

Pour une AVS forte

L'initiative demandant de taxer les successions pour financer l'AVS a été déposée. **Page 9**



Ticket Point Genève

A Genève, le guichet CGN vend aussi avec succès les billets CFF. **Page 15**



François Sottas

Il représente le personnel au sein du conseil d'administration des tpg. **Page 19**

Le service public est sous pression

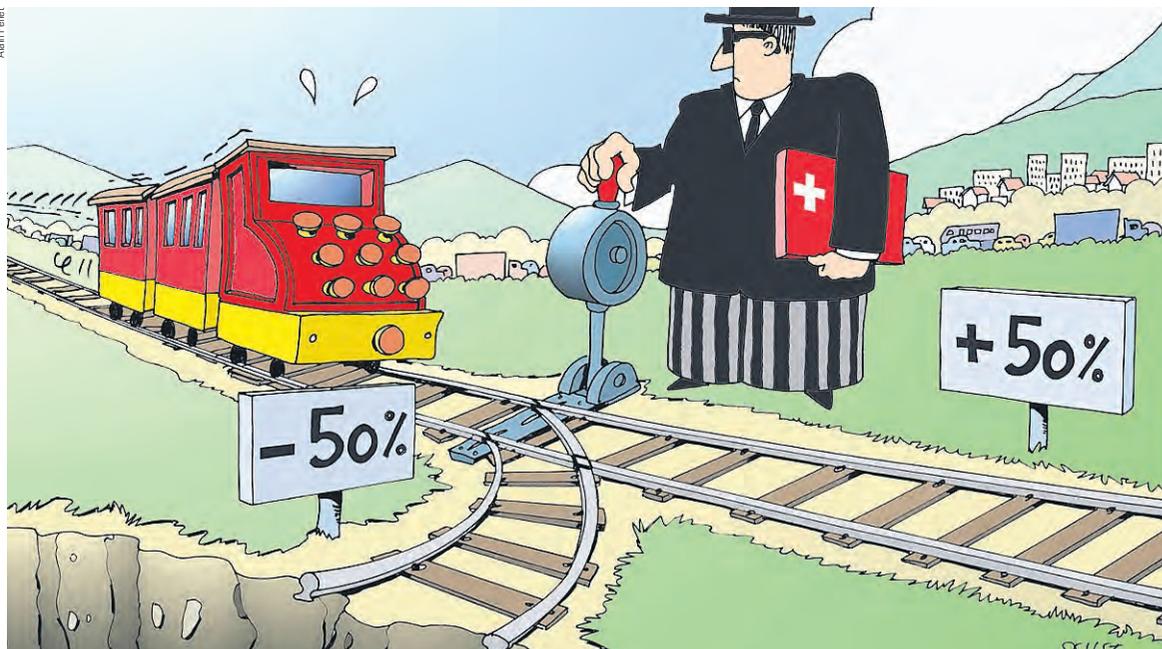
Le revers des économies

Le personnel du service public ne veut plus de nouvelles coupes dans les budgets, les syndicats proposent des contre-mesures.

D'un côté, on accorde des cadeaux fiscaux aux grosses fortunes, de l'autre côté on sabre dans les dépenses du secteur public, mettant le personnel sous pression. **Dore Heim**, responsable du dossier service public à l'USS, nous

fait part de son analyse sur les conséquences de ces coupes budgétaires en général et leurs incidences sur les salaires des femmes en particulier.

Interview pages 6 et 7



Deux coachs pour les sections SEV qui défendent les intérêts du personnel CFF

Lors de sa dernière séance, le comité SEV a décidé d'engager deux coachs à 60 % pour soutenir les sections de notre syndicat dont les membres travaillent aux CFF.

Page 2

Lausanne : action des conducteurs de bus tl

Chaud devant !

■ Les tl ont refusé de mettre un autocollant sur la porte avant des bus afin d'inviter les usagers à monter en hiver par les portes arrière (histoire d'épargner les coups de froid aux conducteurs). Hop, ni une ni deux, la section VPT tl a décidé de poser elle-même les autocollants. *Page 5*



ÉDITO

Solidarité

Le 3 mars nous sommes appelés à voter sur l'article constitutionnel sur la famille, le 7 mars sera l'Equal Pay Day et le 8 mars la Journée internationale de la femme. Nous avons donc devant nous trois dates où il est question d'égalité hommes - femmes, un thème largement abordé dans les pages de ce numéro de contact.sev.

Ceux qui croient, ou voudraient faire croire, que la discrimination entre les sexes n'est plus un thème d'actualité en Suisse, devraient comprendre pourquoi existe l'Equal Pay Day : dans notre pays, les femmes gagnent 18,4% de moins que les hommes, elles doivent donc travailler jusqu'au 7 mars pour enfin gagner autant ce que les hommes ont gagné jusqu'au 31 décembre. Pour mieux comprendre le pourquoi de cette journée, on peut dire les choses autrement : l'Equal Pay Day devrait être le 31 décembre, jour auquel femmes et hommes percevront le même salaire annuel pour un travail égal. Malheureusement, aujourd'hui, nous n'en sommes pas encore là. Les femmes doivent travailler jusqu'au 7 mars pour atteindre le même revenu touché par les hommes l'année précédente.

Le syndicat, avec ses membres masculins, ne peut pas accepter cette situation. L'Equal Pay Day est donc aussi un jour pour les hommes, un jour de solidarité !

Peter Moor,
rédacteur en chef de contact.sev

EN VITESSE

Ely Wütrich a réalisé
24 adhésions

■ Ely Wütrich, présidente de la section VPT services ferroviaires, a totalisé en 2012 24 adhésions et non 19 comme indiqué par erreur dans le n° 2 de *contact.sev*. Nous présentons à la fois toutes nos excuses et toutes nos félicitations à cette présidente très active qui travaille chez elvetino.



E. Wütrich

FAIF: signal fort

■ Le développement de l'infrastructure ferroviaire pourrait bel et bien toucher 6,4 milliards de francs supplémentaires pour les travaux jusqu'en 2025. Dans le cadre du projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF), la commission des transports du National s'est alignée le mardi 19 février sur le Conseil des Etats pour doubler quasiment les moyens initialement prévus. La décision a été prise par 14 voix contre 5. Pour la majorité, l'urgence des projets existants et l'amélioration nécessaire de l'équilibre régional justifient une enveloppe de cette ampleur. Le Conseil fédéral avait pour sa part proposé de libérer 3,5 milliards pour la première étape FAIF.

Neuchâtel: monstre
manif de soutien au
personnel de l'hôpital
«La Providence»

■ Samedi 16 février, une imposante manifestation de solidarité a été organisée à Neuchâtel avec les 22 employés licenciés de l'hôpital «La Providence». Les quelque 2000 participants à ce rassemblement ont dénoncé le non-respect du droit de grève et les licenciements abusifs. Cette manifestation montre à quel point il est urgent d'introduire des améliorations dans le Code des obligations, afin de prévenir les licenciements liés à l'activité syndicale.

Le comité SEV a accepté le coaching des sections et créé deux postes

Des parrains pour les
sections CFF

Les membres recrutent les membres: c'est la recette du succès du SEV. Et dans le but de s'améliorer, les sections CFF recevront du soutien de la centrale.

Le fantôme du recruteur professionnel a toujours hanté le comité: dès qu'on parle coaching des sections, il réapparaît. La «menace» est maintenant bien réelle, puisque le comité a accepté un projet de coaching qui démarrera tout d'abord comme projet sur deux ans. Déjà dans le concept du projet «Recruter et syndiquer» en 2008, il était prévu d'encadrer plus étroitement les sections CFF. En raison du manque de possibilités en matière de personnel, cette partie était restée en suspens. Dans le rapport final, Jérôme Hayoz, responsable du projet, avait expliqué

au comité que cela avait clairement manqué. Il faut maintenant combler cette lacune: dans le nouveau concept, que le comité a adopté, certes pas à l'unanimité mais à la majorité évidente, il est prévu de créer deux postes à temps partiel (chacun 60%).

Plus proche des membres

Ces deux personnes ne seront pas engagées expressément comme recruteurs mais comme coachs de section. Leur première tâche sera de procéder à un inventaire et d'évaluer quelles sections ont besoin de soutien et dans quelle mesure. On pense surtout aux sections CFF, car les sections de la sous-fédération VPT ont chacune un ou une secrétaire syndical(e) qui leur est attribué(e) et qui les seconde dans de nombreuses tâches. «Ces coachs seront très souvent dans le terrain, ils visiteront les sections et aideront les comités lors d'actions, de re-

crutement notamment. Et s'ils trouvent encore du temps, ils pourront aider au lancement de campagnes», a expliqué Hayoz.

Il s'est en effet avéré que les campagnes 11-11-11 et 12-12-12 ont énormément stimulé le recrutement. Elles ont motivé de nombreux collègues à aller chercher de nouveaux membres. Des voix se sont d'ailleurs fait entendre au sein du comité comme quoi il fallait mettre les moyens dans ce genre de campagne au lieu d'axer sur le coaching.

Pas de changement du principe de base

Le président SEV Giorgio Tuti a été très clair là-dessus: «Nous voulons faire le coaching mais pas pour autant abandonner les campagnes!» En septembre, le comité recevra déjà un rapport intermédiaire qui définira les priorités de ce coaching. D'autres rapports seront établis pour le co-

mité, en novembre 2013 et en été 2014. Fin 2014, il faudra décider de la suite à donner au projet. Le plafond budgétaire a été fixé par le comité à 500 000 francs, qui comprend les salaires et l'infrastructure.

Le marketing attendra

Le comité n'a pas encore tranché en ce qui concerne le marketing, qui est pour l'instant mal structuré et repose sur de nombreuses personnes différentes aussi bien à la centrale que dans les sous-fédérations. Le projet soumis au comité prévoyait une enquête approfondie afin de déterminer si des mesures devaient être prises. Selon le comité, la différence entre marketing et recrutement n'est pas encore bien établie. Il a donc décidé de reporter ce point à novembre, lorsque le deuxième rapport intermédiaire sur le concept de coaching sera disponible.

Peter Moor/Hes

LE COMITÉ EN BREF

■ Le comité a adopté les **thèmes centraux du SEV pour 2013**. En plus du Congrès, il y aura cette année l'initiative AVSpus et une attention particulière portée au trafic marchandises. *contact.sev* reviendra en détail là-dessus dans le prochain numéro.

■ Le comité a également demandé à la direction d'instaurer un **système de contrôle interne au SEV**. Le SEV y est obligé au niveau légal vu sa taille.

■ La direction a reçu le feu vert pour développer un **nouveau système salarial**. Basé sur le modèle Abakaba, largement répandu en Suisse, le nouveau système devra être

plus transparent et planifiable. Un groupe de travail paritaire accompagne sa mise en route.

■ Celui qui ne paie pas ses cotisations au SEV à temps recevra non seulement un rappel mais sera aussi sanctionné. Le **courrier de rappel** sera complété avec un texte explicite. Dès le deuxième rappel des frais seront facturés.

■ Les **saisonniers du lac Majeur** verront leur cotisation quelque peu diminuer. Ils ont une situation particulière en matière de revenu puisqu'ils ne travaillent que durant la belle saison, et en plus ils ont de bas salaires. Il ne faudrait donc pas que le prix les dissuade de devenir membres

SEV, surtout que leurs postes ont été sauvés l'année passée grâce au SEV et à leur mobilisation.

■ Le comité a donné le feu vert à la **fusion** entre les sections TS Suisse orientale et TS Winterthur, ce qui donnera la section TS Suisse orientale.

■ Le comité a également autorisé la signature de la **convention d'entreprise** avec les Forces motrices de l'Avançon (FMA). Il s'agit d'une entreprise du secteur énergétique qui alimente en électricité les utilisateurs des communes de Bex, Gryon et Lavey-Morcles.

■ Le comité a entendu Oswald Sigg, ancien porte-parole et vice-chancelier de la Confé-

dération, membre du comité de l'**initiative «pour un revenu de base inconditionnel»**. Cette initiative demande que chaque personne en Suisse reçoive un salaire de base, qui «permette à l'ensemble de la population de mener une existence digne et de participer à la vie publique». Sigg a expliqué que le travail serait alors défini non plus par le salaire mais par son but et le travail salarié aurait alors autant d'importance que le travail communautaire, l'art ou le travail domestique. Davantage d'infos sur cette initiative sur www.inconditionnel.ch.

pmo/Hes

Gratuité des transports publics

Votation à Gland

Les citoyens de la commune de Gland sont invités ce week-end à voter sur une initiative populaire demandant la gratuité des transports publics pour les élèves de la commune.

La gratuité des transports publics est un thème qui réapparaît occasionnellement dans

notre pays. On se souvient que les citoyens du Locle l'avaient nettement rejetée en février 2004. Il y a des villes en Europe qui pratiquent la gratuité avec succès, c'est le cas d'Aubagne (France) et Hasselt (Belgique). Ce qui est certain, c'est que la gratuité fait débat: «Tout se paie, la gratuité déresponsabilise», affirment les adversaires; «la gratuité des transports publics permet de

limiter le trafic individuel et de rendre les déplacements accessibles à toute la population sans discrimination», rétorquent les partisans.

A Gland, la gratuité des transports publics pour les écoliers est demandée par voie d'initiative communale par des parents d'élèves. La Municipalité et le Conseil communal y sont opposés.

AC

Trois questions à Florence Golaz, municipale du Dicastère de la sécurité publique, de la population, et des transports publics

■ Pourquoi la Municipalité de Gland est-elle opposée à la gratuité des transports publics pour les écoliers ?

Si la majorité des citoyennes et des citoyens votent le 3 mars pour la gratuité, cela entraînerait une augmentation du budget communal de 800 000 à un million de francs. A noter que pour les élèves dont le domicile est situé à plus de 2,5 km de l'école, la commune finance intégralement le transport conformément à la loi. Notre commune fait beaucoup d'efforts pour développer les transports publics: en 2011 on consacrait 1,1 million de francs pour ce poste, en 2012 on est passé à 1,6 million.

■ Est-ce que la gratuité demandée par les initiants concerne beaucoup d'élèves ?

Pour les élèves des classes

enfantines et primaires, nous avons plusieurs bâtiments scolaires situés à proximité du domicile des élèves. Donc pour eux la question ne se pose pas. Cette initiative vise essentiellement les quelque 500 élèves du secondaire domiciliés dans les quartiers sud de la ville dont les classes sont regroupées au sein de bâtiments situés au nord de Gland. La distance maximale est d'environ 2 km.



F. Golaz

■ Que coûtent les transports publics pour un élève glandois ?

L'abonnement annuel Mobilis coûte 423 francs par élève, la commune offre une subvention de 135 francs. L'abonnement revient donc à 288 francs par

élève et par année. Nous pensons que c'est un prix raisonnable (1.50 franc par jour d'école). Si des familles ont des difficultés à payer cette somme, nous sommes prêts à les aider moyennant un dossier établi par nos services.

Propos recueillis
par Alberto Cherubini

La commune de Gland a attribué la licence du «Transport urbain de Gland» à CarPostal. Mais CarPostal soustraite entièrement l'exploitation à l'entreprise SAPJV (Société des auto-transports du pied du Jura vaudois) qui engage elle-même les chauffeurs et est propriétaire des bus.

La communauté tarifaire Mobilis se charge de l'encaissement des titres de transport.

BARRAUDMÈTRE

Eradiquer les asymétries

■ « Quand la femme se prétend capable d'édicter des lois, de commander des armées et de conduire des locomotives, elle est aussi ridicule que le serait le sexe fort s'il voulait porter des chignons, montrer ses épaules et allaiter des enfants. » Dépassé, ce discours d'Alexandre Dumas fils daté de 1872? Las, pas tant que ça! L'égalité réalisée est un mythe. Dans les faits, les femmes ne sont peut-être plus raillées quand elles quittent la sphère domestique, mais elles souffrent encore d'un traitement fortement défavorable.

Certes, on nous brandit l'adage «à travail égal, salaire égal». Mais c'est passer sous silence les difficultés qu'ont nombre de femmes à négocier à leur juste valeur leurs compétences lors des entretiens d'embauche. La fixation du salaire initial est essentielle pour réaliser l'égalité salariale car elle détermine souvent la progression salariale. Le retard pris au départ est rarement rattrapé par la suite.

C'est ignorer la cruelle réalité que les femmes sont surreprésentées dans les secteurs à bas salaires tels que l'économie domestique, la gastronomie ou encore le commerce de détail. Elles occupent les deux tiers des emplois rémunérés à moins de 4000 francs. Trop souvent, le travail des femmes est moins bien considéré que celui des hommes et donc moins bien payé. L'instauration d'un salaire minimum permettrait de corriger en partie ces inégalités salariales.

C'est faire fi des discriminations engendrées par la fixation d'un seuil d'entrée LPP fixé à 21 060 francs. Cela signifie concrètement que toutes les personnes gagnant moins que ce montant ne cotisent pas au 2^e pilier et ne peuvent préparer leurs futures retraites. Une fois de plus, ce sont les femmes qui sont les plus touchées par cette mesure inique. Les inégalités perdurent ainsi au-delà de la vie active.

C'est passer sous silence également que les femmes sont souvent poussées, en raison d'une répartition inégale des tâches quotidiennes, à baisser leur temps de travail et à voir leur revenu fondre proportionnellement. Et c'est enfin passer sous silence que ce que les femmes accomplissent pour leur famille en dehors de leur emploi est bien souvent considéré comme un passe-temps agréable, ne méritant pas d'autre reconnaissance que les sourires de leurs enfants... Il est temps de penser en hommes et en femmes du 21^e siècle et d'éradiquer ces asymétries!



Journée internationale de la femme, vendredi 8 mars 2013

Plusieurs rendez-vous auront lieu ce jour-là:

• **Genève:** 11 h 30 à 13 h, au BIT, rassemblement avec la participation de Guy Ryder, directeur général de l'OIT et de Charlotte Harland, deuxième dame de la République de Zambie.

• **Lausanne:** 11 h à 13 h 15, au bâtiment Géopolis de l'Unil: «Enjeux actuels autour de la parentalité et de l'égalité», table ronde.

• **Fribourg:** 18 h 30, Aula Magna, Université de Fribourg, «Femmes créatrices de paix», conférence de la soprano Barbara Hendricks, ambassadrice du Haut Commissariat de l'ONU aux réfugiés.

• **Vaud:** distribution gratuite du journal *8 Minutes* rédigé par des représentantes des syndicats, des partis de gauche et des mouvements féministes où il sera question du salaire minimum et des horaires d'ouverture des commerces.

Olivier Barraud

Quatre aiguilles qui pèsent lourd

La Suisse, au cœur du continent, est très bien intégrée au réseau européen. L'axe Rotterdam/Anvers-Gênes, celui qui relie les régions les plus dynamiques, Pays-Bas, Ruhr, Bad Württemberg, Italie du Nord et a justifié les Nouvelles Transversales Alpines, dans les deux composantes, Lötschberg/Simplon d'une part, Gothard d'autre part. Pour la Suisse l'intérêt est double : le transit européen est assuré, ce qui constitue une carte politique essentielle, et simultanément, notre pays est relié d'une manière optimale à ces centres économiques. Et grâce à l'ensemble Lötschberg/Simplon, la Suisse occidentale bénéficie pleinement de cette intégration.

Le corridor Rotterdam-Gênes porte le numéro 6 dans la nomenclature européenne.

Au nord, il bénéficie d'un tronçon de 160 km de ligne nouvelle exclusivement marchandises, la seule à ce jour sur le continent, de Rotterdam jusqu'à la Ruhr, équipé du

système de sécurité dernier cri ETCS. Maintenant s'ajoutent les lignes transalpines de base suisses qui seront complètement ETCS dans trois ans. Quant au reste de la distance, il s'agit de lignes classiques, dans un état très variable : amélioration certes, mais lente, de la capacité entre Karlsruhe et Bâle (la conseillère fédérale Doris Leuthardt vient de s'en plaindre à Berlin), et une situation difficile en Italie du Nord : le pire y côtoie le convenable. Il s'agit



aussi bien du débouché du Gothard que de celui du Lötschberg-Simplon. Avec l'Italie, notre ministre des Transports vient de signer une « déclaration d'intention » le 17 décembre dernier. La Suisse s'engage à investir 230 millions de francs en Italie, dans la continuité des 940 millions du « couloir de 4 m » au St-Gothard. Par contre, pas un centime n'est prévu pour l'amélioration du tronçon Iselle-Domodossola (19 km). Dans ce cas, il y a certes « intention » ; des groupes de travail se créent. Mais on est encore loin de réalisations concrètes.

La Suisse a déjà investi il y a une quinzaine d'années dans un premier couloir pour les trains de semi-remorques de 4 m de hauteur sur l'axe du Lötschberg-Simplon, précisément entre Frutigen et Domodossola. Une seule des deux voies a été abaissée dans certains tunnels ; les trains de semi-remorques font donc du « slalom » pour toujours emprunter la voie bénéficiant du plus grand rayon. La signalisation a été adaptée. Par contre aucune nouvelle aiguille n'a été posée en Italie pour fluidifier le système. Ainsi, après plusieurs déraillements, la vitesse de passage de 4 aiguilles a dû être limitée à 20 km/h dans deux cas et à 10 km/h dans deux autres. Par conséquent, le passage d'une voie sur l'autre prend jusqu'à 3 minutes

par aiguille pour un train de 500 m, avec évidemment interruption de la circulation en sens inverse. Plus d'une vingtaine de trains par jour. Bien sûr, les répercussions sur le trafic des voyageurs et la capacité globale de la ligne sont très pénalisantes. Ce n'est pas tout. Ces trains de semi-remorques qui vont au terminal de Novarre doivent passer par la gare de triage de Domo II où les voies ne sont que très partiellement adaptées aux deux types d'alimentation électrique suisse et italienne. Il en résulte des complications d'exploitation invraisemblables et des heures perdues pour des trains qui pourraient, idéalement, passer sans arrêt avec des locomotives bicourant. Cette situation perdure depuis 12 ans. Jusqu'à présent, toutes les protestations qui dénonçaient ces dérives coûteuses restaient sans effets sur le terrain. Maintenant, comme déjà dit, des groupes de travail italo-suisse vont se saisir du dossier. On va voir. Mais dans l'immédiat, on ne voit aucune somme destinée à installer des aiguilles adéquates et à améliorer l'interopérabilité des voies à Domo II. Pourtant, comme première mesure, une douzaine de millions de francs devraient suffire pour améliorer grandement les choses sur la ligne du Simplon Sud, composante la plus directe du corridor européen Rotterdam-Gênes, au surplus évitant le nœud saturé de Milan. Une douzaine de millions à mettre en regard des 1170 millions prévus au total pour le couloir de 4 m au St-Gothard. Le chemin de fer est un outil économique très performant. A condition de ne pas en faire un terrain de jeu pour Kafka. Au sommet de son art.

Michel Béguelin

La Confédération s'est mise en tête de supprimer des lignes ferroviaires régionales

Pétition déposée contre le démantèlement de lignes

La pétition contre le démantèlement des lignes ferroviaires a été déposée lundi 25 février à la Chancellerie fédérale.

Des mesures d'économie abruptes menacent les transports ferroviaires régionaux, puisque jusqu'à 175 des 300

lignes actuelles risquent d'être remplacées par des bus, dénonce la pétition. L'Association transports et environnement (ATE), le SEV, la Communauté d'intérêt pour les transports publics et Pro Rail Suisse s'insurgent.

Certes, l'Office fédéral des transports a assuré que les lignes ferroviaires régionales

peu rentables ne seraient pas systématiquement supprimées. Mais le danger de voir disparaître certaines liaisons demeure « bien réel », aux yeux des pétitionnaires. Pour eux, la qualité des transports publics ne doit pas faire les frais de mesures d'économie aveugles. Le projet d'ordonnance demandant d'examiner des alter-

natives économiques aux lignes n'atteignant pas une couverture des coûts d'au moins 50 % a mal passé auprès des principaux acteurs concernés. Lors de la consultation, les cantons s'y sont opposés, affirmant déjà tenir compte des coûts et recourir aux bus si nécessaire.

comm.



Le NSTcm est l'une des 175 lignes qui sont dans le viseur de la Confédération.

Action « froid » à Lausanne

Par grand froid, montez à l'arrière!

Vu le refus des tl d'apposer un autocollant pourtant utilisé dans la plupart des grandes villes suisses, la section VPT-tl a organisé une action de sensibilisation jeudi 21 février à la place Saint-François.

Les tl ont refusé de poser un autocollant invitant les usagers à utiliser en priorité les portes arrière des bus en cas de grand froid. C'est pourtant chose faite par plusieurs compagnies de transports publics suisses, à savoir à Bâle, à Fribourg et à Genève, entre autres. On sait en effet que les courants d'air incessants occa-

sionnés par l'ouverture des portes avant sont pénibles pour les chauffeurs et qu'ils souffrent de cette situation. Les refroidissements, voire gripes, sont très courants et il n'est pas facile de guérir rapidement dans ces conditions.

Enquête révélatrice

Une enquête du SEV a démontré que plus de 60% des conducteurs estiment que la porte avant du bus devrait être fermée et le même nombre dit souffrir des courants d'air, en particulier par grand froid.

Accueil plutôt mitigé

Les usagers ne comprennent pas toujours cette demande. Il y a ceux qui le faisaient déjà,



Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, et Johan Pain, président de la section VPT-tl, apposent « symboliquement » un autocollant sur un bus à la place Saint-François.



Quelques militants ont distribué un flyer explicatif aussi bien aux voyageurs qu'aux conducteurs.

pensant au bien-être des conducteurs. Mais certains estiment qu'il faudrait simplement bloquer l'accès si l'on ne veut pas que les voyageurs passent par là. Or, cet accès est utilisé par les personnes à mobilité réduite ou ceux qui auraient besoin d'un renseignement. Il s'agit pour le SEV de simple respect des conducteurs. Il est si facile de monter à l'arrière lorsqu'on n'a rien de particu-

lier à demander au chauffeur. Il ne s'agit pas d'une demande contraignante.

Pour Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, « les conditions de travail sont toujours plus difficiles, avec notamment les agressions que les chauffeurs subissent ». C'est donc un tout petit geste que de monter par l'arrière, qui sera bien apprécié.

Texte et photos: Henriette Schaffter

INFO

Dernière action pour Johan Pain... en tant que président de comité!



Johan Pain a mené sa dernière action syndicale en tant que président du comité de section SEV-tl jeudi dernier.

Il n'est en effet plus président depuis deux jours (un article sur son successeur paraîtra dans le prochain numéro,

puisque le nom de celui-ci n'est pas connu au moment de boucler cette édition). Mais le tout nouveau conseiller communal lausannois (qui entrera en fonction le 1^{er} mars) et futur quasi retraité (il ne travaillera plus qu'à 25% dès le 1^{er} avril 2013, jusqu'à ses 65 ans) a promis de continuer la lutte, notamment pour défendre les conditions de travail et les prestations de transports publics en ville de Lausanne.

Hes

« On aimerait que ce soit officiel »



Danièle Ruchonnet est conductrice de bus aux tl.

« Même si on explique aux usagers qu'il serait préférable de passer par l'arrière vu le froid qu'il fait, certains refusent. C'est pourquoi on aimerait que ça soit officiel. »

Danièle Ruchonnet est conductrice de bus tl et milite au sein du comité SEV-tl. Elle explique: « En ville, alors qu'ils n'ont pas à montrer leur billet au chauffeur, certains ne veulent pas monter à l'arrière, alors que hors de la ville, là où ils doivent montrer leur billet, ils montent à l'arrière. C'est un peu le monde à l'envers. »

Quant aux refroidissements et autres gripes qui guettent les conducteurs, elle explique un peu le problème: « Quand on tombe malade, comme on sait que les réserves sont passées de 14 à 9 et passeront même à 7, on se sent obligé de rester ! S'il n'y a personne pour prendre la relève, on culpabilise. Mais ce n'est pas vraiment bien pour la sécurité. »

Dore Heim est secrétaire centrale de l'USS où elle s'occupe en particulier du secteur des services publics



Dore Heim

« Les transports publics doivent aller partout »

Dans le service public, l'heure est aux économies tous azimuts. Le personnel est mis sous pression et s'inquiète pour la qualité des prestations. Nous avons demandé à Dore Heim de l'Union syndicale suisse (USS) son point de vue sur ces mesures d'économies, sur la place des transports publics et sur l'égalité salariale entre hommes et femmes qui n'est pas encore atteinte même dans le secteur des services publics.

■ **contact.sev:** *Comme on a pu le lire, l'Office fédéral des transports (OFT) a adouci son projet d'ordonnance sur le transfert du rail au bus. Ce projet concerne désormais «seulement» les lignes ferroviaires dont le taux de couverture des frais est inférieur à 30 %, et non à 50 % tel qu'annoncé auparavant. Faut-il croire que les projets d'économies ne sont plus aussi sévères ?*

Je suis d'avis que le taux de couverture de 50 % qui avait été annoncé était une sorte de ballon d'essai. Au sein de la Confédération, les personnes

responsables de ce dossier ne savent elles-mêmes pas vraiment ce qu'elles veulent et quels résultats vont entraîner leurs mesures; elles veulent tester les réactions. Un train est toujours plus ponctuel et fiable qu'un bus, qui peut rester coincé dans les bouchons du soir. Si on enlève les trains, les gens préféreront peut-être prendre leur voiture. D'un point de vue écologique, c'est une mauvaise idée; et les personnes touchées sont toujours les plus faibles, les plus vulnérables: si des lignes ferroviaires régionales disparaissent, cela veut dire qu'on abandonne à leur sort les

personnes âgées ou celles qui n'ont pas de voiture.

■ **La menace de supprimer des lignes reste d'actualité, non ?**

Oui, et on le voit à la manière dont est mené le débat. Il est clair que les transports publics ne peuvent pas s'autofinancer: sinon, cela coûterait trop cher et ça ne pourrait plus s'appeler service public! Un «vrai» service public doit desservir toutes les parties du pays à tout moment. Si notre but est de satisfaire les besoins de la vie de tous les jours, il ne serait pas possible d'appliquer des prix qui permettent de couvrir les dépenses. Les clients ne prendraient plus le train. La plupart des gens qui remplissent les trains ne partent pas en excursion, ce sont des pendulaires, des ouvriers, des employés et des étudiants: s'ils ont l'obligation de se déplacer, ils ont au moins le droit de choisir leur moyen de transport. Financièrement, il n'est pas toujours possible de déménager pour se rapprocher de son lieu de travail. Les personnes de mon âge se rappellent encore des années 80, lorsque le prix des abonnements généraux et demitarifs avait baissé. Une mesure qui avait boosté les transports publics. Beaucoup d'efforts avaient été faits pour y arriver. C'est notre conquête, et nous devons la défendre.

■ **Le danger d'un retour à la voiture existe-t-il vraiment ?**

Oui, le risque ne doit pas être sous-estimé, et le choix du moyen de transport dépendra fortement du prix du carburant. Les gens font leurs calculs et comparent le prix de l'essence et le prix du billet. C'est pour cela qu'il faut taxer les émissions de CO₂ sur le

sous pression. Les mesures d'austérité prises dans certains cantons et communes touchent également d'autres secteurs du service public. Les salariés de la ville de Berne, par exemple, ont appelé à une manifestation de protestation où même la police veut prendre part en uniforme. Tout semble sens

« Un «vrai» service public doit desservir toutes les parties du pays à tout moment. »

carburant: si on ne le fait pas, le train sera toujours pénalisé.

■ **Les transports en commun sont souvent saturés.**

Il est important de savoir quelle est la limite des personnes qui peuvent être prises en charge par les transports publics. Pour limiter la mobilité, je pense que nous devrions réfléchir à un autre type d'organisation du travail: au travail à domicile et au télétravail par exemple. Nos réflexions devraient aussi aller dans ce sens et non pas essayer de limiter les déplace-

dessus dessous... Comment pouvons-nous changer la donne ?

Si même la police participe à une manifestation, cela fait son effet. Les citoyens, même ceux qui sont dans le camp bourgeois, se rendent compte que quelque chose ne va plus. La situation n'est pas identique dans tous les cantons. Heureusement, cette crise n'est pas aussi grave que celle du début des années 90. Mais après plusieurs années sans problèmes, même la ville de Zurich est passée dans les chiffres rouges. Dans diffé-

« Des cadeaux fiscaux ont été faits, et on paie les pots cassés maintenant. »

ments en augmentant continuellement les prix des billets.

■ **Il n'y a pas que le personnel des bus et des trains qui soit**

rents cantons, des cadeaux fiscaux ont été faits, et on paie les pots cassés maintenant. Là où la situation devient problématique, c'est

BIO

Dore Heim

Dore Heim est née à Coire en 1959. Après une formation en danse moderne, elle a étudié l'histoire et la sociologie à Zurich, Berne et Erlangen. Ensuite, elle s'est engagée dans des projets pour la promotion des droits des femmes. Elle a travaillé de 1991 à 1999 auprès de l'Union suisse des journalistes, une section du Syndicat des services publics (SSP), qui a fait partie des fondateurs du syndicat des médias Comedia (aujourd'hui Syndicom). De 1999

au mois d'août de l'année dernière, elle a dirigé le service de l'égalité de la ville de Zurich.

En septembre 2012, Dore Heim a remplacé Rolf Zimmermann en qualité de secrétaire centrale de l'Union syndicale suisse, où elle se charge en particulier des thèmes du service public et des politiques d'infrastructure et d'énergie. Elle s'occupe également des négociations pour défendre les droits du personnel de la Confédération. Dore Heim est mariée et a une fille.



Dore Heim est secrétaire centrale de l'Union syndicale suisse depuis le 1^{er} septembre 2012.

quand on sous-traite le service public à des entreprises privées. Dans ces cas-là, les conditions de travail se dégradent, comme on peut s'en rendre compte dans le secteur des soins.

■ **Dans une semaine, le 7 mars, aura lieu l'«Equal Pay Day», qui vise à attirer l'attention sur le fait que les femmes sont encore moins bien payées que les hommes. Le lendemain, le 8**

mars, ce sera la Journée internationale de la femme. Durant les dernières années, des progrès ont été réalisés pour que le salaire des femmes rattrape celui des hommes, dans le but d'atteindre l'égalité des sexes. Combien de temps aurons-nous encore besoin de ces deux «jours de lutte des femmes» ?

Les progrès réalisés pour améliorer les bas salaires féminins sont trop modestes. Ce qu'il faut revendiquer, c'est un système salarial transparent et compréhensible: cela aidera les femmes. Malheureusement, personne en Suisse ne veut parler de son propre salaire: certains ont honte de gagner trop peu, d'autres ont peur de gagner trop... On ne peut combattre la discrimination salariale que quand on sait qui gagne quoi, et pour quel travail effectué.

■ **La différence salariale entre hommes et femmes est un thème qui n'est pas beaucoup évoqué dans le secteur des services publics. L'égalité serait-elle atteinte dans ce secteur ?**

Tout dépend de la classe salariale dans laquelle la femme est engagée. Mais dans le service public on peut assister à des différences de salaire qui peuvent aller jusqu'à 1500

■ **Mais il existe aussi des femmes qui gagnent mieux leur vie que leurs collègues masculins.**

Selon des études américaines récentes, les «gagnantes» seraient les femmes actives avec une bonne formation qui sont célibataires, citadines et sans enfants; celles-ci auraient rattrapé les hommes. Les problèmes arrivent dès que ces femmes ont des enfants. En

Equal Pay Day: à travail égal, salaire égal !

Les femmes restent toujours moins bien payées que les hommes. Une femme doit travailler jusqu'au 7 mars 2013 pour gagner le salaire atteint le 31 décembre 2012 par un homme ayant réalisé un travail similaire. C'est pourquoi l'«Equal Pay Day» est célébré le 7 mars.

Ce jour-là, les membres de la commission féminine du SEV rappelleront que les femmes gagnent toujours à peu près 18% de moins que les hommes pour un travail égal. En Suisse, il

ya encore 400 000 personnes qui gagnent moins de 4000 francs par mois; 300 000 d'entre elles sont des femmes. Les retraites des femmes sont encore trop basses. Il n'est pas question de travailler jusqu'à 65 ans tant que l'égalité réelle ne sera pas atteinte. Les femmes du syndicat exigent:

- L'égalité des salaires !
- Un salaire minimum de 4000 francs par mois !
- L'AVSplus !

« Personne en Suisse ne veut parler de son propre salaire. »

francs par mois entre les hommes et les femmes à qualification et expérience égale, et ce pour réaliser le même type de tâches. Cela a aussi à voir avec le «New Public Management» qui a été instauré avec les systèmes salariaux, et qui donne plus de marge de manœuvre aux différents services.

Suisse, tout se joue très tôt: rien que chez les jeunes diplômé(e)s, l'écart se creuse déjà après cinq ans dans la vie active, et ce sont les hommes qui se retrouvent aux postes mieux payés et offrant le plus de perspectives.

EN VITESSE

Accompagner de façon critique l'introduction des cartes des transports publics

■ Le SEV est critique mais positif face aux nouvelles cartes prévues des transports publics (TP). Il a des attentes claires quant à leur introduction; les profils professionnels en particulier ne doivent pas être dévalorisés.

L'évolution technique est une réalité qui touche aussi les billets de transports des transports publics. Le Syndicat du personnel des transports SEV n'est donc en principe pas contre l'introduction des cartes TP. Il juge ce processus surtout du point de vue du personnel concerné: le personnel des trains et le personnel de la vente.

«Le SEV va accompagner l'introduction des cartes TP d'un œil critique mais nous y mettrons des conditions claires», précise Giorgio Tuti, président SEV. Le SEV n'acceptera aucune suppression d'emploi découlant de ces cartes.

«Notre requête centrale est que les professions ne s'en trouvent pas dévalorisées», précise Giorgio Tuti. La clientèle continuera d'avoir besoin des conseils compétents et du soutien prodigués aux points de vente et dans les trains.

«L'automatisation des billets de transport ne doit pas déshumaniser les transports publics», dit encore Giorgio Tuti en résumant le point de vue du personnel des transports.

Le SEV est prêt à collaborer de façon constructive à l'introduction des cartes TP. Il attend de l'UTP et des CFF qu'ils incluent le personnel des trains et de la vente dans les mesures de planification et de développement. Giorgio Tuti de conclure: «Nous souhaitons une situation gagnant-gagnant. Nous ferons en sorte que grâce à la nouvelle carte, et pour autant que les entreprises partagent cet avis, le travail devienne plus intéressant.»

Le syndicat SEV-Gata rencontre des difficultés avec Lufthansa et Swiss

« L'aviation est un désert syndical »

Avec la fermeture de Lufthansa Technik Switzerland à l'Euro-Airport de Bâle, le SEV perd une porte d'entrée importante dans le monde de l'aviation. Interview du responsable de ce domaine au sein du SEV, Philipp Hadorn, secrétaire syndical et conseiller national.

■ **contact.sev:** La courte histoire de Lufthansa Technik Switzerland (LTSW) est terminée: l'échec a été total. Cet exemple est-il caractéristique de la situation actuelle dans le monde de l'aviation ?

Philipp Hadorn: L'aviation a beaucoup changé ces derniers temps. Les structures ont été rationalisées, ce qui a causé des conflits, comme par exemple chez Iberia où il y a eu cinq jours de grève.

■ **Pourtant, durant de nombreuses années, le secteur de l'aviation payait bien. Qu'est-ce qui s'est passé à Bâle ?**

Lufthansa Technik Switzerland a été fondée pour effectuer la maintenance des avions de Swiss puis d'easyjet et d'autres compagnies. Cette entreprise avait aussi l'ambition de gagner des parts de marché dans l'entretien des jets privés. Cela n'a pas marché; ses dirigeants n'ont pas réalisé que la clientèle VIP compare les prix de très près et n'est pas prête à payer n'importe quelle somme pour le plaisir d'avoir la qualité suisse.

■ **Quand LTSW a été créé, l'aéroport de Bâle était-il déjà en surcapacité ?**

Oui, il y a eu Jet Aviation et Amac Aerospace, qui venaient d'entrer sur le marché de la maintenance peu auparavant, et il y a eu d'autres entreprises

qui sont arrivées après coup et qui cassaient les prix.

■ **Ce travail de maintenance continuera néanmoins à être effectué à Bâle mais par des entreprises autres que LTSW. Qu'est-ce que cela signifie pour les syndicats en général, et pour SEV-Gata ?**

La plupart des tâches qui ont été confiées à d'autres sociétés ne sont pas restées à Bâle, mais ont été délocalisées bien plus loin. Cependant, une partie des travaux a été attribuée à SR Technics avec qui le SEV n'a pas encore signé de convention collective de travail.

■ **SEV-Gata serait donc en train de s'affaiblir ?**

Oui, c'est pour nous une situation plutôt défavorable. Par exemple, durant les deux principales phases de restructuration de Swiss, avec qui je le précise nous sommes des partenaires sociaux, des postes de travail ont été supprimés.

■ **Quelle est la position de SEV-Gata aujourd'hui au sein du large éventail de syndicats actifs dans le domaine du trafic aérien en Suisse ?**

Nous parlons ici uniquement du personnel qui travaille au sol. Avec le Syndicat des services publics (SSP), nous sommes bien présents. Le syndicat d'employés KV Schweiz est également bien représenté, et il existe aussi une organisation du personnel qui date du temps de Swissair qui est surtout active chez Swissport. Le paysage ne change pas fondamentalement pour nous, mais les entreprises pour lesquelles nous travaillons traditionnellement ont tendance à diminuer leur personnel en Suisse. Mais tout cela paraît aujourd'hui bien illusoire.

■ **Alors comment vois-tu l'avenir ?**

Il nous faut fixer les priorités à régler au sein de ce «désert



Travail syndical: action de SEV-Gata à l'aéroport de Bâle en 2008.

syndical» qu'est le monde de l'aviation. En Suisse, ce secteur emploie à peu près 60 000 personnes. L'aéroport de Zurich, par exemple, appartient au canton de Zurich, mais ce dernier ne réussit pas à imposer des conventions collectives de travail sur ses propres terres. Plusieurs syndicats se sont déjà cassés les dents sur cette situation paradoxale !

■ **Et pourquoi cela ?**

Aucun syndicat n'est suffisamment bien implanté pour pouvoir organiser chaque corps de métier de manière systématique. C'est un très gros travail de fond ! L'aviation est un terrain difficile, bien plus difficile que, par exemple, le monde ferroviaire: beaucoup de nations différentes sont concernées, et il y a des fluctuations vraiment très fortes, ce qui complique le travail des syndicats.

■ **Dans ce cas, le fait que le SEV ait un département rien que pour l'aviation est-il vraiment justifié ?**

C'est une bonne question ! Nous sommes le «syndicat du personnel des transports», et si nous laissons de côté tout ce secteur (qui en plus est significatif en matière de chiffres!), nous ne serions pas dignes de porter notre nom.

Mais il est clair que nous devons atteindre un meilleur degré d'organisation ! L'aviation est un domaine avec un fort potentiel de membres à recruter qui travaillent dans des conditions souvent précaires: notre esprit de solidarité et notre engagement valent le coup. Nous sommes actifs dans cette branche depuis plus de 10 ans, et nous avons réussi à nous y positionner publiquement avec succès.

■ **Dans quel secteur particulier verrais-tu le SEV bien s'implanter ?**

Il faut chercher à travailler avec les gens de Swiss. Il y a là un réel potentiel à exploiter. Chez SR Technics notre nombre de membres progresse, mais la plus grande partie des salariés n'est pas affiliée à un syndicat. De plus, ce sont d'autres syndicats que nous qui négocient la CCT. Le SEV a également agi de manière efficace en tant que conseiller auprès des contrôleurs aériens. Enfin, la situation du personnel de cabine se trouve dans une situation syndicale délicate. L'aviation est sans aucun doute à portée des syndicats, mais nous devons décider au sein du SEV quels sont les objectifs que nous voulons atteindre.

L'initiative « Imposer les successions de plusieurs millions pour financer notre AVS » a été déposée

Une avancée de taille contre l'inégalité et pour une AVS solide

Le 15 février, l'initiative populaire « Imposer les successions de plusieurs millions pour financer notre AVS » a été déposée à la Chancellerie fédérale. Cette initiative demande que les parts d'héritage supérieures à 2 millions de francs soient imposées à hauteur de 20 %. Les deux tiers du produit de cet impôt reviendraient à l'AVS, le dernier tiers aux cantons. Cette initiative contribuerait ainsi à plus de justice sociale dans notre pays.

Depuis les années 90, la répartition des revenus en Suisse se caractérise par une inégalité massive. L'écart salarial s'est beaucoup creusé depuis lors. C'est ainsi que les hauts salaires ont augmenté de 33 % depuis 1994, alors que les moyens et petits salaires n'ont crû que de 7 et 9 %. Les différences de fortunes importantes – 2,6 % de la population possède 50 % de la fortune totale – et une politique des impôts et des charges orientée sur les intérêts des classes supérieures ont accru cette inégalité au lieu de la corriger. L'impôt sur les successions

sert de correctif. Pour l'Union Syndicale Suisse (USS), cet impôt représente une pierre angulaire pour améliorer l'égalité. Les autres éléments aussi importants à cet égard sont des salaires minimums équitables pour les salariés ordinaires, ainsi que de meilleures rentes AVS pour les retraités. Ces deux revendications figurent sur l'agenda de l'USS, qui a lancé deux initiatives populaires en ce sens : l'initiative populaire « Pour la protection de salaires équitables (Initiative sur les salaires minimums) », qui va entrer en phase de consultation parle-

mentaire, et l'initiative populaire « AVSplus », qui sera lancée cette année encore.

Si l'initiative populaire déposée aujourd'hui est acceptée par le peuple, deux tiers des recettes de l'impôt sur les successions seront versés à l'AVS, soit environ 2 milliards de francs par an, qui seront placés comme il se doit et de manière socialement responsable. Grâce aux exonérations importantes prévues, seules les grandes fortunes seront concernées par l'impôt successoral. Celui-ci remplira ainsi la fonction d'une correction sociale. Cet argent provenant des très riches entrera dans un canal qui, de par son fonctionnement, jouera un rôle de redistribution efficace.

Avec le produit de l'impôt successoral, les hausses des cotisations (ou charges) resteront modérées. L'USS est cependant d'avis qu'un renforcement de l'AVS est nécessaire. C'est pour cela qu'elle va lancer, ce printemps encore, l'initiative



Giorgio Tuti lors du dépôt de l'initiative : « L'impôt sur les successions sert de correctif. »

populaire « AVSplus ». Celle-ci revendique un supplément de 10 % sur toutes les rentes AVS. Ainsi l'objectif constitutionnel de « garantir le maintien du niveau de vie habituel de manière appropriée » deviendra réalité pour plus de personnes. Ici aussi : deux tiers du renforcement de l'AVS seraient déjà financés grâce au produit de l'impôt successoral. En

d'autres termes : l'impôt successoral modéré aide considérablement à adapter l'AVS aux nouvelles conditions et aux nouveaux besoins. Il aide efficacement à corriger l'inégalité sociale et contribue également à dédramatiser un débat sur l'AVS dominé par des suppositions et des assertions erronées.

Giorgio Tuti, vice-président de l'USS

Dans les Grisons, la votation sur les JO aura des répercussions dans toute la Suisse

Scepticisme olympique

Les syndicats du canton des Grisons sont très critiques à l'égard de la proposition d'organiser les Jeux olympiques d'hiver. Nous avons demandé au secrétaire SEV de Coire Peter Peyer qu'il éclaire notre lanterne.

■ **contact.sev :** Le 3 mars prochain, la population du canton des Grisons devra voter un crédit décisif pour l'organisation des Jeux olym-

piques d'hiver dans le canton. Que disent les syndicats ?

Peter Peyer : L'Union syndicale du canton des Grisons a décidé à l'unanimité de rejeter cet objet. C'est prouvé que les Jeux olympiques n'apportent aucun type de développement durable et notre canton dépenserait 300 millions qu'il ferait mieux de placer dans des projets de développement plus concrets.

■ **Les partisans du oui** prétendent que le canton pourra continuer à bénéficier après

les Jeux des infrastructures qui seront construites.

Depuis des années, les syndicats demandent pour notre canton la mise en place d'une politique touristique qui s'étende sur toute l'année et qui soit respectueuse de l'environnement et des conditions de travail. Une manifestation unique, même si elle est de renommée planétaire, qui va coûter 4 milliards, va dans le sens contraire de nos revendications.

■ **Est-ce que les syndicats des Grisons ont été impliqués**

dans l'élaboration de ce dossier olympique ?

Pas du tout. Contrairement au projet « Sion 2006 » qui avait fait l'objet d'un « contrat social », dans les Grisons on a cru bon d'impliquer dans le projet uniquement les milieux économiques et les autorités cantonales. L'Union syndicale n'a jamais été contactée. L'espoir que les Jeux olympiques puissent contribuer à réduire les différences sociales dans notre canton est donc très réduit.

■ **Les défenseurs du projet** misent beaucoup sur les trans-

ports publics pour la construction des sites olympiques et lors du déroulement même des Jeux. Que dit le SEV ?

Les investissements pour le rail et la route sont sans aucun doute les bienvenus. Davantage de rail ou de route engendre des coûts d'entretien et une augmentation du personnel. Les responsables du dossier n'en parlent pas. Il faut aussi tenir compte que les Chemins de fer rhétiques ne seraient en mesure d'assurer que le quart du trafic durant la période des Jeux. Le canton devra digérer quelque 1300 déplacements de bus supplémentaires durant les jours de pointe de la manifestation. Dans de telles conditions, ce n'est pas difficile de prévoir une congestion du trafic.

Propos recueillis par Peter Moor

Votation du 3 mars sur l'article constitutionnel sur la famille

« Prévoir une crèche au nouveau dépôt des tl, ce serait l'occasion de montrer que l'entreprise est un employeur moderne et attractif. »

Danièle Ruchonnet, membre du comité VPT-tl



Danièle Ruchonnet

La crèche doit être une des options pour les parents

Le débat sur l'article constitutionnel sur la famille tourne autour des crèches, certains ayant résumé l'enjeu ainsi : « On va forcer les parents à mettre leurs enfants à la crèche ». Les opposants diabolisent ce mode de garde en prônant une libre organisation des parents et bien sûr le modèle de la femme au foyer. Les personnes qui soutiennent le oui à cet article veulent simplement que la conciliation emploi-famille soit facilitée en Suisse.

« Une bonne mère peut mettre son petit à la crèche, pour leur plus grand profit à tous deux » (Le Temps, 16 février). C'est, entre autres, ce que contestent les opposants à l'article constitutionnel sur la famille, sur lequel nous allons voter.

En représentant des enfants emprisonnés et étiquetés, l'UDC a lancé la campagne du non à fin janvier. Le parti a même fait recours contre la votation sur l'article constitutionnel sur la famille, exigeant que le scrutin soit reporté tant que le Conseil fédéral n'aura pas précisé les coûts de la mise en œuvre. L'Union démocratique du centre part de l'hypothèse que le nouvel article constitutionnel pourrait entraîner des coûts annuels avoisinant 12 milliards de francs. Son recours a été rejeté début février. Entre-temps, le parti a arrosé la Suisse d'un « tous ménages » qui lui aura coûté environ 1 million de francs et qui se déclare contre « l'étatisation des enfants ». Dans ce débat, il y a désormais les pro-crèches et les anti-crèches. Est-ce que cet article a pour but d'imposer la garde extra-familiale aux familles ? En aucun cas, répondent les défenseurs du oui. L'objectif de cet

article est de garantir à tous les parents le libre choix dans l'organisation de leur vie familiale. Une famille qui renonce à un deuxième salaire pour pouvoir accompagner ses enfants et leur assurer une présence continue opte pour ce modèle de vie parce qu'elle peut d'un point de vue économique opter

pour ce choix. Cette famille bénéficiera peut-être de subventions allouées pour par exemple le financement des primes d'assurance-maladie ou les bourses d'étude. Garantir le libre choix signifie aussi que les familles dépendantes de deux revenus ou les familles monoparentales doivent pou-

voir assurer leur quotidien, en sachant que leurs enfants peuvent bénéficier d'un encadrement.

Chacun doit avoir le choix

Est-ce que cet article remet en question la responsabilité parentale ? Il renforce au contraire le libre choix des parents

dans le choix de l'organisation de leurs vies familiale et professionnelle. Si les parents ne peuvent pas disposer d'options, parce que par exemple les horaires scolaires ne répondent pas aux attentes des parents ou parce que les communes ne disposent pas d'infrastructures pour l'accueil

QUELQUES-UNS DES ARGUMENTS PHARES

Economiquement profitable

La conciliation entre famille et activité lucrative est d'une grande utilité pour toutes les parties prenantes : les milieux économiques disposent ainsi d'une main-d'œuvre qualifiée supplémentaire. D'un point de vue économique, c'est insensé que les entreprises se plaignent du manque de forces de travail et qu'elles soient obligées de les recruter à l'étranger, bien qu'elles existent dans notre pays. L'Union patronale suisse n'a d'ailleurs pas décidé de recommander le rejet.

Egalité

Dans une structure d'entreprise favorable à la famille et offrant des conditions de travail appropriées, il est plus facile pour les mères et les pères de s'engager professionnellement tout en se réservant du temps pour les enfants. Cela permet également de définir une répartition plus souple de l'activité lucrative et des tâches non rémunérées.

Démographie

Dans un proche avenir nous ne compterons plus que deux à trois actifs pour un bénéficiaire de rente AI, ce qui donne lieu à des manques graves dans

certaines domaines de l'économie et du secteur tertiaire, tels que celui des hôpitaux. Il est prouvé que les pays offrant de meilleures conditions-cadres aux familles avec enfants enregistrent un taux de naissances plus élevé.

Intégration et sociabilité

Des études faites sur le sujet s'opposent à l'objection régulièrement formulée, affirmant que les structures d'accueil auraient un impact négatif sur les enfants. La crèche favorise la compétence sociale. Par conséquent, une offre appropriée de structures de jour extrafamiliales et para-

scolaires améliore l'égalité des chances et l'intégration, notamment des enfants et des jeunes qui ne sont pas issus d'un milieu intellectuel, en particulier ceux d'une famille d'immigrés.

Liberté de choisir

De nos jours, de nombreuses familles souhaitent s'impliquer aussi bien dans la vie professionnelle que familiale. Le couple doit pouvoir décider lui-même de l'organisation et de la répartition des tâches ; cette décision ne doit pas lui être imposée par l'absence de conditions-cadres.



Malgré les efforts faits au cours des dernières années pour accroître le nombre des infrastructures, il manque plus de 120 000 places pour les enfants.

extrafamilial, ils ne sont pas en mesure d'assumer toutes les responsabilités qui leur incombent. A défaut de structures adéquates, les familles se voient privées des possibilités d'exercer un travail professionnel répondant à leurs attentes pour garantir le revenu familial. De plus en plus nombreuses sont les familles qui n'ont pas le choix, ces familles doivent pouvoir compter sur des structures d'accueil extrascolaires.

Pourquoi le contribuable devrait-il payer la garde extrafamiliale des parents exerçant une activité professionnelle? A cette question, le comité du oui à l'article constitutionnel répond que «les parents qui tous deux exercent une activité professionnelle ont un revenu fiscal plus élevé et contribuent ainsi plus largement aux coûts de la communauté, leur part fiscale étant plus élevée. De plus, une étude faite en 2001 pour la ville de Zurich a démontré que les investissements effectués dans le financement des structures d'accueil sont largement compensées par les nouvelles rentrées fiscales.

Pour 1 franc investi, le retour est estimé à 3 voire 4 francs.»

Pourquoi un nouvel article?

Les obligations de la Confédération dans le domaine de la politique familiale se limitent à quelques compétences de base inscrites dans la Constitution et se concentrent sur l'assurance-maternité, les allocations familiales et l'aide à la construction de logements. Malgré les efforts faits au cours des dernières années pour accroître le nombre des infrastructures, il manque plus de 120 000 places pour les enfants. Les listes d'attente sont longues, trop longues.

Crèche aux tl?

La construction d'un nouveau bâtiment devrait être l'occasion de réfléchir à mettre en place des structures d'accueil pour les enfants des collaborateurs. C'est maintenant le cas au Wankdorf à Berne (voir encadré) mais ce n'est pas évident partout. Danièle Ruchonet, conductrice tl et membre du comité VPT-tl et de la commission du personnel, en a fait l'expérience. Elle a demandé

récemment à la direction tl si elle pouvait préparer et présenter un dossier sur la création d'une crèche dans le nou-

veau dépôt qui sera construit à Perrelet, Lausanne. «La direction a d'autres priorités», lui a-t-on répondu.

Hes

Suite en page 12

Deux crèches «CFF» verront le jour, au Wankdorf et à Altstetten



Andrea Hausherr

■ **contact.sev: Y aura-t-il une crèche au Wankdorf (nouveau bâtiment CFF à Berne)? Si oui, avec combien de places?**

Andrea Hausherr, coordinatrice aux ressources humaines CFF, plus particulièrement au Gendermanagement Kidz Care: Sur l'initiative des CFF, l'ouverture d'une structure d'accueil de jour est prévue pour août 2014 au Wankdorf, avec 50 places. Un groupe du nom de «s'Bébé» sera responsable d'accueillir et d'encadrer les enfants des collaborateurs CFF. A fin 2014, début 2015, une autre ouverture de crèche est prévue à Letzibach (Altstetten-Zurich).

■ **Quels sont les avantages pour une entreprise d'avoir une crèche à proximité?**

Le temps, c'est de l'argent. Le gros avantage, c'est qu'on économise le temps du lieu de travail à la crèche et vice versa. Le fait d'avoir la crèche à proximité est aussi synonyme de gain de flexibilité dans les horaires.

■ **Quelle est exactement votre activité, sachant que votre objectif est d'améliorer la conciliation famille-travail aux CFF?**

Je conseille et donne des informations aux collaborateurs CFF sur les places en crèche et les mamans de jour. Je suis la personne de contact pour toute question liée à la garde des enfants et je suis chargée d'acheter et de gérer des places de crèches dans les grandes villes, selon les besoins. Je travaille pour les grands projets de crèches destinées aux collaborateurs CFF, dont les deux projets cités ci-dessus. Je m'occupe du soutien financier en ce qui concerne les frais de garde et j'en assure le contrôle annuel. Enfin, je donne des conseils pour ceux qui encadrent des membres de leur famille (Eldercare, soins et assistance aux personnes âgées).

Les CFF s'engagent pour la conciliation travail et famille afin de faciliter le retour au travail des femmes après leur congé maternité, d'augmenter le pourcentage de femmes et d'être un employeur attractif. Il faut aussi, dans le même objectif, favoriser le temps partiel chez les hommes.

Propos recueillis par Henriette Schaffter

Article constitutionnel sur la famille – position de l'Union syndicale suisse

Les femmes ne retourneront pas aux fourneaux!

Quiconque a l'égalité entre les sexes pour revendication prioritaire, comme c'est le cas de l'USS, doit concrètement s'engager pour que famille et profession soient mieux conciliables.

Le nouvel article constitutionnel sur lequel nous nous prononcerons en votation le 3 mars prochain va dans la bonne direction. Raison pour laquelle l'USS et sa Commission féminine recommandent de lui dire un oui clair et net.

Le nouvel article 115 fera entrer dans la Constitution fédérale le principe de la conciliation entre famille et profession. Selon lui, Confédération et cantons devront à l'avenir veiller à proposer une « offre appropriée de structures de jour extrafamiliales et parascolaires ». Et si leurs efforts, comme ceux de tiers, pour ce faire s'avèrent insuffisants, la Confédération fixera « les principes applicables à la promotion des mesures permettant de concilier la vie de famille et l'exercice d'une activité lucrative ou une formation ».

Qui réduit son temps de travail ? Qui renonce à sa carrière ?

L'orientation donnée à cet article constitutionnel est la bonne. En effet, des milliers de

places font toujours défaut en Suisse dans des crèches qui s'appuient sur un projet pédagogique et offrent des conditions de travail de qualité.

Des milliers de « tables de midi », comme on les appelle à Fribourg et à Bienne, manquent également, si bien qu'il existe toujours des parents – dans les faits, des femmes – qui doivent réduire leurs activités professionnelles, faute d'un nombre suffisant de possibilités de prise en charge extrafamiliale pour leur(s) enfant(s). Et il y a aussi toujours des gens – là aussi, surtout des femmes – qui doivent renoncer pour les mêmes raisons à une carrière professionnelle. La Commission féminine de l'USS critique d'ailleurs durement ces lacunes funestes béantes depuis des années.

En d'autres termes, la Suisse manque vraiment de structures qui sont nécessaires pour concilier famille et profession. L'article constitutionnel proposé aux citoyen(ne)s de ce pays va donc aider les cantons à la traîne à bouger. C'est pourquoi il représente un pas en avant dans la direction de l'égalité concrète entre femmes et hommes.

En fait, on pourrait penser que plus de conciliation entre famille et profession et une meilleure intégration de la femme dans le monde du travail sont des demandes a priori consen-



Les places de crèche sont difficiles à trouver. Certains parents doivent renoncer à travailler par manque de moyens de garde.

suelles au sein des forces politiques de Suisse. Mais non ! Une nouvelle fois, l'UDC fait bande à part. Dans le cadre d'une campagne de propagande malodorante, elle stigmatise cet article constitutionnel. Celui-ci déboucherait sur un élevage d'« enfants étagés ». Un « élevage » ? Ce terme, nous l'avons choisi sciemment, car l'UDC présente dans sa propagande ces « enfants des crèches » avec des étiquettes agrafées à leurs oreilles, comme des veaux d'engraissement, ou encore pleurant derrière des barreaux de prison...

Les femmes doivent retourner à leurs fourneaux, tel est le

message de ce parti. Mais elles n'y retourneront pas. La meilleure réponse à ces menaces et à cette attitude plus que surannée et hostile aux

femmes sera de dire oui, le 3 mars prochain, à l'article constitutionnel sur la famille.

USS

HISTORIQUE

En lançant l'initiative parlementaire « Politique en faveur de la famille. Article constitutionnel », l'ancien conseiller national Norbert Hochreutener (PDC) a donné l'impulsion de créer un article spécifique sur la politique familiale. S'il est vrai que la famille est abordée dans divers articles, il manque toutefois un article général, consacré spécifiquement à la

politique familiale.

Cet article a été approuvé par le Conseil national par 129 voix contre 57 et 2 abstentions et par le Conseil des Etats par 28 voix contre 12 et 1 abstention.

Le Conseil fédéral soutient lui aussi l'introduction d'une nouvelle disposition constitutionnelle sur la politique familiale.

Sous-fédération VPT

- Jedi 7 mars Olten** ■ **Journée branche chemin de fer**
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.
Comité central VPT
- Mardi 19 mars Région Jungfrau** ■ **Journée branche tourisme**
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section. Détails voir annonce ci-contre.
Comité central VPT
- Mercredi 20 mars Olten** ■ **Journée branche retraités**
Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.
Comité central VPT

Sections

- Dimanche 5 mars 17 h Glis** ■ **LPV Brigue**
Assemblée générale
Restaurant Malteserkreuz
Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. L'ordre du jour est affiché dans les locaux de service. Nous comptons sur une nombreuse participation.
Le comité
- Jedi 14 mars 20 h 15 Yverdon-les-Bains** ■ **VPT Nord vaudois**
Assemblée générale
Cabane de l'Ecaille
Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. Nous comptons sur une nombreuse participation.
Le comité
- Lundi 18 mars 16 h Berne** ■ **VPT Services ferroviaires**
Steinerstrasse 35
Secrétariat central SEV
L'invitation et l'ordre du jour ont été envoyés par la poste. Tous les membres sont cordialement invités. L'assemblée sera suivie d'un petit apéro. Inscription jusqu'au 9 mars auprès d'Ely Wüthrich à info@ely.ch ou au 079 287 50 50.
Le comité
- Samedi 23 mars 14 h Lausanne** ■ **RPV Lausanne-Gare**
Café-restaurant Le Milan
Le comité de la section invite chaleureusement tous ses membres à participer à cette assemblée générale.
Le comité
- Jedi 4 avril 15 h Lausanne** ■ **ZPV Léman**
Buffet de la Gare
Assemblée générale
Chaque collègue libre et retraité est invité à participer à cette assemblée. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire auprès du président Claude Gaille au tél. 079 479 17 35 ou sur la liste affichée dans les locaux.
Délai d'inscription: vendredi 29 mars dernier délai.
Le collègue **Pascal Fiscalini** (vice-président central ZPV) sera présent pour répondre à vos questions.
L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant «Bella Vita» à Lausanne. Nous vous attendons nombreux.
Le comité ZPV Léman

Pensionnés

- Mardi 5 mars Dès 11 h 15 Geneveys-sur-Coffrane** ■ **PV Neuchâtel**
Hôtel des Communes
Assemblée générale
Votre comité vous invite à participer à notre assemblée générale, qui aura lieu le mardi 5 mars à l'hôtel des Communes, aux Geneveys-sur-Coffrane.
Programme:
Dès 11 h 15, apéritif facultatif – 12 h dîner, salle à manger du rez-de-chaussée. Menu: salade, plat du jour, dessert. Prix: 20 francs sans les boissons. Café offert par la section.
Dès 14 h 30, assemblée générale à la salle du 1^{er} étage. Ordre du jour statutaire.
Le comité compte sur votre présence. Les membres amis et les épouses sont les bienvenus.
Pour le dîner, **inscriptions obligatoires** auprès de Michel Quartier, Vy d'Etra 52, 2000 Neuchâtel, tél. 032 753 53 70 **jusqu'au vendredi 1^{er} mars dernier délai.**
Le comité

Pensionnés

- Mardi 5 mars 14 h 30 Genève** ■ **PV Genève**
UOG
Assemblée générale
Le Salon de l'Auto approche, c'est le moment de faire notre assemblée générale. Nous nous retrouvons mardi 5 mars à 14 h 30 à l'Université ouvrière de Genève (UOG), place des Grottes 3. Ordre du jour statutaire avec l'élection d'un membre suppléant à la commission de gestion. Venez nombreux et nombreuses, le comité vous remercie par avance.
Le secrétaire, Bob
- Mardi 19 mars 14 h 15 Fribourg** ■ **PV Fribourg**
NH Hôtel Grand-Places 14
Assemblée de printemps
Ordre du jour statutaire. En outre, un représentant de Pro Senectute nous présentera les missions et les offres de cette organisation professionnelle au service des personnes âgées.
Les épouses et amies de nos membres sont cordialement invitées.
Le comité
- Samedi 23 mars 11 h 30 Neyruz** ■ **Chorale des cheminots de Fribourg**
Café de l'Aigle-Noir
La chorale des cheminots de Fribourg organise son traditionnel repas-concert, le samedi 23 mars au Café de l'Aigle-Noir à Neyruz. Votre présence avec des amis et connaissances de votre choix nous réjouirait. Nous vous attendons dès 11 h 30. Production chorale à 12 h, suivie du repas de fête que nous propose le restaurateur, pour le prix de Fr. 36.–.
Nous vous serions reconnaissants de vous inscrire jusqu'au 15 mars prochain, auprès de:
notre président Camille Meyer, téléphone 026 475 15 78, ou auprès de notre caissier Jean Gobet, tél. 026 470 15 52 ou 079 294 43 57.
Vous qui aimez la musique et le chant, venez soutenir ces chanteurs qui agrémentent les assemblées syndicales et apportent un peu de chaleur aux personnes hospitalisées dans des homes ou hôpitaux. Merci.
Le secrétaire: M. Kolly
- Jedi 21 mars 10 h 30 Martigny** ■ **PV Valais**
Salle communale
Assemblée générale
Notre prochaine assemblée générale aura lieu le 21 mars à 10 h 30 à la Salle communale de Martigny, atteignable à pied (10 minutes de la gare) ou par bus (9 h 53 ou 10 h 23) au départ de la gare CFF. Outre les points statutaires, l'ordre du jour comprendra les remerciements à nos membres du comité démissionnaires et les félicitations nominatives à nos membres octogénaires.
Michel Béguelin sera présent pour nous entretenir de divers problèmes actuels.
A l'issue de l'assemblée vous êtes invités à partager un succulent repas pour lequel il vous sera demandé une participation financière de 25 fr. par personne. Pour faciliter l'organisation de la brigade de cuisine, il est impératif de vous inscrire dans les délais au moyen du bulletin d'inscription qui vous a été adressé avec les documents 2013 ou auprès de M. Oberli, tél. 024 485 25 28. Le comité se réjouit de vous y rencontrer nombreuses et nombreux.
P.-S.: Lors de l'établissement des documents 2013, des erreurs se sont produites sur le feuillet «Aide-mémoire». Gilbert Conus répond au tél. 024 485 15 73 et M. Oberli au 024 485 25 28. Merci d'en prendre bonne note.
Pour le comité: M. Oberli
- Jedi 21 mars 14 h Biel-Bienne** ■ **PV Biel-Bienne**
Restaurant Romand
Assemblée des membres
Ordre du jour selon statuts. **Hans Bieri, secrétaire syndical SEV**, nous parlera des affaires importantes du SEV et spécialement de la PV. Les nouveaux pensionnés sont également cordialement invités!
Le comité
- Mercredi 27 mars 14 h Glovelier** ■ **PV Jura**
Café de la Poste
Assemblée des membres
L'assemblée des membres aura lieu au Café de la Poste à Glovelier, le mercredi 27 mars à 14 h. Ordre du jour statutaire, dont élection du comité pour la période 2013–2016.
Orateur: M. Claude Hêche, conseiller aux Etats. Il nous informera de la situation actuelle des transports.
Une collation clôturera cette assemblée. Le comité vous attend nombreux à cette assemblée.
Le secrétaire: Oscar Schaub

■ SBV section Securitrans

Flou autour de la CCT

L'AG s'est déroulée au restaurant Napoléon à Viège en janvier.

Martin Allemann, secrétaire syndical, et Elisabeth Jacchini, présidente centrale SBV, étaient les invités du jour. Le président Ahmet Kastrati est revenu sur 2012 avec le vice-président Urs Lacher. La nouvelle CCT avec Securitrans SA a été le point fort 2012.

Jürg Lietha, caissier, a commenté les comptes et ceux-ci ont été acceptés à l'unanimité par l'assemblée. Jürg Lietha a démissionné de son poste de caissier et Nathalie Rugo prend la relève de suite. Jürg Lietha a reçu un petit présent comme remerciement. Il a quitté l'entreprise Securitrans et travaille désormais pour les CFF. Andreas Moser et Hanspeter Würsten ont été élus quant à eux membres de la GPK. Martin Allemann et Elisabeth Jacchini ont fait une petite introduction puis le thème principal a été la CCT Securitrans SA. Les conditions CCT sont vécues différemment selon la région. Le responsable de groupe et les responsables dans les régions ne sont pas encore assez familiers avec la CCT signée. Les réclamations et questions des membres au sujet de la CCT viennent de toute la Suisse, à part du Tessin. Beau-

coup d'appels téléphoniques et de nombreux mails ont été échangés entre le SEV et Securitrans durant l'année 2012. Les indemnités pour les déplacements, les pauses, un appel tardif à venir travailler, tout cela énerve les collaborateurs de façon inutile. De plus, certaines informations importantes ne sont pas communiquées par les supérieurs. Ils reçoivent des ordres de personnes qu'ils ne connaissent pas du tout. Avant, il y avait une bonne information interne. On pourrait faire un effort et informer via le bulletin de salaire par exemple.

Les membres présents ont décidé d'envoyer un courrier à tous les membres de la section, en leur demandant de faire part par mail à leur responsable de région (avec copie à la direction Securitrans et au SEV), de façon succincte, des problèmes qu'ils rencontrent au niveau de l'application de la CCT. Cela devrait montrer où se situent les principaux problèmes au niveau du droit du travail. Cela répond aussi à un vœu de la part de la direction. Elisabeth Jacchini a finalement vanté les excellents efforts de recrutement de la section, qui a quasi doublé ses effectifs en seulement une année et demie.

SBV Securitrans

ZPV section Berne

Soutien aux animations de l'USSC

Les comptes ZPV Berne ont été contrôlés par la commission de gestion le 25 janvier à Thörihaus, comme d'habitude.

Les comptes étaient corrects et notre collègue Sandra Fries-Fendrich, caissière, a été remerciée pour son excellent travail et sa bonne tenue des comptes.

Après un bon repas de midi, la présidente de section a salué les membres du comité pour la

première séance de l'année. L'ordre du jour était chargé.

La section offre une coupe dans le cadre du 20^e championnat de hockey des chemins, qui aura lieu les 25 et 26 mars à Arosa. Le comité estime qu'il faut être plus présent lors d'événements sportifs et qu'on devrait plus les soutenir financièrement.

L'action de remerciement menée le 31 janvier au dépôt de Berne par Sabrina Tessmer, coordinatrice pour les jeunes et le recrutement ZPV, avec l'aide de Janine Truttmann, a été un

■ RPV Commission centrale

Evaluations, congrès et assemblée des délégués

La commission centrale RPV s'est réunie à Buchs pour une séance ordinaire.

La distribution des mandats pour le Congrès a été faite. L'assemblée des délégués (AD) est en préparation et aura lieu à nouveau au restaurant Schmiedstube. La fonction vacante à la GPK a suscité de l'intérêt du côté de la section

Thurtal. Cette personne sera invitée à l'AD et sera soumise à l'élection. Quelques comptes issus des sections ont été remis au caissier central. Les rapports annuels des sections Thoune, Sud-Est de la Suisse et Thurtal ont été remis au président central. Les «objectifs de team» qui ont été soumis lors des évaluations du personnel ont suscité un long débat. Ces objectifs ayant une

incidence sur le PB (jusqu'à 60%), ce genre d'objectifs est d'autant plus difficile à accepter. Des objectifs tels que le nombre d'absences sont acceptables pour soi-même mais pas pour une autre personne. Si les supérieurs hiérarchiques veulent définir des objectifs de team, ils peuvent bien sûr le faire mais cela irait aussi en les réglant à l'interne, tout simplement.

RPV

■ Comité central LPV – Journées de rencontre des 12 et 13 février

Définir une stratégie à long terme

Deux journées ensemble à Schuders GR pour le comité central LPV.

Ont été discutés durant ces deux journées: les objectifs à court et long terme de la LPV. Un document interne de travail avait été établi afin de faire la liste des différents chantiers et problèmes, qui ont ainsi pu être discutés et expliqués.

L'information aux membres doit être repensée et intensifiée. Tous les canaux d'information doivent être utilisés. Dans les surfaces, la LPV doit participer davantage aux assemblées de section, prendre

en compte les demandes et questions des membres et y répondre.

Le recrutement de nouveaux membres doit rester intensif et représente une haute priorité. La présence de la LPV dans les locaux du personnel doit être uniformisée et professionnalisée. Il y a encore des améliorations à faire à ce niveau.

En 2014, la LPV fêtera ses 125 ans. Plusieurs idées ont été émises et discutées. On communiquera rapidement les lieux, dates et genre de manifestations prévues, afin qu'un grand nombre puisse y prendre part.

Les affaires habituelles du comité LPV n'ont pas été laissées de côté: on a discuté des requêtes soumises à l'assemblée des délégués 2013. Quelques affaires en suspens ont été réglées.

Ces journées de rencontre ont eu lieu afin de fixer quelques objectifs syndicaux et une stratégie à long terme. Mais c'était aussi une occasion de mieux se connaître au sein du comité. La bonne humeur a régné et l'aspect culinaire n'a pas été oublié. Ce furent deux journées bien réussies dans les paysages enneigés des Grisons. **Maurer Marcel, ZS LPV**

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462 Tirage: 10961 ex. (total 45451 ex.), certifié REMP au 21.11.2012 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, tél. 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 14 mars 2013.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 7 mars à 10 h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 4 mars à 10 h.

Janine Truttmann

Cours Movendo AVSplus

Pour une AVS forte

Viellir dans la dignité et sans être confronté à des problèmes financiers. Ce but doit être accessible à tout le monde. C'est pourquoi il faut augmenter les rentes AVS et c'est pourquoi aussi les syndicats vont lancer l'initiative populaire AVSplus. Movendo met sur pied un cours qui permettra d'élargir ses connaissances sur la prévoyance vieillesse et d'apprendre à argumenter de manière convaincante en faveur d'une AVS forte.

Thèmes principaux abordés durant le cours: • Amélioration de la prévoyance vieillesse • Comment fonctionne l'AVS? • Comment est-elle financée et pourquoi est-elle très performante? • Quelles sont ses prestations? • Pourquoi avons-nous besoin de solidarité entre les générations? • Pourquoi avons-nous besoin d'AVSplus?

Objectifs: les participants étofferont leurs connaissances sur l'AVS et se prépareront à récolter des signatures avec des arguments solides.

Intervenants: **Michel Béguelin** (commission des retraités de l'USS) et **Christine Goll** (responsable de formation Movendo).

Participation gratuite pour les membres SEV.

Dates et lieux: **jeudi 4 avril de 9 h à 17 h au Buffet de la Gare de Lausanne** et **mercredi 17 avril de 9 h à 17 h au secrétariat Unia, place de la Riponne, à Lausanne.**

Inscriptions: info@movendo ou 021 310 48 70

A Genève, le guichet CGN vend aussi des billets de train

« Ticket Point Genève »



Notre collègue Christophe Thabuis devant le « Ticket Point » de la CGN à Genève.

L'année passée, les CFF ont fermé leur agence installée depuis des décennies au cœur de la ville de Genève. Une décision qui avait été mal accueillie par la population, car elle était bien pratique cette agence où les clients étaient servis dans une ambiance calme, loin de la cohue des guichets de la gare Cornavin.

Le trou laissé par les CFF au centre ville a été comblé par la CGN. Depuis le début de l'année, le guichet CGN installé en face du débarcadère près du pont du Mont-Blanc est devenu le « Ticket Point Genève » où

l'on vend aussi bien des billets de train que des titres de transport pour voyager en bateau sur le Léman.

Esra Gunes et Christophe Thabuis sont les deux employés de la CGN qui travaillent en alternance derrière le guichet du « Ticket Point ». Pour Christophe Thabuis, cela valait vraiment la peine de tenter cette expérience: « Notre offre ferroviaire est identique à celle des guichets CFF, nous vendons des billets de train aussi bien pour le réseau national et international, des abonnements et les loisirs RailAway.

Nous avons vraiment bien commencé l'année, nous avons récupéré une partie de la clientèle qui allait à l'agence CFF de Longemalle. »

Alberto Cherubini



Journée de la
branche touristique:
mardi 19 mars 2013

« Marche à suivre pour la CCT des remontées mécaniques »

Le Syndicat du personnel des transports SEV invite les membres intéressés à participer à la Journée des collaborateurs des transports touristiques de montagne.

Rendez-vous à 10h30 à Wengen, station inférieure des remontées mécaniques.

Lieu: Hôtel Berghaus Männlichen

Déroulement: 11 h: séance puis repas de midi

14 h: présentation du projet de nouvelles télécabines

15 h30: fin de la partie officielle.

La journée est centrée sur les négociations en cours concernant la convention collective des remontées mécaniques bernoises. Nous souhaitons en outre parler des réglementations sur les exceptions dans l'OLDT et répondre aux requêtes et questions des participants. Le SEV-VPT prend en charge les coûts de la journée. Les inscriptions sont à annoncer d'ici au jeudi 28 février 2013 au plus tard à Christina Jäggi: 031 357 57 32 ou christina.jaeggi@sev-online.ch. Nous nous réjouissons de votre participation!

Hans Bieri, secr. syndical, Berne, et Peter Peyer, secr. syndical, Coire.

HORAIRES

Le Ticket Point de Genève est ouvert du dimanche au vendredi de 9h30 à 13h et de 14h à 17h30. Dès le 15 avril, il sera ouvert non-stop de 9h30 à 17h30, 7 jours sur 7.

Décès

Marie Andrey, veuve de Marcel, Lausanne; décédée le 10 février dans sa 88^e année. PV Vaud.

Marcel Barras, mécanicien, Lausanne; décédé le 1^{er} février dans sa 93^e année. PV Vaud.

Antoinette Baula, veuve de Roger, Yverdon-les-Bains; décédée le 9 février dans sa 88^e année. PV Vaud.

André Durussel, ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains; décédé le 15 février dans sa 91^e année. PV Vaud.

Alfred Favre, fonctionnaire d'exploitation, Lausanne; décédé le 15 février dans sa 85^e année. PV Vaud.

Ernst Krebs, monteur spécialiste, Hermrigen (BE); décédé le 18 février dans sa 79^e année. PV Biel-Bienne.

Roland Meylan, chef de train, Fétigny (FR); décédé le 29 janvier dans sa 88^e année. PV Fribourg.

Wilhelm Miotti, chef de train, Biel-Bienne; décédé le 9 février dans sa 83^e année. PV Biel-Bienne.

André Monod, employé tl, Lausanne; décédé le 11 février dans sa 81^e année. VPT tl.

Pierre Pittet, fonctionnaire spécialiste, Yverdon-les-Bains; décédé le 10 février dans sa 76^e année. PV Vaud.

André Roggo, employé aux manœuvres, Cormoret (BE); décédé le 19 février dans sa 68^e année. Membre SEV externe.

Emma Stauffer, veuve de Frédéric, Vouvy (VS); décédée le 7 février dans sa 99^e année. PV Vaud.



À partir du 16 mars nous vous souhaiterons la « Bienvenue »

Nous nous réjouissons de vous communiquer que « hotelleriesuisse » a attribué au Brenscino la nouvelle classification d'hôtel 3 étoiles supérieures auxquels nous sommes très fiers.



Par contre nos prix resteront inchangés ! Vous pourrez en tous cas compter sur le Brenscino team et nous nous efforçons de correspondre à toutes vos exigences.

Nous nous réjouissons à l'avance de votre visite !

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago



Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch



Unterverband des Personals
privater Transportunternehmen
Sous-fédération du personnel
des entreprises de transport privées
Sottofederazione del personale
delle aziende private di trasporto

Grande campagne de recrutement 2013

- 4 à 5 adhésions : 50.–
- 6 à 8 adhésions : 100.–
- 9 à 12 adhésions : 300.–
- 13 à 16 adhésions : 500.–
- 17 à 19 adhésions : 700.–
- 20 et plus adhésions : 1000.–

(seules comptent les adhésions réalisées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013)

Les primes sont payées en chèques Reka.

Avez-vous des questions au sujet de la campagne de recrutement ?

Adressez-vous à : info@vpt-online.ch



Prêts hypothécaires

Se bâtir un financement.

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

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

Votre avenir, notre mission.



Retraites
Populaires

Angle droit

Incapacité à conduire pour raison de santé

Retrait de permis mettant en danger l'engagement.

Une conductrice de bus que l'on appellera Ruth a adressé au SEV une demande d'assistance judiciaire, nous communiquant que pendant son service, suite à un malaise, elle avait provoqué un accident de la circulation avec le bus de ligne. Lors de cet accident, un passager a été légèrement blessé. La police lui avait retiré immédiatement son permis et son avenir professionnel s'en trouvait menacé. Le team d'assistance judiciaire du SEV a tout de suite remis le dossier à l'un de ses avocats-conseils qui a exigé tous les documents utiles.

Deux mois plus tard...

Une fois que l'avocat fut en possession de toutes les informations nécessaires, il a fait une demande auprès de l'Office de la circulation afin

que le permis soit rendu à Ruth et qu'il soit renoncé aux examens par leurs médecins spécialistes. L'avocat a motivé sa demande par le fait que si l'accident s'était produit à cause d'un problème de santé, il n'y avait pas de maladie qui puisse remettre en question l'aptitude à conduire de Ruth. En particulier, les présomptions d'épilepsie et de maladie du cœur n'avaient pas été confirmées. L'avocat a fondé sa requête sur les rapports détaillés des divers médecins spécialistes qui avaient examiné Ruth après l'accident.

Encore une fois deux mois plus tard...

L'Office de la circulation a fait expertiser les rapports des médecins et de l'hôpital par l'institut de médecine légale d'une clinique universi-

taire. Il s'agissait d'une expertise des documents, Ruth n'a pas été réexaminée. L'expertise a donné comme résultat qu'on ne pouvait pas constater avec certitude qu'un tel événement ne se reproduise pas et a proposé d'autres examens médicaux. L'avocat a recouru et exigé une nouvelle fois de l'Office de la circulation que le permis soit rendu immédiatement à Ruth et qu'il soit renoncé aux examens médicaux. L'avocat a également souligné que l'expertise ne montrait aucune contradiction sérieuse sur l'aptitude à conduire de Ruth.

Premier succès partiel

A peu près cinq mois après l'accident, l'Office de la circulation a communiqué à l'avocat que sa requête de renoncer au retrait de permis était acceptée, par contre que les examens médicaux étaient maintenus. Mais il sera décidé de la procédure de remise du permis seulement après l'établissement de l'expertise et le jugement pénal.

Trois mois plus tard...

Il a été communiqué à l'avocat que l'expertise reconnaissait l'aptitude de Ruth à conduire sans restrictions et que le permis lui serait donc rendu. La durée définitive du retrait serait déterminée après que le jugement pénal soit rendu. L'avocat a décelé un nouveau problème dans l'expertise qui en soi était positive pour Ruth: l'expert reprochait à Ruth que le jour de l'accident elle se trouvait dans un état qui la rendait inapte à la conduite et que pour cette raison elle n'aurait pas dû prendre son service, respectivement le quitter en cours de route. L'avocat a exigé la restitution immédiate du permis et a réfuté la nouvelle accusation. Exactement huit mois après l'accident jour pour jour, l'Office de la circulation a décidé de la restitution du permis.

Un mois plus tard...

L'avocat reçoit un courrier du ministère public. Sous la forme d'une décision de non entrée en matière, le ministère public a communiqué

que, sur la base des documents de la police et de la médecine légale, les conditions n'étaient pas suffisantes pour l'ouverture d'une procédure pénale à l'encontre de Ruth.

Tout est bien qui finit bien

Environ un mois plus tard, l'Office de la circulation s'adresse de nouveau à l'avocat. Il annonce qu'au vu de la décision du ministère public, la procédure administrative concernant le retrait de permis est suspendue. Heureusement, la compagnie de bus a soutenu durant toute cette période sa collaboratrice de longue date et hautement qualifiée. Après que Ruth se soit remise des suites de son accident, elle a été occupée à d'autres tâches durant les mois où elle n'avait pas de permis. Ruth a pu ainsi reprendre son activité habituelle 10 mois après l'accident et après 8 mois sans permis. Elle n'a plus eu aucun problème de santé.

Le team d'assistance judiciaire SEV/rw

Pas encore abonné/e à *contact.sev* ?

■ Les membres du SEV reçoivent automatiquement *contact.sev* – l'abonnement est compris dans la cotisation.

Les lectrices et lecteurs qui ne sont pas membres SEV peuvent cependant également s'abonner à notre publication.

L'abonnement annuel coûte 40 francs.

Ou plutôt d'abord un abonnement à l'essai ?

Recevez gratuitement six numéros de *contact.sev* afin de mieux connaître notre journal !

Mais le plus simple : devenez membre SEV !



Je m'intéresse à devenir membre SEV, envoyez-moi s.v.p. les documents !

Je souhaite connaître un peu mieux votre journal et commande un abonnement à l'essai (6 numéros).

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs pour une année.

Prénom/Nom

Rue

NPA/Localité

Tél.

Courriel

Date et signature

Envoyez s.v.p. à : Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 6.

D'autres questions ? info@sev-online.ch ou www.sev-online.ch



Interligne TGV Rhin-Rhône Belfort-Bienne

Vers le printemps de la ligne

L'Association franco-suisse Interligne TGV Rhin-Rhône Belfort-Bienne vient de tenir ses assises annuelles à Belfort. Plusieurs indicateurs laissent supposer que le dossier financier sera définitivement bouclé en 2013 avec un accord international. Reste à déterminer qui à l'horizon 2015 sera l'exploitant ferroviaire de la ligne transfrontalière, CFF, SNCF, et comment, en termes de matériel roulant et horaires.

La mise en service de la ligne TGV Rhin-Rhône ainsi que l'ouverture de la gare TGV Belfort-Montbéliard sont déjà une grande satisfaction. La connexion entre la ligne TGV et

l'ancienne ligne classique n'est toujours pas réalisée, il est temps à présent de conclure les discussions du bouclage financier et que la réouverture de la ligne Bienne-Delémont-Belle-Belfort soit rapidement réalisée. Une décision favorable devrait tomber lors du Conseil d'administration de RFF (Réseau ferré de France) qui aura lieu le 28 mars 2013. Tel est succinctement le message de l'Association coprésidée par Yves Ackermann, président du Conseil général du Territoire de Belfort et Philippe Receveur, ministre de l'Environnement et

de l'Équipement du canton du Jura.

Le coût du projet est estimé à 107 millions d'euros. L'ensemble des collectivités locales françaises qui participent au financement du projet ainsi que l'État se sont déjà engagés à hauteur de 74 millions d'euros.

Côté suisse, les autorités fédérales et cantonales disposent d'environ 24 millions d'euros à investir en France. Par ailleurs, 20 millions de francs ont été investis en 2012 sur la partie helvétique de la ligne et le matériel roulant y circulant a été modernisé.

Aux promesses à tout va de l'ère Sarkozy ont succédé le temps d'analyse et de réflexion de la nouvelle Présidence française. L'ensemble des projets TGV, lignes nationales et régionales, était évalué à 250 milliards d'euros (années 2011-2012). Or l'État français finance annuellement pour 2 milliards les prestations de RFF. Equation impossible ! François Hollande doit maintenant jouer de la gomme.

Soutien de la Confédération

Michel Paccaud, chef de projet aux infrastructures ferroviaires internationales à l'OFT rappelle l'engagement de la Confédération. Le fonds d'infrastructures en Suisse et à l'étranger pour le raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse dépend d'une loi du 18.3.1985, qui a pour particularité que les fonds non dépensés en 2015 seront perdus. La Confédération s'engage sur plusieurs liaisons internationales et du côté de la Suisse occidentale, à hauteur de 500 millions d'euros. Pour la ligne TGV Rhin-Rhône, 100 millions d'euros ont été payés. Reste à présent à concrétiser rapidement l'ouverture de la ligne transfrontalière Bienne-Belfort afin de bénéficier à temps de l'engagement des 30 millions de francs suisses



Michel Paccaud.

liés à la loi du 18.3.1985. M. Paccaud assure que l'OFT et la Confédération mettent tout en œuvre pour réussir cette opération.

Jean-François Milani



Y. Ackermann et Ph. Receveur.

PELLET PIOCHE: Minder, la terreur des gros bonus.



EN VITESSE

Train duplex

Dans leurs nouveaux trains duplex, les CFF devaient installer un compartiment supplémentaire pour personnes handicapées avec toilettes accessibles en chaise roulante, dans la voiture voisine au wagon-restaurant, selon le jugement rendu en avril 2012 par le Tribunal administratif fédéral. Cela n'était pas prévu initialement. Les CFF ont recouru contre la décision du Tribunal administratif, afin d'assurer une sécurité du droit pour les futurs achats de matériel roulant. Le Tribunal fédéral donne raison aux CFF. Le jugement est un signal important. Les CFF analysent actuellement à l'interne comment cette décision peut être intégrée au projet. Les modifications du projet génèrent des coûts supplémentaires de quelque 10 millions de francs pour les CFF.

François Sottas, conducteur de tram et représentant du personnel au sein du conseil d'administration des TPG

« Il faut améliorer la vitesse commerciale ! »

L'année passée, les TPG ont sensiblement augmenté leur offre mais le nombre d'usagers a stagné. François Sottas est convaincu que pour inciter davantage de gens à renoncer à leur voiture il faut améliorer la vitesse commerciale des transports publics genevois.

François Sottas représente le personnel d'exploitation au sein du conseil d'administration des tpg depuis 2007. Il a été réélu en septembre de l'année passée.

■ **Tu es le seul membre SEV qui représente le personnel au conseil d'administration des tpg, quels sont tes rapports avec la section SEV tpg ?**

Une dizaine de fois par année je rencontre les responsables de la section pour un échange d'informations. Je les tiens au courant de ce qui se passe au conseil d'administration, bien entendu tout en respectant le devoir de réserve. De leur part, les responsables syndicaux me font part de leurs attentes et des messages qu'ils aime-

raient que je fasse passer au conseil d'administration. Durant ces séances de coordination, il y a aussi les responsables de la section SEV tpg-retraités et les représentants du syndicat à la caisse de pension des tpg qui sont présents.

■ **Quels sont les principaux thèmes qui ont été discutés ces derniers mois ?**

En tout premier lieu le projet de réforme des statuts du personnel. Un projet qui pour l'heure a été heureusement mis en veilleuse car le SEV ne cherche pas à vouloir modifier ces statuts. La recapitalisation de la caisse de pension est aussi un sujet chaud : le principe de faire supporter cette recapitalisation un tiers par l'entreprise, un tiers par les assurés actifs et le dernier tiers par les assurés pensionnés semble acquis.

■ **Est-ce que la voix des représentants du personnel est entendue au sein du conseil d'administration ?**

Oui, car les autres administrateurs sont conscients que nous avons une connaissance de l'entreprise depuis son intérieur. Il y a quelques années,

nous étions en sous-effectif chronique. A force de taper sur le clou, cette situation s'est améliorée.

■ **Les tpg ont été sous le feu de la critique lors de la restructuration de leur réseau en décembre 2011 et aujourd'hui on leur reproche que cette restructuration n'a pas amené davantage de clients. Quel est ton avis ?**

Honnêtement, je trouve que le nouveau réseau des tpg n'est pas si mal que ça. Sur le terrain, je constate que la majorité des gens est satisfaite. L'offre est en constante augmentation. Nous avons de nouveaux bus et de nouveaux trams, les nouveaux trolleybus vont arriver d'ici quelques semaines. Il y aura davantage de clients lorsque nous serons plus performants sur la vitesse commerciale. Pour cela il faudra davantage de sites propres pour les trams et de voies réservées au bus, moins de voitures en ville et davantage de feux aux carrefours qui accordent la priorité aux transports publics. Pour obtenir tout cela, des décisions politiques courageuses sont nécessaires, cela ne dépend pas (ou plus) des tpg.



François Sottas est membre du conseil d'administration des tpg.

■ **Cela dépend de qui ?**

Du pouvoir politique du canton, au Conseil d'Etat en premier lieu. Je constate malheureusement que la construction d'un nouveau dépôt des trams et bus au bout de l'aéroport de Cointrin a pris des années de retard et devrait déjà fonctionner ; le prolongement de la ligne de tram 14 vers Bernex est à nouveau reporté ; que les liaisons transfrontalières s'améliorent mais restent faibles, etc. etc. Pour inciter davantage de gens à abandonner la voiture et prendre les transports publics, il faut impérativement améliorer la vitesse commerciale des tpg. Ce qui veut dire prendre des décisions politiques courageuses. Mais notre

Les Transports publics genevois (tpg) comptent quelque 1700 collaborateurs (équivalents plein temps) et 427,8 km de lignes de tramways, de trolleybus et de bus, transportant en moyenne 490 000 passagers par jour.

actuel Conseil d'Etat a de la peine à faire avancer la cause des transports publics. On peut souhaiter que le Conseil d'Etat qui sortira des urnes cet automne, orientera ses priorités pour une sensible améliorations des transports et déplacements dans ce canton !

Propos recueillis
par Alberto Cherubini

BIO

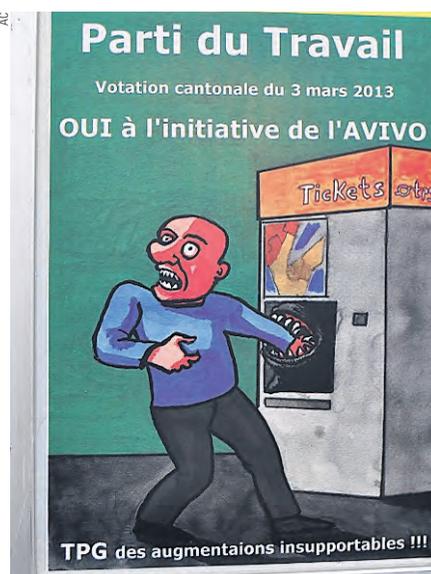
Wattman et administrateur des tpg

Le conseil d'administration des tpg compte 19 membres, dont trois représentants du personnel (Marie-Paule Bruynooghe, indépendante, représentante des cadres et du personnel administratif ; Philippe Schaedler, du syndicat ASIP, représentant du personnel d'exploitation ; François Sottas, du syndicat SEV, également représentant du personnel d'exploitation). Au sein du conseil d'administration, François Sottas est membre de la commission réseau et infrastructure, de la commission stratégique et de

la commission nouveau dépôt trams.

François Sottas a commencé il y a 25 ans à travailler aux tpg. Serrurier de formation, il conduit les trams depuis 17 ans : « Lorsque j'ai commencé à conduire, nous étions 157 wattmans, aujourd'hui nous sommes environ 500 ! » Des chiffres qui illustrent le renouveau du réseau de trams genevois. Agé de 53 ans, domicilié à Genève, François Sottas est membre du SEV depuis 1989. Il a été président de l'ancienne section SEV tpg exploitation.

Ce week-end on vote à Genève sur les prix des billets des tpg



Le 3 mars les citoyennes et citoyens genevois se prononceront sur l'initiative de l'AVIVO qui demande une réduction des tarifs des tpg. Si l'année passée le nombre d'usagers a stagné malgré l'augmentation de l'offre, c'est probablement aussi dû à l'augmentation du prix du billet qui a passé de 3 francs à 3 fr. 50. Cette augmentation a provoqué la colère de l'association des retraités AVIVO qui a lancé une initiative récoltant en un rien de temps 14 000 signatures. L'initiative demande d'inscrire dans la loi les tarifs des tpg (et donc rendre possible leur contestation par référendum) et le retour du prix du billet à 3 francs. « Malheureusement le texte de l'initiative est mal ficelé, relève François Sottas, l'AVIVO propose de limiter les rabais sur les prix des abonnements pour les jeunes jusqu'à 18 ans, alors qu'actuellement les jeunes bénéficient de rabais jusqu'à l'âge de 25 ans. Du coup cette initiative des retraités donne l'impression de s'en prendre aux jeunes. »

En 2013, les jeunes membres du SEV ont droit à une vaste palette d'activités

Syndicalisme, formation et loisirs

Cette année, la commission de jeunesse du SEV propose une douzaine de rendez-vous.

Loisirs et activités sportives occupent le bon tiers de l'agenda de la commission de jeunesse, comme le week-end de luge (qui a déjà eu lieu), ou la journée parapente qui aura lieu au mois d'août, ou encore le tournoi de unihockey de l'USSC (Union sportive suisse des cheminots).

Cours et excursions

La commission de jeunesse propose de la formation. Par exemple la visite au mois de juin du Conseil de l'Europe à Strasbourg et une visite du tunnel de base du Gothard en septembre. Il y aura un cours pour apprendre à négocier ses premières places de travail et un cours sur la protection des données sur les réseaux sociaux.

1^{er} Mai et journée de la jeunesse

L'actualité syndicale et politico-économique est en bonne



La commission jeunesse du SEV – ici à Vitznau en novembre 2012 – est très active dans l'organisation de cours mais aussi de divertissements.

place dans l'offre de la commission de jeunesse du SEV. Les jeunes employés des transports publics se préparent à participer aux cortèges du 1^{er} Mai. Le dimanche 20 octobre aura lieu la journée nationale de la jeunesse SEV sur le thème « Crise économique et emploi des jeunes ». Durant cette journée, les causes et les conséquences de la crise fi-

nancière de 2008 seront débattues avec de jeunes employés des transports publics des pays européens. La forte crise qui touche par exemple l'Espagne et la Grèce a un impact très négatif sur l'emploi des jeunes. Pour le secrétaire syndical Jérôme Hayoz, responsable du secteur jeunesse du SEV avec son assistante Beatrice Ben Amara, cette jour-



La sortie en luge a déjà eu lieu et ce n'était pas triste!

Jeunesse SEV sur Internet:

- www.sev-young.ch
- facebook.com/sev.jugend.jeunesse.gioventu

Les nouveaux membres sont les bienvenus: n'hésitez pas à contacter beatrice.benamara@sev-online.ch – 031 357 57 23

née nationale de la jeunesse SEV sera le point fort de l'année.

Si les loisirs prennent une place si importante, c'est qu'ils permettent au SEV d'entrer en contact plus facilement avec les jeunes employés des transports publics qui ne se seraient peut-être jamais intéressés au syndicat. « Plus tard, on se souvient volontiers des

bons moments passés avec le SEV, et peut-être que ce souvenir aidera nos jeunes membres à rester fidèles voire à s'engager au sein du SEV, commente Jérôme Hayoz, voilà pourquoi nous sommes attentifs à créer un bon mix d'activités entre loisirs, formation et syndicalisme. »

Fi/AC

Photomystère: « Où a été prise cette photo? »



Le concours de contact.sev

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 3: détail de « L'ange protecteur » de Niki de Saint Phalle dans le hall de la gare de Zurich.

Le sort a désigné **Alessandro Morisoli de la section SBV Ticino**, domicilié à Monte Carasso (TI), qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la nous à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail

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

Sur Internet

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

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 6 mars 2013