d'un commun accord. Le SEV demande dans de tels cas que celui qui gagne la mise au concours ait l'obligation de reprendre tous les collaborateurs concernés. Mais la tendance doit être : aussi peu de mises au concours que possible. Le SEV estime en revanche qu'il ne faut pas de mises au concours dans le domaine du rail, car le domaine est

INFO

Pétition « Trains régionaux »

Une fois de plus, le Conseil fédéral a l'intention de faire la peau aux transports régionaux. Dans son viseur, le train : 175 lignes dans toute la Suisse sont menacées par les mesures d'économie prévues. Le Conseil fédéral demande aux cantons d'étudier l'opportunité de faire passer les usagers du rail au bus (voir texte principal de ce dossier).

La proposition du Conseil fédéral fait tache dans le paysage politique actuel. Alors que le Parlement est en train de débattre de l'aménagement futur du rail et de son financement, le gouvernement prévoit un champ de ruines pour les transports régionaux. En effet, cette décision n'affecte

pas seulement les lignes en question, elle affaiblirait l'ensemble du système. Avec, pour conséquence, davantage de personnes qui opteraient pour la voiture.

Le SEV s'est joint à l'ATE pour récolter des signatures. Vous pouvez signer la pétition en ligne sur notre site www.sev-online.ch, ainsi qu'imprimer des formulaires pour faire signer cette pétition autour de vous.

Texte de la pétition au Conseil fédéral

Cher Conseil fédéral,

Nous vous prions de renoncer aux mesures d'économie prévues à l'encontre des lignes de train régionales. Les critères sur lesquels se basent ces

mesures pourraient entraîner le remplacement de lignes bien exploitées par des bus. L'offre en transports publics ne peut pas être établie seulement en fonction de rigides critères financiers, les facteurs écologiques et sociaux doivent aussi être pris en compte.

De bonnes liaisons, également dans les régions en périphérie, sont un atout incontestable du réseau ferroviaire suisse. Elles contribuent aussi à la compétitivité de ces régions. Sur le plan de la politique régionale, porter un coup dur aux transports ferroviaires dans les régions rurales constituerait un signe particulièrement préoccupant. Cela d'autant plus qu'une partie de la population décidera alors de (re)prendre la voiture.



Dans le domaine des bus, il y a déjà des mises au concours. Dans le canton de Berne notamment (ici à Bienne), c'est courant.



Si des tarifications différenciées voient le jour, le SEV estime qu'il faut tout de même que l'usager puisse prendre les trains suivants, en payant un supplément si nécessaire. Un billet de train en Suisse doit être utilisable à n'importe quelle heure et sur n'importe quel train, c'est notre spécificité et il faut la conserver!

beaucoup trop complexe et la démarche trop risquée en matière de conditions de travail. Le dumping salarial et la baisse de qualité sont des dangers qui dépassent largement les avantages escomptés. Le terme « peuvent » utilisé dans la loi est vague et rien n'est spécifié dans l'ordonnance. Le SEV s'y oppose tant qu'il n'est pas spécifié dans l'ordonnance quelles sont les règles qui seraient appliquées lors de ces mises au concours. La commission des transports du National avait d'ailleurs spécifié qu'elle ne voulait légiférer que sur les mises au concours dans le domaine bus. A noter que le SEV salue le fait que la compétence d'attribuer de telles concessions reste au sein de l'Office fédéral des transports. Mais comme les expériences à l'étranger le montrent, les conséquences de mises au concours forcées dans le domaine du rail sont toujours négatives pour les employés. C'est pourquoi le syndicat estime nécessaire de spécifier que les entreprises qui prennent part à des appels

d'offres publics doivent avoir signé une convention collective de travail.

Des lignes de bus pour remplacer les lignes de train ?

L'ordonnance soumise à audition stipule également que, « lorsqu'il est prévu d'affecter des moyens d'exploitation à

des lignes de chemins de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 50 %, les commanditaires vérifient, avant de donner leur accord, si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité ». Cette vérification devrait même être périodique pour les lignes de

chemins de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30 %.

Le SEV estime sur ce point qu'une manière purement économique de considérer cette question est complètement insensée. Il s'est par ailleurs joint à l'ATE dans le cadre de la pétition lancée en octobre con-

tre ce point-là (voir encadré ci-contre). Cette pétition va dans le sens de notre réponse à l'audition et soutiendra donc notre position.

Le SEV demande que l'on prenne les critères suivants en ligne de compte lors de l'exa-

Fortsetzung auf Seite 12

La réforme des chemins de fer pour les nuls

La **première étape de la réforme des chemins de fer est entrée en vigueur en 1999**.

Elle a :

- dissocié les tâches des CFF et de la Confédération (les CFF sont depuis lors une société anonyme autonome détenue par la Confédération);
- introduit le libre accès au réseau dans le trafic marchandises.

La **seconde étape de la réforme des chemins de fer est en cours**. Elle concerne avant tout des aspects liés à la sécurité, l'harmonisation de la législation suisse avec les paquets ferroviaires de l'Union européenne, un

mode de financement moderne de l'infrastructure ferroviaire et la mise sur pied d'égalité des chemins de fer privés et des CFF.

Cette seconde étape a été présentée devant le Parlement en 2005. Le Conseil national a cependant décidé de renvoyer cette proposition au Conseil fédéral, sommé de faire de nouvelles propositions.

Le Conseil fédéral a alors décidé de découper cette deuxième étape en 4 volets :

1. Révision des actes normatifs dans le domaine des transports publics. Présenté au Parlement en 2007, ce volet est entré en

vigueur le 1.1.2010 et a notamment pour conséquence que la commande du trafic régional des voyageurs sera biennale à partir de la période horaire 2012-2013.

2. Accès au réseau et interopérabilité, volet présenté en 2009. Objectif : améliorer l'efficacité du réseau. D'un part, il s'agit de garantir un accès non discriminatoire au réseau et d'autre part d'adapter les directives techniques européennes afin de faciliter le trafic international. Il est également question des appels d'offre dans le trafic régional et du financement des services de protection. Ont été jugés prioritaires après la

consultation : les thèmes de l'interopérabilité et les appels d'offre. **Les ordonnances liées à ce point sont actuellement en audition.**

3. Financement de l'infrastructure. C'est ce point-là qui avait fait capoter le projet en 2005, en raison de la proposition de scinder le réseau ferré en réseau de base financé par la Confédération et en réseau complémentaire financé par les cantons.

4. Assainissement des caisses de pension.

Fortsetzung von Seite 10

men d'une ligne : utilisation de l'infrastructure par d'autres transporteurs (trains grandes lignes ou marchandises), investissements réalisés peu auparavant et correspondances avec le reste du réseau, entre autres.

Tarification différenciée

La loi votée par le Parlement prévoit l'obligation d'établir des tarifs « définis en fonction de l'ampleur et de la qualité de la prestation ainsi que des coûts de l'offre. Ils servent à obtenir des recettes adéquates. Ils prévoient des conditions comparables pour les clients qui se trouvent dans des situations comparables. » L'ordonnance y relative stipule que « les entreprises coordonnent leur politique des prix afin d'émousser les pointes de la demande et d'aplatir les courbes du taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure ». Autrement dit, on introduit le principe du tarif différencié, ce qui revient à une « easyjetisation » du système. Le SEV s'oppose à ce genre de démarche et estime qu'avec un billet Genève-Zürich, le passager doit pouvoir prendre n'importe quel train, quitte à devoir payer un supplément dans le train. Ce qui nécessite dès lors la possibilité de pouvoir payer ce supplément à l'agent de train et va donc contre ce qui vient de se mettre en place au niveau des CFF. Le fait de pouvoir monter à n'importe quel moment dans le train avec son billet doit être conservé, c'est important pour les usagers, notamment pour les personnes âgées, qui sont directement visées par ces billets moins coûteux hors des heures de pointe.

Quelques questions à Claude Hêche

« Cette disposition doit être abandonnée ! »

Claude Hêche est conseiller aux Etats PS jurassien et président de la commission des transports des Etats.

■ **Quels sont les points qui pourraient engendrer des discussions selon vous au niveau de l'ordonnance actuellement en consultation, liée à la réforme des chemins de fer ?**

Les modifications soumises en consultation concernent de nombreux aspects disparates. Tous sont susceptibles de déclencher des discussions, voire des controverses. La possibilité de remplacer les trains par les bus relève de cette dernière catégorie.

■ **La mise au concours au niveau des bus est connue et acceptée. Celle au niveau du rail n'a pas beaucoup de sens, ou bien ?**

Le principe de mettre des entreprises en concurrence n'est pas mauvais en soi. Tout se joue dans les conditions qui régissent ces mises au concours. Si les conditions de travail et salariales, le service à la clientèle et la sécurité sont préservés, en particulier, alors peut-être que les mises au concours peuvent être bénéfiques. Pour ce qui me concerne, je doute fortement qu'une mise au concours améliore la situation.

■ **Des prix différenciés selon l'heure du trajet en train**



Claude Hêche

pourraient être introduits selon cette ordonnance, n'est-ce pas ? Ne perd-t-on pas là un principe essentiel des transports publics en Suisse, à savoir la possibilité de prendre n'importe quel train avec son billet ?

Parmi les défis auxquels doivent faire face les entreprises de transports publics, celui de l'affluence aux heures de pointe est un des plus cruciaux. Il est donc tentant d'inciter la clientèle à utiliser le parcours/trajet en dehors des heures de pointe en introduisant des billets à prix réduits. Mais en réalité, j'imagine que celles et ceux qui peuvent éviter les heures de pointe le

font et celles et ceux qui s'y trouvent n'ont tout simplement pas le choix...

■ **Le possible passage du rail au bus de tous les tronçons régionaux dont la couverture des coûts est inférieure à 50%, évoqué dans cette ordonnance, a suscité la colère et l'incompréhension ces dernières semaines. Quelle est votre réaction ?**

Le signal donné par cette ordonnance est malvenu. De grands efforts sont consentis pour favoriser le transfert de la route au rail et subitement une ordonnance ouvre la porte au mouvement inverse. Certes, cette disposition ne fait qu'in-

roduire le principe de soumettre à un examen les lignes ferroviaires dont le taux de couverture est inférieur à 50%. Un examen qui pourrait toutefois conduire à remplacer le train par un service de bus. Il vaut mieux ne pas mettre le doigt dans cet engrenage. N'oublions pas que le réseau ferré est également utilisé pour le transport de marchandises ou pour le trafic grandes lignes. Il faudrait donc continuer d'entretenir le réseau, ce qui limite singulièrement le potentiel d'économies. En résumé, cette disposition doit être abandonnée !

Sections

- Jeudi 22 novembre 20h00 Nyon**
Café-restaurant de l'Orange
Mécanique
- **VPT NStCM/TPN/TéléDôle**
- Lors de cette assemblée, deux postes au comité seront à repourvoir. Il s'agit des postes de caissier et de président de section. Les collègues intéressés sont priés de s'adresser à Jérôme Perrier et à Frédéric Caille.
- Frédéric Caille, secrétaire*
- Mercredi 28 novembre 16h00 Nidau**
Salle de la Geno
- **ZPV Biel-Bienne**
- Cette assemblée sera suivie par une collation. Veuillez vous inscrire sur la liste au local des vestiaires des AT, ou par mail: denis.babey@gmail.com ou par téléphone au 051 281 50 82. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site: <http://zpvbielbienne.ch> Pour info, cette année nous organisons la St-Nicolas le vendredi 7 décembre à la salle du FC Nidau, réservez déjà la date.
- Le comité*
- Vendredi 30 novembre 18h15 Le Cerneux-Veusil**
Restaurant-hôtel Beau-Séjour
- **VPT Jura**
- Nous vous invitons cordialement à participer à l'assemblée générale d'automne. Inscription nécessaire pour le repas qui suivra l'assemblée auprès du président: alain.gigon53@bluewin.ch ou par tél. 079 824 90 43, prof. 079 284 48 90.
- Le président: Alain Gigon*
- Vendredi 30 novembre 19h45 Fribourg**
Brasserie de la Gare (ancien Buffet)
- **SBV Région Ouest**
- Nous vous invitons cordialement à l'assemblée générale d'automne à Fribourg. **Jean-François Steiert**, conseiller national PS, nous parlera de l'initiative pour la caisse-maladie unique, déposée en mai. **Un repas sera offert** après l'assemblée. Inscription nécessaire auprès du président Alain Uldry ou sur les feuilles ad hoc déposées dans les locaux de service, jusqu'au 25 novembre. Mémo: u143741 ou alain-uldry@bluewin.ch
- Le comité*
- Vendredi 7 décembre dès 19h00 Le Pâquier-Montbarry**
Chalet de l'Entraide
- **VPT Lac Léman**
- Cette assemblée sera suivie par un repas. Tous les membres de la Caisse d'épargne du personnel de la CGN sont cordialement invités à participer à cette assemblée. Prix du repas: 70 francs. Inscriptions jusqu'au 30 novembre.
- Joseph Di Mizio*
- Lundi 10 décembre 16h30 Genève**
Auditorium du Bachet
- **VPT TPG**
- Ordre du jour: introduction et bienvenue, communications, mot du président, cotisations syndicales, caisse de pensions, révisions des statuts de notre entreprise, situation de l'entreprise, information classe 11 (service technique), propositions et divers. Nota bene: votre participation est importante, elle vous permettra d'avoir des informations sur la situation actuelle et future.
- Le comité SEV TPG*
- Mercredi 12 décembre 19h45 Château-d'Éx**
Buffet de la Gare
- **VPT MOB/GoldenPass**
- L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Durant cette assemblée, il sera surtout question des négociations salariales et du renouvellement de la CCT. Nous attendons avec impatience une assemblée d'automne très fréquentée. Attention à la date, l'assemblée aura bel et bien lieu le **mercredi 12 décembre** et non le 5 décembre comme annoncé précédemment.
- Le comité*

Pensionnés

- Mardi 27 novembre Studen**
- **Amicale des pensionnés du Jura bernois et de Bienne romande**
- Sortie n° 9
- Mercredi 5 décembre 14h00 Lausanne**
Buffet de la Gare
Salle des Cantons
- **PV Vaud**
- Fête de fin d'année
- Après un concert des Cuivres du Talent, nous remettrons la médaille d'or à nos quarantennaires, le message de Noël viendra clôturer la première partie. Après l'entracte, le «Quart d'heure vaudois» viendra vous déridier. Venez nombreux, cela en vaut la peine.
- Le comité*
- Jeudi 6 décembre 11h45 Glovelier**
Café de la Poste
- **PV Jura**
- Rencontre de Saint-Nicolas
- La rencontre de Saint-Nicolas se déroulera le jeudi 6 décembre 2012 à 11h45 au Café de la Poste à Glovelier. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et notre traditionnel loto. Vous serez très aimables d'apporter un lot pour le loto. Quelques biscuits ou cakes seront les bienvenus. D'avance un grand merci.
- Veillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 1er décembre** auprès du président P. Ackermann, tél. 032 422 48 35 ou courriel: pack@bluewin.ch
- Le secrétaire: Oscar Schaub*
- Jeudi 6 décembre 14h00 Biel-Bienne**
Restaurant Romand
- **PV Biel-Bienne**
- Fête de la Saint-Nicolas
- Ouverture des portes 13h00, début de la fête 14h00. Divertissement musical par «Thoms one man Band». Le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés enrichira également la fête par des chants. Les diplômés d'honneur pour 40, 50 et 60 ans de sociétariat SEV seront remis aux membres présents. La section offre une collation chaude. Les boissons sont à la charge des participants. Un programme riche vous assure un bel après-midi. Venez nombreux.
- R. Fl.*
- Mardi 11 décembre dès 11h15 Geneveys-sur-Coffrane**
Hôtel des Communes
- **PV Neuchâtel**
- Réunion récréative
- Votre comité vous invite à participer à notre réunion récréative mardi 11 décembre à l'Hôtel des Communes aux Geneveys-sur-Coffrane.
- Programme:
- Dès 11h15 apéritif facultatif.
- 12h00 dîner dans la salle à manger du rez-dechaussée. Menu: salade paysanne, rôti de porc aux pruneaux, pommes duchesses, fenouil braisé, dessert maison. Prix: 30 francs sans les boissons. Café offert par la section.
- 14h15, réunion récréative: salle du 1er étage. Animation musicale et diapositives (Neuchâtel et région avoisinante).
- Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus. Pour le dîner, inscriptions obligatoires auprès de Michal Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70 **jusqu'au vendredi 7 décembre, dernier délai.**
- Le comité*

Pensionnés

Jeu **PV Valais**

13 décembre

11 h 30

Martigny

Salle communale

Rue des

Petits-Epineys 7

Fêtes de Noël

La fête de Noël du Bas-Valais se déroulera le jeudi 13 décembre prochain, dès 11h30 dans la Salle communale, rue des Petits-Epineys 7, à Martigny. A pied 10 minutes depuis la gare. Départ du bus local à 11h23, arrêt Place Centrale. Ouverture de la caisse dès 11h30. Comme à l'accoutumée: apéritif, repas de midi en commun, hommage aux jubilaires SEV et tombola. Le traiteur de la maison nous concocte un succulent menu avec rosbif. Pour la modique somme de Fr. 30.- par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour 2 personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont cordialement les bienvenus. Alors toutes et tous à la Salle communale, pour passer quelques moments agréables.

Après le repas nous procéderons à la remise des insignes argentés pour 25 ans de sociétariat au SEV, des insignes dorés pour 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation.

La fête de Noël pour le Haut-Valais aura lieu le mardi 18 décembre prochain dès 11h30, dans la Salle de l'Hôtel-Restaurant River Side à Brig-Glis.

Inscriptions: auprès du collègue Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, **jusqu'au 14 décembre** au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier, ou tél. 027 923 21 39, e-mail: luggen.r@valaiscom.ch

Inscriptions: auprès de la collègue Madeleine Oberli, rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice, **jusqu'au 8 décembre** au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier (pour celles ou ceux qui auraient égaré ledit talon, avec une carte postale), ou par téléphone au 024 485 25 28 ou madoberli@netplus.ch

Veillez respecter le délai s.v.p.

Frédéric Imhof

Jeu **PV Genève**

13 décembre

dès 10 h 30

Genève

UOG

Place

des Grottes 3

Fête de Noël

Noël approche, la fièvre des cadeaux à trouver va vous gagner, que c'est difficile d'avoir une idée pour chacun... Offrez-vous donc, à vous-même, le cadeau d'un moment de camaraderie et d'amitié!

Comme l'année dernière, nous vous donnons rendez-vous jeudi 13 décembre dès 10h30 à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève (bas de la Servette). Après la petite cérémonie des diplômes aux jubilaires, nous continuerons par l'apéritif vers 11h30, moment auquel vous pouvez aussi nous rejoindre. Le repas suivra vers 12h15: José Costa Vidreiro nous concocte un menu sympathique. Notre ami André Balmer est déjà en train de confectionner les glaces du dessert, merci d'avance. Roger Wyss et ses musiciens seront de retour.

Le nombre de places est limité, inscrivez-vous rapidement aux n°s de tél. 022 796 33 50 ou 022 794 06 50, répondants à disposition. Dernier délai vendredi 7 décembre.

Une participation financière de 12 fr. par personne sera encaissée sur place (apéritif, entrée, repas, dessert, café et une bouteille de 50 cl de vin pour 2 personnes). Avec cette petite augmentation de la participation, nous voulons faire, en votre nom, un geste de solidarité à la veille de Noël.

Ceux qui ont oublié de commander leur agenda SEV 2012 pourront l'acheter directement auprès du caissier.

Merci d'apporter votre bonne humeur.

Le comité

Loisirs

Jeu **Cave GESTL**

29 novembre

16 h 00 à 20 h 00

Lausanne

Dépôt tl

Perrelet

Ouverture de novembre

Ouverture de la cave GESTL du jeudi 29 novembre de 16h00 à 20h00. Nous vous attendons pour partager un chaleureux moment de convivialité. Réservez d'ores et déjà la date du 21 décembre pour notre grande ouverture de Noël de 15h00 à 21h00. Nous vous rappelons que de nombreuses actions vous seront présentées, ainsi qu'une dégustation. Vous pourrez vous réchauffer avec la fameuse soupe aux pois de notre chef. Nous vous prions de vous inscrire au n° 079 394 72 09 ou directement auprès de notre président Ueli.

Votre comité GESTL

Décès

Gertrud Bauder, veuve de Cyril, Granges; décédée le 28 octobre dans sa 67^e année. PV Biel-Bienne.

Marie-Louise Bettex, veuve de Pierre, Bulle; décédée le 14 novembre dans sa 84^e année. PV Vaud.

Charles Brandenberger, Aigle; décédé le 9 novembre dans sa 99^e année. VPT La Plaine du Rhône.

Georges Brohy, chef du mouvement, Delémont; décédé le 2 novembre dans sa 73^e année. PV Jura.

André Grobet, employé d'exploitation, Nyon; décédé le 21 mars dans sa 93^e année. PV Genève.

François Croz, monteur de voies, Payerne; décédé le 10 octobre dans sa 82^e année. PV Vaud.

Beat Staudenmann, ouvrier spécialisé à la manœuvre, Ipsach, décédé le 30 septembre dans sa 71^e année. PV Vaud.

Fritz Vacheron, aiguilleur de pavillon, Genève; décédé le 31 octobre dans sa 78^e année. PV Genève.

wascosa

Die WASCOSA AG ist ein führendes Unternehmen im internationalen Bahntransport mit Sitz in Luzern. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine technisch orientierte und initiative Persönlichkeit wie Sie, als

Technischer Mitarbeiter Qualitätssicherung (m/w)

Ihre Aufgaben

In dieser Aufgabe sind Sie für die Weiterentwicklung und Sicherstellung der Qualitätsziele im Bereich Instandhaltung und Neubau von Güterwagen verantwortlich. Sie führen Produkt- sowie Werkstatt-audits durch, überwachen und stellen sämtliche Werkstattleistungen sicher. Fertigungskontrollen und Endabnahmen bei Neubau gehören ebenfalls dazu. Sie arbeiten bei ausgewählten Projekten wie z.B. der Ausbau des Werkstattnetzes, Neubau sowie die Projektentwicklung mit Kunden sowie Lieferanten mit. Diese Aufgaben sind nach Bedarf mit einer Reisetätigkeit in Europa verbunden.

Ihr Profil

Sie sind eine leistungsbereite Persönlichkeit mit einer abgeschlossenen technischen Berufsausbildung. Im Weiteren weisen Sie über Berufserfahrung im technischen Bereich aus und haben im Idealfall bereits in der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen gearbeitet. Sie verfügen über sehr gute Deutsch- und gute Englischkenntnisse, sind belastbar, flexibel und überzeugen mit Ihrer kollegialen und selbstständigen Persönlichkeit.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine attraktive Herausforderung in einem dynamischen, internationalen Marktumfeld und einem Unternehmen mit starker Identität. Werden Sie Teil einer wachsenden Unternehmung in der selbstständiges Arbeiten gross geschrieben wird. Eintritt ab sofort oder nach Vereinbarung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen inkl. Foto senden Sie bitte an: WASCOSA AG, Domenica Bruno, Human Resources, hr@wascosa.ch

■ PV Vaud – Assemblée du 31 octobre 2012

En savoir plus sur l'ATE

En présence de plus de cent membres, notre président Daniel ouvre l'assemblée en remerciant la fanfare les Cuivres du Talent qui enjolive nos assemblées. Dans les informations, Daniel nous parle des différents points chauds propres à notre sous-fédération, suite à l'assemblée des délégués tenue à Brenscino en compagnie du collègue Brasey. Les principaux sujets abordés sont les suivants: exposé du nouvel administrateur, une nouvelle comptabilité pour les sections, FARES et Conseil des aînés représentés par notre collègue de Genève Serge Anet, objectif 2013, une cotisation de solidarité qui creuse un fossé entre actifs et retraités, un nouveau règlement de gestion que les sections devront adapter. Rappel: l'Assemblée des délégués et le Congrès qui auront lieu à Berne au printemps 2013.

■ Exposé du président SEV

Giorgio Tuti a relevé principalement les sujets importants: la répartition de la fortune en Suisse, les cotisations dont l'augmentation a été refusée par la PV, les conventions collectives de travail, la question de la reprise de l'assurance SEV avec Helvetia qui offrirait davantage de garantie, les facilités de transport qui deviendront imposables pour les actifs, les augmentations tarifaires prévues en décembre, spécialement le prix de l'abonnement général pour les retraités, le recrutement et la commission féminine.

■ Séance de la commission des femmes du 3 octobre

Quelques évènements à venir

La commission regrette la démission de Silvia Lüthi. La commission des femmes de l'USS observe les décisions politiques en matière d'ouverture des magasins et à propos du débat sur les droits de garde des enfants. En matière d'égalité salariale, l'USS estime que femmes et hommes doivent avoir le même salaire sans exception. Le SEV met la

■ Election du comité 2013–2016

Suite aux démissions des membres: Albert Blondel, Raymond Annen, Charlotte Tissot, Gérard Gilléron, le comité sera formé des membres sortants suivants: Jean-Pierre Genevay, Serge Matthys, Marcel Martignier, Jacques Fivaz, et Daniel Turin, auxquels viendront s'ajouter Francine Martin, Christian Gaus et René Guignet. La répartition des différents postes se fera à l'interne du comité. Le président remercie tour à tour les démissionnaires, les sortants et les nouveaux, ceci sous les applaudissements de l'assemblée. Aucune modification importante n'est nécessaire à notre règlement de gestion.

■ Vision de l'ATE

Notre oratrice du jour, Valérie Schwaar, est présentée par notre vice-président: députée socialiste au Grand Conseil vaudois, elle est secrétaire générale de l'ATE, section vaudoise. Dans son exposé très détaillé, avec clichés à l'appui, elle présente à l'auditoire de cheminots acquis à la défense des transports publics ce qu'est l'ATE et met en avant cinq mythes qui existent en Suisse: 1 route ou rail c'est égal; 2 la Suisse investit essentiellement dans le rail; 3 le trafic individuel motorisé couvre ses frais; 4 le problème des transports, ce sont les pendulaires; 5 le transfert modal est la solution contre les bouchons. A l'aide de statistiques officielles, M^{me}

Schwaar développe à tour de rôle ces mythes et présente les points positifs et négatifs relatifs aux deux moyens de transport; il s'avère que dans la plupart des cas, le rail est beaucoup plus positif (économie d'énergie, efficacité, investissements, couverture des frais, pendularité, solution contre les bouchons). Elle développe ensuite les enjeux politiques des transports.

■ Et l'ATE dans tout ça ?

Elle encourage les transports publics et pas la mobilité, mais la fait évoluer. Elle fait évoluer la vision de la mobilité par des campagnes de votation et des récoltes de signatures (référendum contre la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire, Initiative ATE et/ou contre-projet FAIF, lancement éventuel d'un référendum contre le 2^e tube au Gothard, pétition contre le démantèlement du trafic régional). Après plusieurs questions, un tonnerre d'applaudissements salue la prestation de notre oratrice. Conclusion heureuse: le soussigné est fier de lui remettre plus de cent signatures, soit l'ensemble des membres présents, concernant la pétition contre le démantèlement du trafic régional. A noter: l'entier de l'exposé peut être consulté sur le site www.ate-vaud.ch. Après avoir remercié notre oratrice ainsi que les membres pour leur présence, le président lève l'assemblée.

Albert Blondel, secrétaire

pas voir de grand changement. C'est une année de congrès SEV et de congrès des femmes USS. L'Equal pay day aura lieu peu après le 8 mars et un flyer a été conçu à ce sujet. La révision des lignes directrices des femmes SEV est presque terminée: il a fallu adapter le nom de la commission à celui inscrit dans les nouveaux statuts du SEV. *J. Truttman, S. Held*

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10937 ex. (total 46039 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 6 décembre 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 29 novembre à 10 h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 26 novembre à 10 h.

SEV

Réglementation de la cotisation 2013

Le comité SEV a accepté, lors de sa séance du 24 août 2012, une augmentation modérée de la cotisation, afin de stabiliser à long terme la situation financière du SEV (voir l'article détaillé dans *contact.sev* n° 17). Ainsi, pour l'année 2013, la réglementation suivante est appliquée:

■ Actifs	
Cotisation de base	CHF 30.40
■ Pensionnés	
Membres payant la demi-cotisation	CHF 15.20
Membres payant 1/4 de cotisation	CHF 7.60
Membres payant 1/8 de cotisation	CHF 3.80

Il s'agit ici de la cotisation de base SEV. S'y ajoutent les cotisations de la sous-fédération, de la section, et éventuellement celle du groupe.

■ Réglementation pour les pensionné(e)s et veuves

Les rentes AVS 2013 étant augmentées, les limites des revenus des différentes catégories de cotisation sont adaptées pour les pensionnés.

Membres à demi-cotisation (cotisation entière pensionné)
Revenu des rentes: à partir de CHF 3510.00 par mois

Membres à quart de cotisation (demi-cotisation pensionné)
Revenu des rentes: à partir de CHF 2340.00 par mois

Membres à un huitième de cotisation (quart de cotisation pensionné)
Revenu des rentes: moins de CHF 2340.00 par mois

Le revenu des rentes déterminant est composé des prestations de la Caisse de pensions et des rentes AVS/AI du membre, ainsi que des éventuelles rentes de la CNA.

■ Conférence des présidents RPV – Brenscino, 15 et 16 octobre

Inquiétudes diverses parmi les présidents RPV

Les points centraux de la conférence étaient le projet Netz de Cargo et les effets sur les autres Divisions ainsi que le projet « être motivé par les collègues à être actif syndicalement ».

Des groupes de travail ont planché sur ces sujets. Comme dans toutes les associations en Suisse, il existe une mentalité assez individualiste: je rentre chez moi directement après le travail, je ne fais rien à côté du travail avec les collègues, je paie ma cotisation mais je ne veux rien faire d'autre pour le collectif. Que peut-on faire contre cela? Ce qui est essentiel est la discussion face à face, créer un rapport de confiance, expliquer ce que signifie la solidarité, soigner les contacts, etc. Lorsqu'une personne a un problème avec

l'employeur parce qu'elle est engagée syndicalement, le SEV est là pour garantir sa protection. Pour motiver les travailleurs, on peut organiser des apéros ou repas en fin d'assemblée et demander aux membres quels sont leurs désirs et opinions. Il n'y a aucune recette miracle, mais la palette de possibilités est large. Heinz Schneider va mettre toutes ses idées sur papier, réaliser une brochure et la distribuer.

Notre responsable migrations se fait du souci quant à la situation actuelle aux CFF. On parle un peu partout de suppressions de postes et ce sont souvent les petits salaires qui sont concernés en premier. La journée de la commission migrations aura lieu le 1^{er} décembre à Olten.

Dani Purtschert, président GPK, se retire pour l'AD 2013 et on cherche donc quelqu'un pour le remplacer. La commis-

sion centrale est également en sous-effectif de deux personnes. Les personnes intéressées peuvent s'adresser à leur président ou au président central Eggenberger.

Les actualités CFF et CoPe ont été discutées. Le taux de satis-

faction du personnel a encore reculé et atteint les 55%. Beaucoup ne remplissent pas le questionnaire par peur des représailles, car il est relativement facile de retrouver qui a répondu. Les collaborateurs temporaires sont soumis éga-

lement à la LDT. La conférence des présidents a rédigé un communiqué à propos de CFF Cargo et des inquiétudes engendrées par la situation.

La commission centrale RPV

A propos du démantèlement chez CFF Cargo – communiqué de la conférence des présidents RPV

■ Les Divisions devraient être à nouveau réunies. Aujourd'hui chaque Division travaille dans son coin, sans se préoccuper des autres. Ceci sous le nom CFF, qui devrait être une seule entreprise.

■ On met le personnel du triage devant l'alternative « Accepte ou meurs » (Friss oder stirb en allemand).

■ Les supérieurs manquent de tact envers les collaborateurs qui perdent leur emploi.

■ Manque d'estime envers les très anciens collaborateurs lors de réorganisations.

■ Les anciens collaborateurs ne remplissent plus les exigences et sont remplacés par des jeunes.

Cargo n'estime pas nécessaire de continuer à les former pour qu'ils soient à jour, mais les estiment coupables et ils en paient les frais en perdant leur emploi.

■ Un ancien collaborateur qui s'est tenu à jour au niveau formation perd son travail. Peu de temps après, un apprenti ayant terminé la formation se voit offrir un contrat fixe dès janvier 2012. Les anciens doivent être remplacés par des jeunes, c'est le leitmotiv.

■ Cargo a manqué l'occasion de continuer à former ses collaborateurs pour qu'ils soient à jour, c'est une claire défaillance de l'entreprise. **RPV**

■ VPT Services ferroviaires

Amélioration de la CCT

Bonne nouvelle: il y aura davantage dans l'enveloppe salariale des employés elvetino. La section a tenu sa séance en octobre à Berne.

Cette section est multilingue, mais la traduction simultanée permet à tous de suivre les négociations. Grâce à de constants efforts de recrutement, en particulier du comité, la section est celle qui a grandi le plus vite au SEV: elle compte désormais 500 membres!

Grâce à ce fort taux de syndicalisation, le SEV (avec Unia, car une partie des employés est syndiquée chez eux) a réussi à améliorer la CCT elvetino. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a présenté les résultats: il y aura une réelle augmentation de salaire automatique à l'avenir, seul le ren-



Beatrix Roschi est la 501^e membre de la section des Services ferroviaires. Ici aux côtés de Ely Wüthrich, présidente de la section.

chérissement doit être encore négocié séparément. La contribution aux frais d'exécution des non-syndiqués a été doublée et dès un pourcentage de travail de 50% un contrat fixe doit être proposé au lieu du contrat d'auxiliaire, les employés à temps partiel entre 50 et 60% ont droit à deux jours de congé par semaine (dont un jour fixe). Aucun accord n'a par contre été trouvé concernant les conséquences de licenciements anti-syndicaux. Il y a des améliorations également

en ce qui concerne les jours de congé payés et les indemnités et frais. Le salaire de base a également été augmenté à 3700 francs (13 salaires par année, pour les gens non qualifiés). Des qualifications supplémentaires donnent droit à davantage de salaire. Giorgio Tuti a exposé les actualités du syndicat et parlé des finances. Il a souligné que le SEV était sain. Pour lui, les syndicats ne sont pas un modèle révolu mais au contraire ils ont beaucoup d'avenir! **pan/Hes**

■ Sous-fédération SBV

Conférence SBV

La conférence des délégués SBV a eu lieu le 23 octobre au Parkhotel Brenscino en présence de 30 délégués et quelques invités.

Le jour précédent a eu lieu une journée de formation sur le thème de la participation avec Markus Heubi, du service des ressources humaines des CFF, comme orateur. Son exposé et les compléments apportés par Marcel Ruoss, président CoPe, ont aidé à se familiariser avec ce thème et à formuler quelques demandes essentielles en matière d'élections, de durée d'engagement, de rôles et de dédommagements du travail en CoPe (des informations supplémentaires suivront prochainement à ce propos). Fritz Augsburg, président CoPe I, a pu faire profiter les participants de sa longue expérience en la matière. Le bud-

get SBV 2013 a été accepté et des élections ont eu lieu pour la prochaine période administrative. La même équipe a été reconduite, mais la période ne court que jusqu'à fin 2013, puisque la sous-fédération fusionnera à cette date avec la VPV. La SBV a pris congé de Gilberte Imboden, puisque son engagement était à durée déterminée jusqu'à fin 2012. Elle a pu visiter de nombreux lieux de service, discuté avec les membres et présenté le SEV aux personnes non syndiquées.

Mani Schaffer, président de la conférence et Markus Wittwer, vice-président, ont mené cette rencontre avec brio. A l'issue de cette journée, les délégués avaient la possibilité de rencontrer les délégués VPV ainsi que les collègues du team de direction région Tessin et du secrétariat régional de Bellinzone.

Le secrétaire, Urs Schopfer

Angle droit

Assurances sociales: nouveautés 2013

Voici quelques informations sur les principaux changements à partir de 2013 dans les assurances sociales. D'éventuelles autres modifications ne nous sont pas connues à l'heure de rédiger ces lignes.

AVS/AI 1^{er} pilier

Le Conseil fédéral adapte les rentes AVS/AI et les montants destinés à la couverture des besoins vitaux des prestations complémentaires à l'évolution des salaires et des prix (indice mixte) au 1^{er} janvier 2013. Les montants limites permettant de fixer le salaire coordonné dans la prévoyance professionnelle seront également adaptés à cette date.

Le montant de la rente minimale AVS/AI passera de 1160 à 1170 francs par mois et celui de la rente maximale de 2320 à 2340 francs. Les montants annuels des prestations complémentaires destinées à couvrir les besoins vitaux passeront de 19050 à 19210 francs pour les personnes seules, de 28575 à 28815 francs pour les couples et de 9945 à 10035 francs pour les orphelins. Les allocations pour imposables seront également adaptées.

Le montant de la cotisation minimale AVS/AI/APG pour les indépendants et les personnes sans activité lucrative passera de 475 à 480 francs par année, celui de la cotisation minimale dans l'AVS/AI facultative de 904 à 914 francs.

Coût de l'adaptation des rentes AVS/AI

L'adaptation des rentes engendre des dépenses supplémentaires d'environ 395 millions de francs: 341 millions pour l'AVS, dont 67 millions à la charge de la Confédération (19,55% des dépenses), et 54 millions pour l'AI, dont 20 millions à la charge de la Confédération (37,7% des dépenses). L'adaptation des prestations complémentaires à l'AVS et à l'AI engendrera quant à elle des dépenses supplémentaires de 0,7 million de francs.

LPP 2^e pilier

Les rentes de survivants et d'invalidité du régime de la prévoyance professionnelle obligatoire doivent être périodiquement adaptées à l'évolution de l'indice des

prix à la consommation jusqu'à l'âge ordinaire de la retraite, selon la loi fédérale sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (LPP). Dès le 1^{er} janvier 2013, les rentes de survivants et d'invalidité qui ont pris naissance en 2009 doivent être adaptées au renchérissement des trois dernières années. Le taux d'adaptation est calculé sur la base des indices des prix à la consommation de 99,3 en septembre 2012 (base décembre 2010=100) et de 98,9 en septembre 2009, ce qui correspond à 0,4%. Si le montant des rentes dépasse le minimum légal prescrit par la LPP (rentes du régime surobligatoire), leur adaptation à l'évolution des prix est de la compétence de l'organe paritaire de l'institution de prévoyance, qui doit justifier celle-ci dans ses comptes annuels ou dans le rapport annuel.

Adaptation des montants limites dans la prévoyance professionnelle

Le montant de la déduction de coordination dans le ré-

gime obligatoire de la prévoyance professionnelle passera de 24360 à 24570 francs, et le seuil d'entrée de 20880 à 21060 francs. La déduction fiscale autorisée dans le cadre de la prévoyance individuelle liée (pilier 3a) sera de 6739 francs (contre 6682 aujourd'hui) pour les personnes affiliées au 2^e pilier et de 33696 francs (contre 33408) pour les personnes sans 2^e pilier. Ces adaptations entreront elles aussi en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

Assurance-maladie LAMal

En 2013, les primes standard de l'assurance obligatoire des soins augmenteront de 1,5% en moyenne, ce qui correspond à 5,70 francs par mois. Selon le canton, l'augmentation est comprise entre 0,5 et 4,4%. En tenant compte des moyens financiers mis à disposition par les pouvoirs publics pour subventionner ces primes, l'augmentation moyenne effective pour les assurés s'élève à 1,2%.

L'équipe de 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.

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:

- Tous les membres SEV peuvent participer à l'action 12.12.12 à l'exception du personnel professionnel SEV.
- La période de recrutement valable pour cette action est valable jusqu'au 12 décembre 2012.



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:

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

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.



Initiative populaire fédérale « Stop spéculation »

Les spéculateurs sont des requins

Les spéculateurs sur les produits alimentaires n'ont aucun scrupule. Une initiative veut les mettre en cage.

Le requin-tigre est un énorme animal de la famille des requins requiem, des carnivores



Jean Ziegler.

extrêmement voraces. Ce requin-tigre aux grandes dents et aux yeux noirs fait partie des habitants les plus craints de la

planète. Il colonise toutes les grandes mers tempérées et tropicales et pêche volontiers en eau trouble.

Les puissantes mâchoires du requin-tigre lui permettent d'exercer une pression de plusieurs tonnes au centimètre carré. Pour apporter suffisamment d'énergie à son organisme, il est perpétuellement en mouvement. Le requin-tigre est capable de détecter une goutte de sang diluée dans 4 600 000 litres d'eau.

Le spéculateur sur les denrées alimentaires travaillant à la bourse des matières premières agricoles de Chicago présente une grande similitude avec cette description du requin-tigre. Comme lui, il parvient à détecter ses victimes de très loin et à les détruire en un tournemain. Et ce, pour satisfaire sa voracité, autrement dit son insatiable appât du gain. Les lois du marché veillent à ce

que seule la demande solvable soit satisfaite. Elles laissent délibérément de côté le fait que l'alimentation constitue un droit de la personne humaine, un droit universel.

Le spéculateur sur les denrées alimentaires agit sur tous les fronts et engloutit tout ce qui peut lui rapporter quelque chose: il joue avant tout avec les terres, les moyens de production, les semences, les engrais et les denrées alimentaires.

Enfants morts, spéculateurs repus

Sur le marché mondial, les cours du riz, du blé et du maïs explosent. Le prix du maïs a augmenté de 63% ces douze derniers mois, celui du riz de 38,2%. Le prix du blé a doublé. Mais les spéculateurs réalisent des profits astronomiques. Dans les bidonvilles de la planète où vivent 1,2 milliard de pauvres selon la Ban-

que mondiale, les parents ne peuvent plus acheter suffisamment de nourriture. Leurs enfants meurent de faim.

«Genève est le centre mondial de la spéculation alimentaire.»

D'après l'ONU, un enfant de moins de 10 ans meurt de faim toutes les cinq secondes. Sur les sept milliards d'êtres humains que compte la planète, un milliard est en permanence très gravement sous-alimenté. La Suisse, et notamment Genève, est aujourd'hui le centre mondial de la spéculation sur les matières premières (denrées alimentaires avant tout), du fait des exorbitants privilèges fiscaux accordés.

Signez l'initiative!

Le 1^{er} octobre, la Jeunesse socialiste suisse (JSS) a commencé à récolter des signatures

pour son initiative populaire «Pas de spéculation sur les biens alimentaires». Elle vise à interdire la spéculation boursière sur les denrées alimentaires et à inscrire cette interdiction

dans la Constitution fédérale. Les spéculateurs en bourse jouent avec la vie de millions d'êtres humains. La suppression complète et immédiate de ce genre d'activité relève du bon sens. Je vous prie, conjointement avec Solidar Suisse, de soutenir cette initiative vitale de la JSS. A vos stylos!

Jean Ziegler

Article paru dans le magazine «Solidarité» de Solidar Suisse, l'œuvre d'entraide des syndicats et du Parti socialiste suisse: www.solidar.ch

www.juso.ch/fr/stop-speculation

EN VITESSE

Europe

La Confédération européenne des syndicats (CES) a appelé à une journée d'action et de solidarité le mercredi 14 novembre pour dénoncer les politiques de rigueur mises en place dans l'Union européenne et le démantèlement du modèle de protection sociale en Europe. Malgré ces réformes, parfois draconiennes, le chômage ne cesse de progresser, et dépasse les 25% dans certains pays comme l'Espagne et la Grèce. Cette vague d'austérité contribue à un appauvrissement généralisé des populations. Une politique d'investissements serait bien plus bénéfique pour relancer la croissance.

A Genève, les syndicats ont manifesté dans le quartier des banques pour protester contre le fait que ce sont les populations les moins favorisées qui passent à la caisse pour la crise bancaire et financière.

PELLET PIOCHE: Dès le 9 décembre, l'«Horaire Romandie 2013» entrera en vigueur!



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

du 24 au 31 août 2013
(8 jours)

Circuit en trains modernes et en trains historiques et des musées intéressants et voyage en bateau à vapeur historique.
sur quelques unes des nombreuses îles du Royaume du Danemark. Visite des petites villes pittoresques

Prix forfaitaire: CHF 2490.–

P R O G R A M M E

1^{er} jour, samedi 24 août 2013: à Copenhague via l'Allemagne

Voyage en train ICE direct au départ de Zurich HB ou Bâle CFF à destination de Hambourg, puis en ligne directe jusqu'à Copenhague.

2^e jour: Spécialités ferroviaires et trajets en tramways sur Seeland

Voyage en train Intercity jusqu'à Slagelse et en train à vapeur «VestsjællandsVeterantog» jusqu'à Tølløse en passant par une ligne sans trafic voyageurs régulier. Transfert en bus historique au musée de tram Skjoldenaesholm et visite du musée.

3^e jour: île de Bornholm dans la mer baltique

Excursion vers Bornholm, île danoise en mer baltique. Voyage en train de Copenhague à Ystad, une ville suédoise, puis en ferry rapide jusqu'à Rønne et grand circuit de l'île en car.

4^e jour: la capitale du Danemark et le château Hamlet

Dans la matinée, visite des principaux intérêts touristiques de Copenhague. L'après-midi, possibilité de participer à la visite facultative du château de renaissance Kronborg à Helsingør.

5^e jour: musée ferroviaire danois d'Odense

Voyage en train Intercity à travers l'île de Seeland, par le tunnel et le pont fantastique du grand Belt jusqu'à Odense sur l'île de Funen. Temps libre pour la visite du musée ferroviaire. L'après-midi, continuation du voyage à travers le petit Belt jusqu'à Fredericia sur l'île de Jutland, puis Århus.

6^e jour: grande excursion sur Jutland en train spécial

Circuit en train spécial, tiré par une loc NOHAB, appelé «Doryphore». Le train spécial vous conduira d'Århus à Vemb via Viborg et Struer. Le trajet continue sur une ligne privée via Lemvig jusqu'à Thyborøn. Le voyage du retour conduit via Vemb – Herning – Silkeborg jusqu'à Århus.

7^e jour: bateau à vapeur sur le lac de Silkeborg

Trajet en car jusqu'à Silkeborg et circuit en bateau à vapeur historique «Hjejlen» sur le lac Julsø de Silkeborg à Ry et retour. Visite du chemin de fer touristique Bryrup - Vrads et trajet en train à vapeur Dans l'après-midi, voyage en car jusqu'à Esbjerg et trajet en train jusqu'à Niebüll en Allemagne.

8^e jour, samedi 31 août 2013: voyage de retour sur des lignes intéressantes

Voyage en train IC direct de Niebüll à Mannheim en passant par le Holstein, la région industrielle de la Ruhr et en longeant le Rhin. Puis train ICE jusqu'à Bâle.



Inscription D'une île à l'autre et spécialités ferroviaires au Danemark du 24 au 31 août 2013

- Chambre individuelle désirée, supplément CHF 490.–
- Voyage en train en 1^{ère} classe désirée, supplément CHF 130.–
- Je suis membre du SEV
- Je suis / nous sommes membre(s) de l'ATCS, section

J'ai / nous avons une propre assurance-annulation et je renonce / nous renonçons à l'assurance obligatoire pour annulation de voyage.

Nom, prénom, Date de naissance

1.

2.

Adresse

NPA/Lieu

Téléphone privé

Portable

Remarques

Lieu/date

Signature

Compris: Voyage en train 2^e classe dès et jusqu'à Basel Badischer Bahnhof • Excursion en train à vapeur et visite du musée de tramway sur l'île de Seeland • Excursion à Bornholm en train, ferry rapide et autocar • Visite guidée de Copenhague • Visite du musée de chemin de fer du Danemark • Grand circuit «Jutland» en train spécial tiré par la locomotive «Doryphore» • Circuit en bateau à vapeur sur le lac de Silkeborg et voyage en train «Bryrup-Vrads» • Voyages en car et transferts selon le programme • 7 nuitées dans des hôtels de moyenne classe avec petit déjeuner • 7 repas principaux dans des restaurants • Documentation de voyage complète • Accompagnement SERV RAIL dès et jusqu'à Basel SBB

Non compris: Billets de train domicile - Basel Bad Bf. – domicile • Voyage en train 1^{ère} classe le 1^{er} et le 8^e jour, CHF 130.– • Supplément chambre individuelle, CHF 490.– • Assurance-annulation et SOS obligatoire, CHF 60.–

Envoyer à: SERV RAIL, Case postale 335, 3027 Berne ou inscription sous www.servrail.ch Renseignements: SERV RAIL, Tél. 031 311 89 51
Les conditions générales de vente de la SERV RAIL S.à.r.l. sont applicables

Insultes aux guichets contre le personnel de vente CFF

Dénoncez la violence verbale

Insultes grossières et menaces verbales sont en augmentation selon nos collègues du SEV qui travaillent derrière les guichets des gares CFF. Notre syndicat invite tous les employés CFF à dénoncer ces attaques via le système ESI afin de cartographier au plus près la montée de cette violence.

Pour l'heure, la sous-fédération du personnel des gares SBV n'est pas en mesure de donner des chiffres précis qui illustrent l'augmentation du nombre d'attaques verbales. Mais à entendre les agents qui travaillent derrière les guichets,

petites et grandes gares confondues, les cas de violence verbale se multiplient.

Western Union fait problème

Une enquête effectuée il y a une année par la SBV a confirmé que les transferts d'argent avec Western Union sont souvent source de conflits. Trois agents sur quatre ont dit avoir été agressés verbalement lors d'une opération de transfert d'argent. Une des causes de ces agressions réside dans le fait que de nombreux clients rechignent à livrer les informations personnelles exigées pour tout transfert d'argent. Suite à une intervention conjointe du SEV et de la commission du personnel, les CFF ont reconnu le problème et ils ont installé des guichets spéciaux Western Union dans les principales gares du pays. «Cet

exemple montre que les CFF savent agir si nous réussissons à clairement circonscrire un problème», commente Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV.

Les annonces ESI sont importantes

«Les agents qui travaillent derrière un guichet doivent impérativement dénoncer les attaques verbales via le système ESI», poursuit Elisabeth Jacchini. La récolte de ces données est très importante. Les CFF ne pourront pas ignorer ces chiffres et seront amenés à prendre des mesures complémentaires pour protéger leurs collaborateurs dont le nom devrait être supprimé de leur badge comme le revendiquent les agents de train.

Les files d'attente rendent les clients agressifs

«De longs temps d'attente rendent souvent les clients agressifs», relève Elisabeth Jacchini. «Une solution pour diminuer ces tensions serait d'augmenter le nombre d'agents au lieu de spéculer de manière excessive sur l'achat de titres de transports via les distributeurs automatiques,

par téléphone ou Internet.» Il ne faut pas oublier que tout ne peut pas être acheté en ligne, il faut toujours aller au guichet pour un certain nombre de prestations CFF, ne serait-ce que pour se faire rembourser un billet non utilisé.

Manque de tolérance

«Il me semble

que par le passé les gens étaient plus tolérants – relève une collègue qui travaille derrière un guichet – c'est certainement un phénomène social. Après quelques mots, certains clients deviennent plus aimables, mais la plupart restent dans le registre de l'agressivité. Si nous nous faisons insulter plusieurs fois de suite durant la même journée, c'est indispensable de faire une pause pour ne pas péter un câble.»

Aux CFF d'agir

«On ne peut pas changer la clientèle, mais c'est possible de mieux protéger le personnel et de lui offrir des cours de gestion des conflits, estime Elisabeth Jacchini. Les CFF devraient aussi engager davantage de personnel afin de diminuer les temps d'attente et le stress des agents. Côté clientèle, les heures d'ouverture des guichets devraient être mieux adaptées...»

Markus Fischer/AC

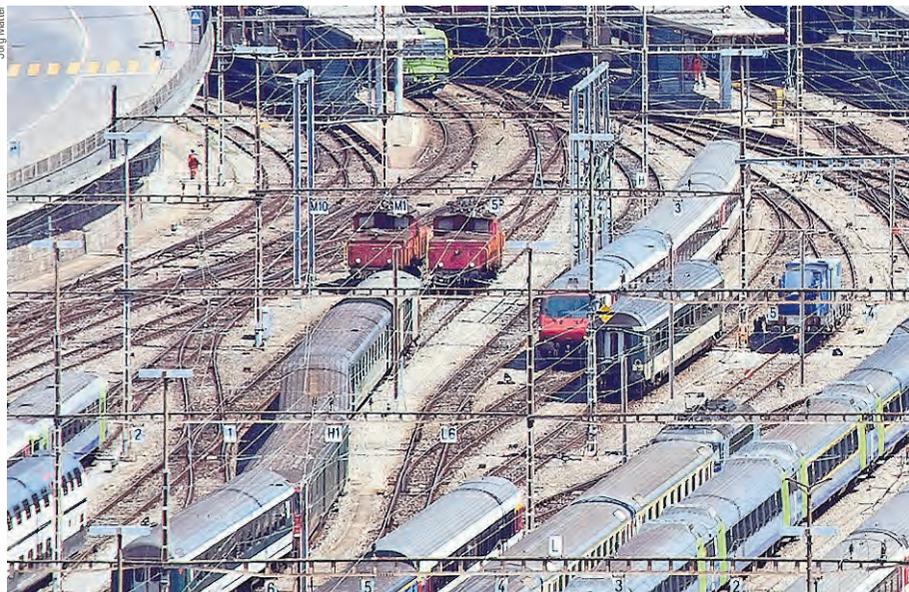


Elisabeth Jacchini incite les agents de vente CFF à systématiquement dénoncer les attaques verbales qu'ils subissent.

Annonce ESI

Aux CFF, tous les incidents liés à la sécurité sont répertoriés dans le système ESI (Ereignisdatenbank sicherheitsrelevanter Informationen – banque de données des annonces). Cela concerne aussi bien des problèmes techniques qu'humains. Les formulaires sont disponibles sur l'Intranet des CFF.

Photomystère: «Où a été prise cette photo?»



Le nouveau concours de **contact.sev**: dans chaque numéro de notre journal, vous trouverez désormais à cet emplacement une photo. Vous êtes invités à répondre à la question «Où a été prise cette photo?» ou «Qu'est-ce que c'est?»

A chaque parution vous pourrez gagner **40 francs en chèques Reka.**

La gagnante ou le gagnant sera tiré(e) au sort parmi les réponses justes.

Le nom de la gagnante ou du gagnant, ainsi que la bonne réponse seront publiés dans le numéro suivant. Sur notre site Internet www.sev-online.ch vous trouverez également la bonne réponse.

Conditions de participation:

Par carte postale:

Inscrivez votre réponse, votre nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale à nous retourner jusqu'au mercredi 28 novembre 2012 à: Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail:

Envoyez votre réponse, votre nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: mystere@sev-online.ch

Sur Internet:

Allez sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Aucune correspondance ne sera tenue pour ce concours.