

Nouveau président

A la section des tl, Carmelo Scuderi (à gauche) succède à Johan Pain.

Page 5



Interview des deux coprésidents d'Unia

Renzo Ambrosetti, 60 ans, et Vania Alleva, 43 ans, sont tous deux à la tête du plus grand syndicat suisse depuis 100 jours. Unia est toujours en pleine croissance.

Pages 6 et 7



Souffrance au travail

Pour la doctoresse Denise Grolimund Berset, la souffrance au travail augmente.

Page 15

L'initiative populaire pour augmenter les rentes AVS de 10% est lancée

AVSplus: c'est parti!

Ces jours-ci, les membres SEV reçoivent dans leur boîte aux lettres la feuille de signatures de l'initiative AVSplus.

Il est important que toi, que vous, que nous tous, signions cette initiative et retournions les feuilles au plus vite.

Lors du lancement de cette initiative, qui a eu lieu lundi 11 mars à Berne, le président du SEV Giorgio Tuti (photo) a expliqué l'enjeu d'AVSplus devant les médias de notre pays: éviter que toujours plus de retraités et de retraitées rencontrent des difficultés à boucler leurs fins de mois.

Pages 2 - 3



Commission centrale VPT

Une équipe soudée à la tête de la VPT

La commission centrale de la VPT, composée de 6 membres et présidée par Gilbert D'Alessandro, est l'organe exécutif de la sous-fédération du SEV qui compte le plus grand nombre de membres actifs.



Dossier pages 10 à 12

ÉDITO

Une retraite dans la dignité

Celui qui travaille dans le service public n'a pas de souci à se faire pour sa retraite. C'était l'évidence durant longtemps. Mais quelle est la réalité d'aujourd'hui? Les caisses de pension des CFF et des entreprises de transport concessionnaires souffrent de sous-couverture; les actifs paient de lourdes cotisations d'assainissement et les pensionnés ne reçoivent pas le renchérissement. Les rentiers doivent se serrer toujours plus la ceinture afin de pouvoir payer loyer, primes de caisse-maladie, etc.

Dans cette situation, une seule solution: un renforcement de l'AVS, une augmentation des rentes. C'est la seule possibilité de pouvoir améliorer quelque peu le revenu après la retraite. Nos pensionnés nous ont sollicités dans ce sens à de multiples reprises déjà. Nous sommes contents de pouvoir leur montrer que nous tenons parole. Il est donc clair que nous tous, actifs et pensionnés du SEV, nous engagerons avec toute notre énergie pour l'initiative AVSplus. Je compte sur l'engagement de nos membres pour qu'ils puissent, ainsi que les générations futures, vivre dignement leur retraite.

Giorgio Tuti, président SEV

Accidents aux CFF: trop c'est trop!



A force de limer sur le personnel et de mettre la pression, pas étonnant que le nombre d'accidents aux CFF augmente.

Page 19

EN VITESSE

20 000 signatures
pour le TGV

Des élus, hommes et femmes, de Franche-Comté et de Suisse, ont remis les 20 000 signatures d'une pétition pour le maintien de la liaison ferroviaire Berne-Neuchâtel-Pontarlier-Paris à la direction SNCF à Paris le 26 février et à Berne le 1^{er} mars. Premier impact de la démarche? Le conseil d'administration de Lyria, qui devait débattre ce mois encore de l'avenir de la liaison rapide entre Berne et Paris, a reporté d'ici à l'été le vote sur cet objet. Les autorités voient un signe positif dans ce changement de calendrier.

Surprise à Genève

Le peuple s'est prononcé le 3 mars dernier, à 55,9 %, en faveur d'une baisse des tarifs des Transports publics genevois. Comme le préconisait l'initiative de l'Avivo, association de défense des retraités, le prix du billet d'une heure passera de 3,50 francs à 3 francs. Le texte prévoit aussi une diminution du prix de l'abonnement pour adulte de 700 à 500 francs, sauf pour les 18-25 ans, aujourd'hui au bénéfice du tarif junior, qui devraient acquérir un abonnement au tarif plein, une disposition à laquelle l'Avivo est prête à renoncer.

Officine Bellinzona

Une fête a eu lieu aux Officine le samedi 9 mars, pour commémorer les 5 ans de la fameuse grève ayant commencé début mars 2008 aux Officine



de Bellinzona. Le personnel des Ateliers CFF avait alors lutté corps et âme pour sauver leurs postes de travail. Les Ateliers avaient été sauvés grâce à cette lutte de longue haleine.

L'Union syndicale suisse a lancé l'initiative populaire fédérale AVSplus

Renforcer l'AVS pour sauvegarder

De plus en plus de retraités ne sont plus en mesure de maintenir leur « niveau de vie antérieur » avec le revenu de leurs rentes des 1^{er} et 2^e piliers, contrairement à ce que promet la Constitution fédérale. C'est pourquoi il faut augmenter les rentes de l'AVS de 10 %, comme le demande l'initiative populaire « AVSplus : pour une AVS forte », que l'USS et de nombreuses organisations alliées ont lancé ce mardi 11 mars.

L'AVS est la prévoyance vieillisse la plus sûre, la plus efficiente et la plus sociale de Suisse. Or, depuis des années, les idéologues du démantèlement social ne cessent de la dénigrer. Mais, grâce à son financement aussi génial que

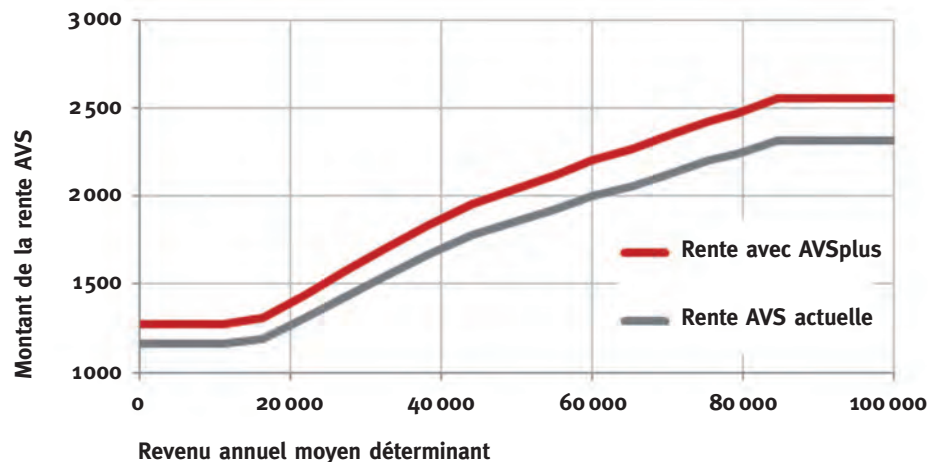
« La rente AVS moyenne des personnes vivant seules augmenterait ainsi d'environ 200 francs, celle des couples d'environ 350 francs par mois. »

simple et solidaire, l'AVS, l'assurance sociale la plus importante de Suisse, reste solide. Des attaques continuent à être délibérément dirigées contre ce modèle à succès. L'heure est désormais venue pour un contre-projet qui tienne

compte des besoins de larges milieux de la population. Avec ses syndicats – notamment le SEV qui s'est engagé à récolter 20 000 signatures – d'autres organisations de salariés (dont celles du corps enseignant), le Parti socialiste et les Verts ainsi que des associations de retraités, l'USS demande un supplément de 10 % sur toutes les rentes de l'AVS. La rente AVS moyenne des personnes vivant seules augmenterait ainsi

d'environ 200 francs, celle des couples d'environ 350 francs par mois. Les femmes profiteraient beaucoup de cette hausse. Pour cause de maternité et en raison de l'éducation des enfants, leurs rentes du 2^e pilier sont souvent modestes. Dans l'AVS par contre, les interruptions de l'activité professionnelle sont compensées au

moyen de bonifications pour tâches éducatives, si bien que les rentes AVS des femmes qui ont des enfants sont aussi d'un bon niveau. Les femmes profiteraient donc plus que la moyenne de ce supplément versés sur ces rentes. L'amélioration de l'AVS serait également intéressante pour la jeune génération. Pour les personnes à bas ou moyens revenus, la hausse des rentes dont elles bénéficieraient grâce à l'initiative AVSplus serait bien plus avantageuse que si elle



Cours Movendo AVSplus

Pour une AVS forte !

Vieillir 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:

Judi 4 avril de 9 h à 17 h au Buffet de la Gare de Lausanne.

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



Giorgio Tuti lors de la conférence de presse qui a lancé l'initiative populaire AVSplus, entouré par Maria Bernasconi, conseillère nationale PS et Paul Rechsteiner, président de l'USS et conseiller aux Etats PS saint-gallois.

Order le pouvoir d'achat

devoir avoir lieu à travers le 2^e pilier. En effet, l'épargne privée destinée à la retraite coûte beaucoup plus cher parce que les banques et les assurances se servent au passage.

Combattre les dégradations

Lors de la conférence de presse pour le lancement de cette initiative qui a eu lieu à Berne le lundi 11 mars, le président de l'USS Paul Rechsteiner a expliqué le pourquoi de cette initiative: «Les projets actuels du Conseil fédéral en matière de prévoyance vieillesse («Prévoyance vieillesse 2020») ne pourront, sur des points décisifs, qu'entraîner une dégradation de la situation pour la population. Baisse des rentes du 2^e pilier (taux de conversion), remise en question de la compensation du renchérissement dans l'AVS (frein à l'endettement), sans parler du relèvement de l'âge de la retraite des femmes. Les projets concoctés au Palais fédéral ne répondent aucunement au problème des rentes insuffisantes pour nombre de personnes à bas ou moyen revenu. Et comme une hausse des rentes du 2^e pilier n'est pas réaliste – la seule défense

des rentes actuelles est déjà ardue en soi –, le but donné par la Constitution fédérale à la prévoyance vieillesse («maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur») ne pourra être atteint qu'en améliorant les rentes de l'AVS.»

Une assurance basée sur la solidarité

Le système de financement de l'AVS est extrêmement solide et performant selon Paul Rechsteiner: «pour preuve, de 1975 à aujourd'hui, le nombre des personnes à la retraite est passé de 900 000 à plus de 2

millions, malgré tout les cotisations salariales pour l'AVS n'ont jamais été augmentées pendant ces 38 ans. Une seule et unique fois, il y a 15 ans de cela, un pour-cent supplémentaire de TVA a été nécessaire. Pourquoi le financement de l'AVS est-il à ce point performant? La recette est aussi simple que solidaire. Tout le monde paie des cotisations à l'AVS sur la totalité du revenu qu'il tire d'une activité lucrative, même si le revenu encaissé se monte à plusieurs millions.»

USS/AC

L'USS sait où aller chercher l'argent

Pour la grande majorité de la population à bas ou moyen revenu, l'amélioration des rentes est beaucoup plus avantageuse avec l'AVS qu'avec toutes les autres formes de prévoyance vieillesse. Mais comment sera financée l'augmentation de 10 % de toutes les rentes AVS dont on estime que le coût annuel s'élèvera à 3,6 milliards de francs? Où aller chercher cette somme? Paul Rechsteiner

présente les solutions que l'USS propose: «Si la peuple suisse accepte l'initiative introduisant un impôt fédéral sur les successions, 2 milliards seraient déjà financés de la sorte. Et si l'impôt sur le tabac profitait directement à l'AVS au lieu d'aller dans la caisse de la Confédération, ce seraient 2,2 milliards de francs supplémentaires qui reviendraient d'un seul coup à l'AVS.»

USS/AC

CARNET DE BORD

De la mobilité en démocratie

La votation genevoise sur le prix des transports publics, si elle ne manquera pas d'engendrer des problématiques nombreuses pour les tpg comme pour leur département de tutelle, n'a pas ouvert le débat de société qu'elle aurait dû. En effet, le choix des villes d'avoir des transports publics efficaces et peu chers, voire gratuits devrait avoir lieu partout.

Le coût d'un billet de transport public est, pourrait-on dire, la manifestation du rapport que l'on entretient avec sa mobilité. Plus il est cher, plus il fait porter le développement des transports en commun à l'utilisateur: on compte sur la multiplication des opérateurs pour baisser, cas échéant, le coût. C'est la solution «tiers-monde» et elle a un coût énergétique et écologique très important. La solution européenne mélange subventionnement public et taxe de transport. Le titre de transport, plus ou moins cher, arbitre le rapport entre subventions publiques (investissement d'infrastructure et de matériel) et une nécessaire entrée d'argent par le prix des billets et abonnements (alimentant le coût de l'exploitation). Cet arbitrage est soumis aux choix politiques et aux choix de société d'un côté, de l'autre à la pression et aux exigences des coûts.

Les expériences dans ce domaine sont diverses, de la gratuité (Hasselt en Belgique qui a vu le nombre de passagers transportés passer de 360 000 à 4 millions en 10 ans) au coût du billet très bas (Strasbourg) en passant par les alternatives ponctuelles comme le dézouage (votre abonnement est valable durant le week-end sur tout le réseau plutôt que sur un parcours) ou l'exemple d'unireso ou du demi-tarif CFF. Toutes ces formes visent autant à réduire le transport individuel, polluant et très gourmand en espace, qu'à attirer les usagers vers la mobilité en commun.

Le prix du billet n'est donc pas simplement un choix individuel, mais le résultat, plus ou moins démocratique, des choix d'une population et des politiques d'entreprise. Parfois ces choix prennent des chemins inattendus comme la votation genevoise dont il reste à savoir s'il s'agit d'un vote sanction ou d'un souci partagé de la population qui trouve ses transports publics trop chers. Ou alors le refus par la population neuchâteloise d'un projet de liaison qui semblait fait sur mesure. Ce débat sur le coût rejoint évidemment le débat sur la philosophie de la mobilité. Loin de la caricature qui veut que chacun désire un arrêt de tram devant sa porte, les citoyens ne s'avèrent au contraire pas si égoïstes dans leur vision et leur souhaits. Une réflexion sur les alternatives à la voiture a déjà eu lieu ailleurs en Europe, Genève ne fera pas l'économie de cette remise en question. Tout comme la région lausannoise a eu sa mue. Et ces votes doivent être analysés non comme des désaveux, mais comme une volonté des citoyens d'être consultés.



Pour une retraite sereine, signez l'initiative AVSplus.

Valérie Solano

Quand la protestation se fait volonté populaire

Notre démocratie semi-directe est certes une mécanique bien réglée, mais son fonctionnement comporte une agaçante part de hasard. Voyez le calendrier des votations, celui du 3 mars 2013 par exemple. Ce récent dimanche, à Genève comme dans les autres cantons, l'attention se concentre sur les objets fédéraux, initiative Minder en tête. C'est tout juste si l'importante question de la Caisse de prévoyance de l'Etat a aussi fait débat. Et puis voilà : comme par mégarde et à la surprise générale, les citoyens disent oui à l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports Publics Genevois ! », lancée par l'AVIVO en octobre 2010. En acceptant cette initiative, 56 % des votants dans 18 communes sur 45 ont ouvert un beau sac d'embrouilles dont les juristes de la République s'occuperont avec délices.

De ces problèmes à résoudre par d'autres, la majorité des citoyens ne se soucient pas. En votant oui, leur motivation principale ne tient ni à une restructuration partielle du tarif des transports collectifs, ni à une réduction du prix de certains titres de transport. Ils ont compris TPG et ont voulu protester contre les inconvénients du réseau réorganisé, les transbordements difficiles, les automates avaleurs de monnaie, les retards et blocages dus à la circulation, le tout associé à des hausses de tarifs.

Dans les urnes, on a donc trouvé l'expression d'un immense ras-le-bol des citoyens-usagers, qui l'aura finalement emporté sur les re-

commandations unanimes des autorités et de toutes les formations politiques, à l'exception du Mouvement Citoyens Genevois et du Parti du Travail. Un certificat d'insatisfaction dont les responsables des transports publics genevois, alertés par diverses enquêtes d'opinion, se doivent de prendre acte – et de tirer la leçon. A défaut, le personnel des TPG continuera d'assumer au jour le jour le rôle ingrat de relais des rôles et grogues en tous genres.

Au-delà du vote protestataire et des invectives quotidiennes, l'initiative pose des exigences autrement significatives. A commencer par un important transfert de compétences. Selon la législation en vigueur, il incombe au Conseil d'Etat de fixer les prix et tarifs des TPG, entreprise de service public. Selon l'initiative, version désormais prépondérante, cette compétence passe au Grand Conseil, dont les décisions peuvent faire l'objet d'un référendum. Autant dire qu'à l'avenir les citoyens-usagers ne manqueront pas de transférer aux citoyens-contribuables la charge des éventuelles hausses de tarifs. Les clients échapperont aux augmentations de prix que supportera l'Etat, grande puissance subventionnante.

Quant à la mise en œuvre des nouveaux tarifs inscrits dans l'initiative, elle pose quelques épineux problèmes. A commencer par la date d'entrée en vigueur, qui devrait intervenir dans les deux mois suivant son acceptation par le peuple, soit en dehors des chan-

gements survenant d'habitude en décembre, en même temps que les éventuels nouveaux horaires.

Le délai prescrit par les initiants sera d'autant plus difficile à tenir qu'il y a contestation sur la teneur et les effets du texte soumis aux citoyens. La définition de la catégorie « juniors », unifiée à 18 ans maximum (au lieu de 16 ans pour les billets et de 25 ans pour les abonnements) pose problème : manque de conformité avec la réglementation fédérale et le système Unireso.

Par ailleurs, et plus fondamentalement, le fait de retirer un avantage concédé aux moins jeunes des « juniors », alors que les aînés bénéficient d'une générosité accrue, revient à dresser les uns contre les autres. Où est la solidarité intergénérationnelle dont on réclame avec raison le renforcement ?

Enfin, comme toujours, il y a les obsédantes questions d'argent. Personne ne sait combien coûtera effectivement la mise en œuvre de l'initiative. Y aura-t-il un manque à gagner pour les TPG, de l'ordre de 25 millions de francs selon certaines estimations, ou bien l'augmentation attendue de la fréquentation des transports collectifs suffira-t-elle à faire la différence ? Et quelles répercussions financières faut-il prévoir pour les partenaires tarifaires des TPG que sont Unireso et les CFF ? Décidément, l'année 2013 s'annonce plutôt compliquée dans la République et Canton de Genève. Le budget n'est toujours pas voté et les élections s'annoncent pour cet automne. Et voilà qu'il faut négocier dans l'urgence une importante révision des tarifs des TPG. A l'impossible, qui est tenu ?

Yvette Jaggi



Décision du Conseil fédéral au sujet des transports touristiques en montagne

Horaires de travail prolongés

Désormais, à certaines conditions, les chemins de fer de montagne et les entreprises de remontées mécaniques peuvent prolonger le temps de travail de leur personnel.

Le Conseil fédéral a approuvé le 8 mars dernier une modification de l'ordonnance relative à

la loi sur la durée du travail. Cette modification a été convenue avec l'accord des partenaires sociaux. Les nouvelles prescriptions tiennent compte des intérêts des entreprises concernées sans compromettre la protection de la santé de leurs employés ni les exigences en matière de sécurité. En montagne, les variations saisonnières exposent les employés des entreprises de

transport à de fortes fluctuations de la charge de travail. Ces fluctuations peuvent encore être renforcées par les conditions météorologiques. C'est pourquoi les employeurs ont souhaité que les prescriptions en matière de temps de travail soient assouplies. Or un tel assouplissement se voit confronté aux intérêts de la protection des employés et à la conservation du haut niveau

de sécurité. La modification de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail que le Conseil fédéral a approuvée tient compte des intérêts de toutes les parties. Elle a été acceptée préalablement à l'unanimité par les employeurs et les employés dans le cadre de la Commission fédérale de la loi sur la durée du travail, dont la composition est paritaire. Les nouvelles dispositions pré-

voient notamment que les employés peuvent désormais travailler sans pause durant cinq heures et demie au lieu de cinq, à condition qu'ils acceptent l'application de la disposition en question. En outre, la durée du tour de service peut être portée à quinze heures en haute saison. Les deux modifications ne peuvent cependant pas être combinées. Les nouvelles dispositions entrent en vigueur le 1^{er} mai 2013 et pourront donc être appliquées pour la première fois durant la saison d'été de 2013.

Lausanne

Johan Pain quitte la présidence de la section SEV tl

Carmelo Scuderi, 51 ans, remplace Johan Pain, 63 ans, à la tête de la section SEV des Transports publics de la région lausannoise (tl).

Mardi 26 février, à la Maison du Peuple à Lausanne, il y avait de l'émotion pour la dernière assemblée générale de la section VPT-tl présidée par Johan Pain. Plus de 70 membres sont venus prendre congé de l'homme qui, durant près de deux décennies, a marqué de son empreinte l'activité syndicale aux

tl. «Johan Pain n'a pas épargné sa peine. Il a tout donné pour le syndicat. Je n'ai jamais vu un pareil engagement», a déclaré le secrétaire syndical Christian Fankhauser. «Je quitte la présidence mais je ne vous lâche pas», a répliqué Johan Pain. Pour le remplacer à la tête de la section, l'assemblée a élu à l'unanimité Carmelo Scuderi.

Le caissier Domenico Crudo quitte sa fonction mais reste membre du comité comme membre-adjoint. C'est Thierry Gay-Crosier, nouveau au comité, qui reprend en main les comptes de la section. Deux

autres collègues font leur entrée au comité avec Thierry Gay-Crosier, il s'agit des conducteurs Marcelo Ribeiro et Stéphane Baliacas. Au terme de l'assemblée, plusieurs voix se sont élevées pour faire part de leur mécontentement au sujet de l'aménagement du temps de travail. Un dossier chaud pour le nouveau comité.



AC Passation de pouvoir entre Carmelo Scuderi (à gauche) et Johan Pain.

« Mon objectif n° 1, c'est de continuer, ensemble, à vouloir améliorer nos conditions de travail »

Carmelo Scuderi n'est pas le premier venu dans l'univers syndical des tl. Il avait présidé durant 7 années la section technique jusqu'à ce qu'elle fusionne, en 2004, avec les sections exploitation et administration. Depuis cette fusion, il a été vice-président de la grande section SEV des tl. Et dès 2009, il représente le personnel au sein du conseil d'administration de l'entreprise. Né le 2 février 1962 à Catane, Carmelo Scuderi est arrivé en

Suisse dix ans plus tard avec ses parents, son frère et sa sœur. Après un apprentissage de mécanicien-électronicien, il entre aux tl en 1981 comme nettoyeur. Puis, durant trois ans, il a conduit les bus et trolleybus. A la fin des années 80, il est retourné vivre et travailler en Italie. Il est revenu en 1992 aux tl mais cette fois-ci dans les ateliers où il a gravi les échelons jusqu'à être nommé expert technique à la maintenance du domaine infrastruc-

ture. Membre SEV depuis 1993, il est marié et père de deux enfants. Il vit avec sa famille à Echallens. Durant ses loisirs, Carmelo Scuderi se dédie entièrement à sa famille.

■ **contact.sev: Quel est ton principal objectif de président de section ?**

Carmelo Scuderi: Mon objectif n° 1, c'est de continuer, ensemble, à vouloir améliorer nos conditions de travail. Cela passe en premier lieu par le

respect de la convention collective de travail. Je n'ai pas l'expérience ni l'aura de Johan Pain, ce n'est pas facile de lui succéder, mais avec mes collègues du comité je vais m'engager pour défendre de mon mieux les intérêts du personnel des tl.

■ **Comment réussir à améliorer les conditions de travail du personnel des tl ?**

Avant tout par le dialogue social. Aujourd'hui, aux tl, le gros

problème c'est les horaires de travail. Faut que nous trouvions, par la négociation, des solutions plus équitables.

■ **D'où viennent tes convictions syndicales ?**

Je suis syndicaliste parce que je ressens le besoin de m'engager pour davantage de justice sociale et de lutter contre les inégalités.

*Propos recueillis par
Alberto Cherubini*



Le nouveau comité de la section SEV tl. De gauche à droite: Stéphane Baliacas (représentant des chauffeurs); Thierry Gay-Crosier (caissier); Christophe Jordi (représentant des contrôleurs); Marc Gay-Crosier (membre adjoint, représentant des retraités); Daniel Marchand (représentant du personnel technique); Danièle Ruchonnet (représentante des chauffeurs); Carmelo Scuderi (président); John Pain et Marcelo Ribeiro (tous deux représentants des chauffeurs). Manquent sur la photo Domenico Crudo (membre-adjoint) et Augusto Alcayaga (représentant des chauffeurs).

Entretien avec la coprésidence du syndicat Unia

«Les délégués syndicaux, un projet essentiel»

Renzo Ambrosetti, 60 ans, et Vania Alleva, 43 ans, sont tous deux à la tête du plus grand syndicat suisse depuis 100 jours. Unia est toujours en pleine croissance.

■ **contact.sev:** La première question est inévitable: comment ça va au sein de ce nouveau duo?

Vania Alleva: très bien!

Renzo Ambrosetti: parfaitement bien!

■ **Qu'est-ce qui a changé pour toi, Renzo?**

Ambrosetti: J'ai déjà une longue expérience avec des coprésidents; j'ai maintenant à mes côtés une jeune collègue et ça va bien, comme auparavant avec les autres. Elle amène cependant une nouvelle qualité, puisqu'elle appartient à une autre génération.

■ **Pour toi, Vania, c'est une promotion avec de considérables changements?**

Alleva: Les tâches ont changé, la responsabilité a augmenté. Je travaille plus étroitement

avec Renzo qu'auparavant. Il faut aussi tenir compte du fait que l'ensemble du comité directeur a fortement changé.

■ **Est-ce que vos 100 premiers jours de coprésidence ont été difficiles?**

Alleva: Non!

Ambrosetti: Le bilan des trois premiers mois est positif. Toute l'équipe fonctionne bien; il y a beaucoup de jeunes collègues de moins de 50 ans.

■ **Le prochain changement s'amorce déjà. Renzo, tu as annoncé ton départ dans deux ans. Cela signifie-t-il que toi, Vania, tu perpétueras la coprésidence?**

Alleva: C'est l'assemblée des délégués qui le décidera. Nous avons maintenant une coprésidence, souhaitée par de nombreux organes et membres, vu le changement générationnel

important au sein du comité directeur. On verra bien si une coprésidence est toujours désirée et adaptée dans deux ans. Je suis ouverte aux deux variantes.

■ **Est-il possible de gérer un aussi grand syndicat?**

Ambrosetti: Oui, c'est clair et nous l'avons prouvé! L'organisation est complexe, avec environ 1000 collaboratrices et collaborateurs dans 14 régions. A cela s'ajoutent les secteurs, les branches, les groupes d'intérêts: ce n'est pas simple. Mais avec un travail conséquent et des objectifs clairs, on obtient des résultats.

■ **Unia continue à gagner des membres. Quelle est la recette du succès?**

Alleva: Ce qui est déterminant, c'est la présence sur le terrain! On doit connaître les thèmes importants qui tiennent à cœur à nos membres et accompagner ceux-ci de façon professionnelle pour résoudre les problèmes qu'ils rencontrent sur leur place de travail. Unia a une structure saine depuis sa création. Plus de la moitié des membres a moins de 45 ans.

■ **La croissance résulte-t-elle d'un plus haut taux de syndicalisation ou d'un élargissement du champ d'activité?**

Alleva: Les deux! Si nous considérons les domaines traditionnels, nous avons perdu

des membres dans l'industrie, en raison des changements structurels. Mais nous avons pu stopper cette évolution.

«**Si nous ne luttons pas contre les conditions d'engagement précaires dans les domaines tertiaires, cela a des effets sur les conditions de travail dans les secteurs traditionnels.**»

Vania Alleva, coprésidente Unia

Dans la construction, où le taux de syndicalisation est traditionnellement haut, nous avons pu croître et dans le commerce, qui constitue un énorme potentiel, nous allons de l'avant. Nous avons voulu mettre des choses en place dans ce qu'on appelait les «déserts syndicaux». Dans les métiers des services, nous avons connu une forte croissance ces dernières années. Le secteur tertiaire est maintenant aussi grand, avec ses 50 000 membres, que les trois autres secteurs.

■ **La dominance d'Unia dans le paysage syndical suisse augmente donc encore, car les autres croissent moins ou perdent des membres. Quelles sont les conséquences?**

Ambrosetti: Notre intention n'est pas de vouloir dominer l'USS, qui est nécessaire. Les syndicats ont besoin d'un toit, sous lequel nous pouvons mener une politique syndicale commune.

Alleva: La variété des organisations donne de la force à l'USS.

Nous avons de très bons rapports avec l'USS. Depuis 15 ans, nous tirons à la même corde et avons obtenu ainsi

quelques succès: par exemple dans les mesures d'accompagnement, contre les attaques sur le 2^e pilier, et il y a plus longtemps, contre la libéralisation du marché de l'électricité.

■ **Parlons à nouveau d'Unia: où va-t-elle?**

Ambrosetti: Nous voulons aller dans plusieurs directions! Nous devons faire attention à ce que les conditions de travail des travailleurs s'améliorent et qu'il n'y ait pas de démantèlement social. Et là nous dépendons des membres, qui doivent s'impliquer activement. Le projet de délégués syndicaux est essentiel chez Unia. Les gens doivent être actifs dans les entreprises, dans les comités, dans les groupes de branche. Et ils le veulent aussi!

Alleva: Il reste un défi central pour les prochaines années: gagner des membres qui s'engagent activement.

■ **Unia est-elle orientée vers le conflit ou vers le consensus?**

Ambrosetti: Autant de consen-

BIO

Nom	Vania Alleva	Renzo Ambrosetti
Âge	43 ans	60 ans
Famille	mariée, sans enfant	marié, grand-père
Parcours	études de langues, syndicaliste depuis 15 ans et coprésidente depuis décembre	juriste, syndicaliste depuis 35 ans, président FTMH et coprésident depuis la création d'Unia
Loisirs	bien manger avec des amis et la famille	des randonnées, fendre du bois, des rencontres



Après l'élection: Renzo Ambrosetti et Vania Alleva l'automne dernier lors du Congrès d'Unia à Zurich.

sus que possible et autant de conflits que nécessaire.

Quels sont les thèmes centraux au niveau syndical cette année?

Alleva: L'initiative sur le salaire minimum. Même si la votation n'a lieu qu'au début 2014, nous devons déjà être très présents. L'initiative AVSplus, le référendum contre les journées de travail de 24 heures sont aussi au programme. Au niveau des branches, il y a le renouvellement de la CCT Coop et celle de la technique du bâtiment, et

«Le plus grand défi, pas seulement européen, est le développement de l'industrie.»

Renzo Ambrosetti, coprésident Unia

les négociations de la CCT MEM. **Ambrosetti:** Dans cette convention, il y a aussi la protection des délégués syndicaux. Un autre thème central: les mesures d'accompagnement. La libre-circulation des personnes avec la Croatie arrive sur la table. Nous constatons qu'il y a pression sur les salaires et sur l'exploitation,

alors qu'en même temps la xénophobie prend de l'ampleur: c'est une mauvaise évolution, car les étrangers ne sont pas la cause de nos problèmes, mais ce sont bien les employeurs, qui veulent maximiser leurs profits via le dumping.

Il y a de nombreux thèmes politiques. Le travail syndical est-il en train de changer dans cette direction?

Alleva: Notre objectif est d'améliorer les conditions de travail et salariales des travailleurs. De bonnes CCT le per-

mettent mais aussi l'influence que nous pouvons avoir sur des décisions politiques. Car des questions importantes pour les travailleurs sont décidées au niveau politique. Les mesures d'accompagnement ont par exemple un lien direct avec le travail dans les branches!

Ambrosetti: Comme Vania le

dit: le travail syndical et le travail politique vont de pair. Lorsque nous parlons de mesures d'accompagnement, il est clair que nous avons besoin de plus de CCT. Les mi-

lieux qui sont contre la libre-circulation sont aussi contre les mesures d'accompagnement et remettent aussi les CCT en question. C'est une stratégie assez claire pour tout

casser. S'ils y arrivent, nous n'aurons plus la paix sociale qui nous a distingués mondialement jusqu'à présent.

Interview: Peter Moor/Hes

Impulsion suisse dans les syndicats internationaux

Renzo, en tant que président du syndicat européen des travailleurs de la métallurgie...

Ambrosetti (interrompant la question): Je l'ai été, mais maintenant je suis vice-président du syndicat européen des travailleurs de l'industrie. Ils ont aussi fusionné.

En tant que Suisse, tu es dans une situation particulière en ce qui concerne la libre-circulation des personnes et le dumping salarial. Quel est ton rôle exact?

Je peux être une figure de l'intégration, car la Suisse cumule plusieurs cultures. La libre-circulation des person-

nes ne concerne pas que la Suisse. Mais nous sommes les seuls à avoir des mesures d'accompagnement! Le grand défi est l'évolution de l'industrie. En Europe, mais aussi en Suisse, il y a des gens qui pensent que l'industrie est un modèle en perte de vitesse. C'est pourquoi nous faisons pression sur l'UE afin qu'elle développe une politique industrielle. On ne peut pas faire qu'économiser, il faut aussi investir.

Une position commune est-elle possible, connaissant les différences entre Etats riches et pauvres?

C'est devenu de plus en plus difficile! Chacun se retire sur

le plan national, aussi les Etats qui vont bien!

Y a-t-il une fédération comparable dans le domaine des services?

Alleva: Oui, il y a UNI global. On sent aussi partout la tendance à se concentrer sur le plan national. Si je regarde par exemple les grands acteurs du marché de détail, H&M, Aldi, Ikea: ils sont actifs mondialement. Et là, en tant que syndicats, on doit développer des stratégies au-delà des frontières nationales. Mais il est clair que pour agir au niveau supérieur, il faut aussi du travail concret au sein de l'entreprise, dans le terrain, avec les gens.

Vendredi 8 mars, Journée internationale de la femme

Aux tpg, l'égalité fonctionne

A l'occasion de la Journée de la femme, la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano a offert des roses aux femmes qui travaillent aux Transports publics genevois (tpg). Rencontre avec deux d'entre elles.

Deborah Derungs, électricienne

Deborah Derungs, 25 ans, est électricienne au dépôt des tpg de la Jonction. Dans ce milieu quasi exclusivement masculin elle se sent comme un poisson

«**Du moment qu'ils sont respectueux envers moi, j'aime bien moi aussi déconner avec mes collègues masculins!**»

Deborah Derungs

dans l'eau: «Depuis mon enfance j'ai toujours été entourée de garçons, ce n'est donc pas



Deborah Derungs, électricienne, ...

un problème pour moi de travailler avec des hommes, d'autant plus que je porte les mêmes habits bleus de travail qu'eux; pour les femmes qui travaillent dans des bureaux ou dans la vente, la situation est peut-être différente si elles doivent se mettre physiquement en avant.»

Deborah a effectué un apprentissage d'automaticienne aux tpg, puis elle est partie vivre en Angleterre comme jeune fille au pair pour apprendre l'anglais. Elle aime les voyages, Israël et le Pérou sont deux pays qui l'ont marquée. Il y a deux ans, elle est revenue travailler aux tpg. «J'aime bien mon travail, c'est polyvalent, on touche à la mécanique, à l'électricité et à l'électronique. Et au niveau des conditions de travail et des salaires, je peux dire qu'ici dans les ateliers des tpg l'égalité est respectée.»

Mais bon, les hommes on connaît, ça reste des hommes, parfois avec des plaisanteries et des propos pas toujours surfinis envers les femmes: «Ça ne me gêne pas, du moment qu'ils sont respectueux envers moi, j'aime bien moi aussi déconner avec mes collègues masculins!»

Deborah est membre du SEV depuis 2 ans. Elle fait partie de l'équipe qui prépare l'arbre de Noël du syndicat. Pour elle, les tpg et le SEV sont une affaire de famille puisque son père Yves Derungs est également affilié au SEV, il travaille au dépôt tpg de Bachet.

Virginie Yersin, conductrice

Cela fait 14 ans que Virginie Yersin, 39 ans, est au volant des bus, trolleybus et trams des tpg. «J'aime bien mon métier. Etre seule au volant, ça me plaît. J'ai une petite préférence pour la conduite des trams.» Divorcée (son ex-mari



... pas complexée de travailler dans un milieu 100% masculin.

est aussi conducteur aux tpg), mère de deux jeunes filles adolescentes, Virginie Yersin trouve que les tpg jouent bien le jeu de l'égalité. «Lorsque nos filles étaient petites, on nous facilitait le choix des horaires de travail à mon ex-mari et à moi pour faire en sorte que l'un de nous deux soit à la maison. Et pour ce qui est des salaires, ici aux tpg il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes. Mais je sais que ce n'est pas partout pareil. Là où l'égalité n'est pas respectée, les femmes ont raison de revendiquer un salaire égal pour un travail égal.»

Virginie, membre du SEV depuis

un peu plus de 2 ans, est très active au sein des tpg et du syndicat. Elle est – entre autres fonctions – se-

gues masculins: «Il y a quelques machos, mais ça marche plutôt bien entre nous, les hommes ne me rabaisent pas parce que je suis une femme.» Et qu'en est-il des usagers des bus, trolleybus et trams genevois lorsqu'ils voient une femme au volant? Virginie n'hésite pas une seconde pour répon-



Virginie Yersin.

dre: «Les plaisanteries telles que femmes au volant, mort au tournant, c'est fini! Cela fait

«**Là où l'égalité n'est pas respectée, les femmes ont raison de revendiquer un salaire égal pour un travail égal.**»

Virginie Yersin

crétaire de la commission exploitation de la section SEV tpg et membre de la commission véhicules des tpg. Il lui arrive aussi de faire les permanences syndicales les jeudis au secrétariat genevois du SEV. Elle côtoie donc beaucoup de collè-

bien longtemps que je n'entends plus de remarques sur ma façon de conduire parce que je suis une femme.»

Propos recueillis par Alberto Cherubin

Le SEV en marche vers l'égalité

Quand un homme gagne 50 francs, la femme qui fait un travail égal ne gagne que 41 francs. Et seule la moitié de cette différence peut s'expliquer, par exemple par le fait que la carrière des femmes se ressent de la présence d'enfants. Pour l'autre moitié, il s'agit purement et simplement de discrimination à l'encontre des femmes. Il faut que cela change! Nous voulons

que les femmes soient les égales des hommes et qu'elles soient économiquement indépendantes. Mais nous, les syndicats, nous ne nous contentons pas de critiquer, nous agissons concrètement. Dans un avenir proche, les citoyennes et citoyens de ce pays pourront se prononcer sur une plus grande égalité entre femmes et hommes.



Le 7 mars (Equal Pay Day) et le 8 mars (Journée internationale de la femme) ont été l'occasion pour les femmes du SEV de revendiquer, une fois de plus, l'égalité. Ci-dessus les manifestants du SEV proches du Palais fédéral.

Journée de branche bus à Olten

« 2013 doit être une année consacrée au service public »

La campagne « 10 heures, ça suffit » était un des thèmes abordés lors de la journée de branche bus.

Saluer l'assemblée constitue toujours une occasion pour présenter quelques réflexions actuelles. Johan Pain, président de la branche, a également fait part de ses convictions : « Cette année doit être une année du service public. » Les employés des transports publics devraient s'engager à fond pour que le terme de service public soit mis en avant en 2013. Le président central VPT, Gilbert D'Alessandro, a également salué les participants. Il a rappelé, à propos du Congrès : « C'est le vôtre ! » Il est important selon lui que les délégués des sections et des sous-fédérations participent au Congrès, qu'ils décident de l'orientation que va prendre le SEV ces prochaines années et qu'ils montrent l'importance des employés pour avoir de bons transports publics. Gilbert D'Alessandro a aussi appelé à ne pas relâcher la pression et à continuer les efforts en matière de recrutement. Chaque nouveau membre rend le SEV plus fort et ce n'est pas moins



A gauche, le président Johan Pain et à droite Christian Juriens, policier et membre de la section SBV Police des transports, qui a présenté la police des transports en détail à l'assemblée.

nécessaire dans le domaine des bus. Un important facteur de réussite est le fait que les membres interpellent les collègues sur la place de travail en leur expliquant les activités du syndicat et motivent les non-syndiqués à entrer au SEV. En ressortent gagnants non seulement le syndicat mais aussi le recruteur et le nouveau membre.

Campagne des 10 heures

Autres thèmes discutés durant cette journée de branche : évolution sociale et situation du syndicat puis des thèmes spé-

cifiques à la branche. L'activité du comité tournera cette année beaucoup autour de la campagne « 10 heures, ça suffit ». Les chauffeurs de bus demandent en effet que les tours de service de très grande amplitude soient supprimés. Pour rappel, il y a aujourd'hui encore des entreprises dont le personnel est durant 13 heures (voire même plus) par jour sur les routes, en étant payé seulement 7 heures, puisque les phases de travail (durant les heures de pointe) s'alternent avec de longues pauses. Ces pauses, 2 fois 3 heures ou



Les délégués devaient aller chercher leur bulletin de vote auprès du secrétaire syndical Christian Fankhauser (à gauche), et Ueli Müller (derrière) contrôlait les noms.

2 fois 4 heures, ou encore 6 heures, ponctuent la journée et ne laissent pas beaucoup de possibilités de faire autre chose qu'attendre, d'autant plus qu'on ne peut pas forcément rentrer à son domicile entre-temps. La campagne, constituée de flyers et de petites affiches avec un petit personnage sympathique, rend attentif à ce genre d'horaires problématiques.

De la phase d'information et de sensibilisation à l'application de tours de service de plus courte amplitude, il y a tout un travail de longue haleine : « Il va falloir des années pour réussir à faire passer notre requête », ont expliqué Johan Pain et Christian Fankhauser, unanimes à ce propos. Quelques points doivent également être encore approfondis : si raccourcir les tours se fait au détriment de la semaine de 5 jours, le but serait alors raté. Quel temps de travail hebdomadaire pour quel salaire dans les entreprises de bus ? On doit trouver une solution acceptable pour tous.

Requêtes en matière de politique sociale

Giorgio Tuti, président SEV, a

présenté un exposé sur les défis auxquels doit faire face le syndicat. Tuti a rappelé que, même si le SEV est indépendant des partis politiques, il n'est pas apolitique. Le SEV traite de politique des transports et de politique sociale. Tuti a présenté l'initiative pour un impôt sur les successions, déposée récemment, qui devrait rapporter 3 milliards par année, dont les deux tiers reviendraient à l'AVS. Et financeraient alors l'initiative AVSplus. La récolte de signatures pour cette dernière commence ces jours-ci. Le SEV s'est engagé à récolter 20 000 signatures et sollicitera toutes les sections. La récolte de signatures devrait tenir à cœur à chaque membre. Le président Giorgio Tuti a rappelé que le SEV aurait ses signatures si chaque membre signait et faisait signer son partenaire et sa famille. Tuti a aussi appelé à participer au Congrès : « On verra bien la VPT et on l'entendra », a-t-il promis. Vu le manque de temps à disposition, la vice-présidente Barbara Spalinger a renoncé à son exposé mais a consacré du temps aux questions des participants.



Voici le nouveau comité de la branche bus (de gauche à droite) : les anciens, Johan Pain, Peter Bernet et Ueli Müller ainsi que Claude Tollet, fraîchement élu.

Une séance avec les six membres de la commission centrale de la VPT, l'organe exécutif de la sous-fédération

« J'ai à cœur à ce que notre commission centrale forme une équipe soudée. »

Gilbert D'Alessandro, président central VPT



Un pour six, six pour tous!

Avec ses 62 sections et ses 10 640 membres, la VPT est la sous-fédération du SEV qui compte le plus grand nombre de membres actifs. Ses affiliés sont des employés des transports publics qui travaillent dans quatre branches spécifiques : le rail ; les remontées mécaniques ; la navigation ; les bus, trolley-bus et tramways ; sans oublier ses fidèles retraités. Rencontre avec la commission centrale de la VPT, composée de six membres, qui est l'organe exécutif chargé de gérer cette dynamique sous-fédération.

J eudi 21 février, sur le bateau *Weggis* de la Compagnie du lac des Quatre-Cantons (SGV) amarré dans le port de Lucerne, les six membres de la commission centrale de la sous-fédération du personnel des entreprises de transport concessionnaires dressent le bilan du travail effectué en 2012. Le président central Gilbert D'Alessandro ouvre le tour de table : « Cela n'a pas été facile de succéder à Kurt Nuss-

baumer. Il a été un grand président central. Il a eu l'intuition de structurer notre sous-fédération en branches. J'essaie de garder sa ligne. J'ai à cœur à ce que notre commission centrale forme une équipe soudée. Un membre d'un comité, même s'il est président, n'est rien sans les autres. »

Etre plus dans *contact.sev*
Martin Ritschard, vice-président, est très satisfait de la

manière dont fonctionne la commission centrale mais souhaiterait que la sous-fédération VPT soit davantage présente dans le journal *contact.sev*. Peter Bernet, membre assesseur, estime que la transition entre la présidence centrale de Kurt Nussbaumer et celle de Gilbert D'Alessandro s'est très bien passée, il souhaite que la VPT continue à travailler avant tout dans l'intérêt de ses membres. Christian Neff, le secrétaire, avoue le grand plaisir qu'il a de travailler avec tous les membres de la commission centrale. Il souhaite qu'à l'avenir la problématique de la violence dans les transports publics soit davantage traitée par la VPT. Le caissier Roger Maurer avoue

qu'il avait des doutes de travailler au sein de cette commission qui, pour la première fois de son histoire plus que centenaire, est dirigée par un président central romand, « mais mes doutes se sont vite

« Le budget a très bien été tenu, la comptabilité est en ordre, les comptes 2012 de la VPT m'ont fait une excellente impression. »

Aroldo Cambi

dissipés, nous travaillons très bien ensemble». L'une des clés de la bonne cohésion de ce groupe est la présence du traducteur Patrick Rouvinez. Danièle Dachauer, 1^{re} vice-présidente, confirme que lors de l'assemblée des délégués du 22 mai prochain elle quittera la

commission centrale puisqu'elle vient de prendre sa retraite professionnelle au BAM. Pendant la séance des membres de la commission centrale, sur le même bateau, se tenait la séance de la commission de gestion de la sous-fédération composée de Philippe Chambovey, Raffaele Ferrari et René Schneider qui ont vérifié les comptes 2012 en compagnie d'Aroldo Cambi. « Le budget a très bien été tenu, la comptabilité est en ordre, les comptes de la VPT m'ont fait une excellente impression », a déclaré au terme de la vérification le chef des finances du SEV.

LES STRUCTURES DE LA VPT

Au 31 décembre 2012, la VPT comptait 10543 membres répartis au sein de 62 sections (25 sections romandes, 34 sections alémaniques et 3 sections tessinoises). L'assemblée des délégués (AD), qui se réunit généralement une fois par année, est en quelque sorte le parlement de la sous-fédération. L'AD élit les six membres de la commission centrale qui se réunit une dizaine de fois par année. L'AD élit également le président central.

La VPT est subdivisée en quatre branches professionnelles plus la branche retraités (3112 membres).

Les quatre branches professionnelles, ainsi que la branche retraités élisent les membres du

comité VPT qui se réunit deux fois par année. Chaque branche est coachée par un secrétaire syndical.



Branche Rail

4383 membres



Branche Bus-Gatu

224 membres



Branche Navigation

444 membres



Branche Tourisme

505 membres



Lors de la séance de la commission centrale de la VPT qui s'est tenue le 21 février sur le bateau *Weggis* amarré au port de Lucerne, les membres de la commission centrale ont reçu la visite de l'administrateur du SEV Aroldo Cambi ainsi que des membres de la commission de gestion de la VPT pour vérifier les comptes de la sous-fédération.

De gauche à droite: Philippe Chambovey, commission de gestion; Aroldo Cambi; Martin Ritschard; Gilbert D'Alessandro; Peter Bernet; Raffaele Ferrari, commission de gestion; René Schneider, commission de gestion; Roger Maurer, le caissier qui a été félicité pour son travail.



Une équipe soudée, les six membres de la commission centrale de la VPT. Au premier rang, de gauche à droite: Martin Ritschard, Gilbert D'Alessandro, Danièle Dachauer. Derrière, toujours de gauche à droite: Roger Maurer, Peter Bernet et Christian Neff.

Carte agressions

Gilbert D'Alessandro se réjouit du fait que quatre sous-fédération (LPV, SBV, ZPV et VPT) aient réussi à s'entendre pour réaliser une carte commune pour dénoncer les agressions. « Cette carte servira à annoncer les agressions physiques et verbales et à cartographier les agressions au niveau national afin de pouvoir intervenir efficacement auprès des entreprises. Il faut arrêter de banaliser la violence, tempête Gilbert D'Alessandro. Je suis heureux de cette collaboration entre les quatre sous-fédérations. Ensemble nous luttons pour le même objectif: protéger le personnel des transports publics. » Cette carte sera insérée dans le *contact.sev* qui sortira le 11 avril prochain.

31 décembre notre effectif s'élevait à 10 543 membres. A nouveau cette année nous récompenserons nos recruteurs. »



La traduction simultanée assurée par Patrick Rouvinez constitue l'un des éléments clés du bon fonctionnement de la commission centrale.

Recrutement

Le vice-président Martin Ritschard est responsable du dossier recrutement au sein de la commission centrale VPT. Il fait le bilan de l'année 2012. « L'année passée, nous avons réussi à augmenter le nombre de nos membres actifs. Au

Les six membres de la commission centrale VPT savent que plus le taux de syndicalisation est élevé, mieux les droits des employés seront défendus. L'union fait la force. Un pour six, six pour tous!

AC

« Dépasser le cap des 11 000 membres »

Gilbert D'Alessandro est né le 19 mai 1964 à Vallemoio (province de Frosinone, Italie). Il a grandi à Treyvaux près de Fribourg. Après un apprentissage de boulanger-pâtissier, il entre aux tpf en 1989 comme conducteur de bus. En 2001, il succède à Jean-Benoît Robatel à la présidence de la section VPT tpf urbains, une section forte de quelque 200 membres. Le 23 mai 2012, il est élu président central de la sous-fédération VPT par l'assemblée des délégués. Un poste qu'il occupe tout en continuant à conduire à 70% les bus en ville de Fribourg. Gilbert D'Alessandro passe la plupart de son temps libre au service de la VPT. Il quittera la présidence de « sa » section VPT tpf urbains le 15 avril prochain, lors de l'assemblée générale de printemps.

■ **contact.sev:** Quelle est la différence entre la fonction de président de section et celle de président central de la VPT?

Gilbert D'Alessandro: Un président de section, en collaboration avec les membres de son comité et du secrétaire syndical, négocie la CCT et fait en sorte que cette convention soit respectée. C'est un homme ou une femme de terrain, capable d'intervenir aussi bien auprès de la direction de son entreprise que du SEV pour défendre les droits de ses collègues. Tandis qu'en qualité de président central de la VPT, tu essaies de faire le lien entre les sections et les branches professionnelles; tu essaies de stimuler tes sections en collaboration étroite avec les membres de la commission centrale.

■ **Hormis le secteur d'aviation Gata, la VPT est la seule sous-fédération du SEV dont les membres ne sont pas des employés actifs ou retraités des CFF. Est-ce facile pour toi et Peter Bernet de faire entendre votre voix au sein du comité SEV?**

Au sein du comité du SEV, Peter Bernet et moi faisons en sorte de défendre avant tout l'intérêt général du SEV. Sur les 9 – bientôt 8 – sous-fédérations du SEV, nous sommes effectivement la seule sous-fédération dont les membres ne sont pas ou n'ont pas été des employés CFF. Ce n'est pas toujours simple de faire comprendre nos problèmes spécifiques. Mais les membres du comité SEV ont droit à un nombre de voix proportionnel au

(suite en page 12)

Les six membres de la commission centrale VPT



Gilbert D'Alessandro
49 ans.
Président, membre de la commission centrale depuis 2010.
Conducteur de bus tpf.
Président de la section VPT tpf urbains.
Marié, 2 enfants, domicilié à Marly (FR).



Danièle Dachauer
62 ans.
Vice-présidente, membre de la commission centrale depuis 2002.
Assistante d'exploitation au BAM retraitée.
Membre de la section VPT MBC.
Veuve, une fille, domiciliée à Montricher (VD).



Martin Ritschard
47 ans.
Vice-président, membre de la commission centrale depuis 2009.
Ouvrier spécialisé aux ateliers BLS de Bönigen (BE).
Membre de la section VPT BLS.
Marié, 3 enfants, domicilié à Wilderswil (BE).



Roger Maurer
49 ans.
Caissier, membre de la commission centrale depuis 2008.
Capitaine à la Compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons.
Membre de la section VPT SGV.
Marié, 2 enfants, domicilié à Horw (LU).



Christian Neff
49 ans.
Secrétaire, membre de la commission centrale depuis 2005.
Contrôleur aux Appenzeller Bahnen.
Membre de la section VPT Appenzellerland.
Divorcé, 1 enfant, domicilié à St-Gall.



Peter Bernet
59 ans.
Membre adjoint, membre de la commission centrale depuis 2012.
Conducteur de bus aux TPL.
Membre de la section VPT TPL.
Marié, 2 enfants, domicilié à Savosa (TI).

(suite de la page 11)

au nombre de membres actifs de la sous-fédération qu'ils représentent. Comme nous sommes la sous-fédération qui a le plus de membres actifs, Peter Bernet et moi avons plus de voix. Cette pondération est équitable et nous aide à faire entendre notre voix.

■ **Les journées de branches qui se déroulent en début d'année et les journées VPT qui ont lieu en automne remportent un gros succès au niveau de la participation. Quel est le but de ces journées ?**

Le premier but c'est le partage. Il n'y a rien qui me fait plus plaisir que de voir un membre retraité d'une section dialoguer avec un jeune membre

d'une autre section. J'aime cette solidarité intergénérationnelle que l'on rencontre lors de ces journées VPT. En ce qui concerne les journées des branches professionnelles, l'objectif principal est de thématiser leurs problèmes spécifiques et de trouver des pistes pour les résoudre. C'est l'occasion d'aller chercher des bonnes idées auprès d'autres sections.

■ **A la VPT, quels sont les rôles spécifiques de la commission centrale, du comité central et de l'assemblée des délégués ?**

Le principal rôle de la commission centrale est de mettre en œuvre la politique syndicale décidée par le comité et la direction du SEV; le comité central valide cette politique; l'assemblée des délégués est

notre organe suprême qui élit les membres de la commission centrale et de la commission de gestion. Lors des assemblées des délégués, nous nous efforçons de débattre sur un thème horizontal qui soit d'un intérêt général pour les membres de notre sous-fédération. Par exemple, lors de notre prochaine assemblée des délégués qui aura lieu le 22 mai, nous débattrons du 2^e pilier avec le conseiller aux Etats fribourgeois et président du Parti socialiste suisse Christian Levrat.

■ **Quelle place prennent les conventions collectives de travail au sein des organes centraux de la VPT ?**

Les CCT ne font pas partie du cahier des charges de notre sous-fédération. C'est l'affaire de la direction du SEV, de ses

secrétaires syndicaux et des sections. Pour preuve, une convention collective de travail est signée côté SEV par la vice-présidente Barbara Spalinger et par le président de la



Christian Levrat sera l'invité de la prochaine assemblée des délégués de la VPT.

ou des sections concernées. Si les CCT ne font pas partie de notre cahier des charges, cela ne veut pas dire que nous ne nous y intéressons pas. La CCT est l'outil de base pour fixer les conditions de travail. Nous nous sentons concernés par les quelque 60 CCT que le SEV négocie et signe avec les ETC. Ici je tiens à relever le rôle important de

la vice-présidente Barbara Spalinger qui nous aide à faire le lien avec le SEV et qui, surtout, par ses compétences juridiques, nous aide à résoudre bien des problèmes.

■ **En ta qualité de président central de la VPT, quels sont les buts que tu aimerais atteindre ?**

Que les problèmes de la violence et de la souffrance au travail soient mieux pris en compte au sein de toutes les ETC. J'aimerais qu'une plus grande interaction s'installe entre les sous-fédérations. Enfin, j'aimerais qu'au niveau du recrutement, notre sous-fédération réussisse à dépasser le cap des 11000 membres.

COMMISSION FÉMININE

Le groupe romand des la commission féminine SEV se réunira le mercredi 10 avril dès 18h00 au Buffet de la Gare 1^{ère} classe à Lausanne.

Renseignements auprès de Danièle Dachauer, tél. 021 864 59 23 ou 079 262 87 71.

Sections

Jeudi 14 mars 20 h 15 ■ **VPT Nord vaudois Yverdon-les-Bains**
Assemblée générale
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 ■ **VPT Services ferroviaires Berne**
Steinerstrasse 35
Secrétariat central SEV
Assemblée générale
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. Informations auprès d'Ely Wüthrich, info@ely.ch ou au 079 287 50 50.
Le comité

Samedi 23 mars 14 h ■ **RPV Lausanne-Gare Lausanne**
Café-restaurant Le Milan
Assemblée de printemps
Le comité de la section invite chaleureusement tous ses membres à participer à cette assemblée générale.
Le comité

Samedi 23 mars 10 h 30 ■ **Bau Arc jurassien Yverdon-les-Bains**
Café Le Tempo
Assemblée générale de printemps
La liste de présence sera affichée aux wagons et dans les locaux de ton service, délai de renvoi au secrétaire: le 18 mars 2013. Une assiette chaude suivra l'assemblée.
Le comité

Jeudi 4 avril 15 h ■ **ZPV Léman Lausanne**
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. L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant «Bella Vita» à Lausanne. Nous vous attendons nombreux.
Délai d'inscription: vendredi 29 mars dernier délai. Le collègue **Pascal Fiscalini** (vice-président central ZPV) sera présent pour répondre à vos questions.
Le comité ZPV Léman

Vendredi 12 avril 18h00 ■ **TS Région romandie nord-ouest Yverdon-les-Bains**
Restaurant La Grange
Assemblée générale de printemps
Cordiale invitation à tous les membres de la section. L'ordre du jour de cette assemblée de printemps est affiché dans les locaux du personnel. L'assemblée sera suivie d'un repas offert par la section. Prière de s'inscrire pour le repas d'ici le 5 avril auprès du président de section Willi Wenger au 078 603 69 39. Le comité compte sur une nombreuse participation.
Le président: Willi Wenger

Vendredi 12 avril 15 h 15 ■ **ZPV Fribourg Fribourg**
Salle de cours des CFF
Assemblée générale
Tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à notre assemblée générale. Le secrétaire syndical **Olivier Barraud** sera présent pour nous donner quelques informations et répondre à vos questions. Un repas vous sera offert après l'assemblée. Nous vous demandons de vous inscrire chez le secrétaire, tél. 026 401 18 54 ou par mail: fribourg@zpv.ch jusqu'au 7 avril. Le comité se réjouit vous rencontrer.
Le comité

Samedi 13 avril 9 h 30 ■ **TS Mittelland Berne**
Hôtel Bern
Assemblée générale
Le comité compte sur la participation de tous ses membres. Les collègues retraités sont cordialement invités.
Beat Jurt

Lundi 15 avril 19 h ■ **VPT tpf urbains Fribourg**
Dépôt de Chandolan
Assemblée générale
Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.
Votre comité

Pensionnés

Mardi 19 mars 14 h 15 ■ **PV Fribourg Fribourg**
NH Hôtel Grand-Places 14
Assemblée de printemps

Samedi 23 mars 11 h 30 ■ **Chorale des cheminots de Fribourg Neyruz**
Café de l'Aigle-Noir
Chorale des cheminots de Fribourg organise son traditionnel repas-concert, le samedi 23 mars au Café de l'Aigle-Noir à Neyruz.

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.

Jeudi 21 mars 10 h 30 ■ **PV Valais Martigny**
Salle communale
Assemblée générale

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

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.

Le secrétaire: M. Kolly

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

Jeudi 21 mars 14 h ■ **PV Biel-Bienne 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 ■ **PV Jura Glovelier**
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

Décès

Yvette Ansermoz, veuve de Jean-Pierre, Aigle; décédée le 18 février dans sa 88^e année. PV Vaud.

Fritz Hofer, chef de train, Brent (VD); décédé le 18 février dans sa 91^e année. PV Genève.

Alain Martignier, assistant technique, Suscévaz (VD); décédé le 20 février dans sa 59^e année. TS Romandie sud-ouest.

Ida Nydegger, veuve d'André, Biel-Bienne; décédée le 22 février dans sa 83^e année. PV Neuchâtel.

Albert Rossier, secrétaire d'exploitation, Lausanne; décédé le 27 février dans sa 87^e année. PV Vaud.

Ida Sauthier, veuve d'Albert, Vétroz; décédée le 1^{er} mars dans sa 82^e année. PV Valais.

Jean Simon, chef de train, Orpund (BE); décédé le 14 février dans sa 88^e année. PV Biel-Bienne.

Jean-Denis Strahm, monteur spécialiste retraité de la DTA/CJ, Les Reussilles; décédé le 21 février dans sa 67^e année. VPT du Jura, CJ/Mt-Soleil.

COURRIER DES LECTEURS

Le peuple suisse a enfin pris le chemin de la maturité !

■ Le 3 mars 2013, le peuple suisse a enfin pris conscience de son avenir existentiel; ainsi, en acceptant l'initiative Minder, il a fait preuve de maturité, en décidant de stopper le comportement des accapareurs et autres bêtes nuisibles à notre bien-être commun !

Cependant, c'est lorsque les inégalités sociales les plus criantes seront abolies que les classes modestes et moyennes inférieures pourront véritablement s'exclamer : « Mission accomplie » ! En effet, les quatre objets suivants doivent encore être réglés, soit : l'acceptation des initiatives « Salaire mensuel net minimal de 4000 francs », « Salaire net du directeur d'une entreprise équivalant au maximum à douze fois celui du collaborateur au salaire le plus modeste de l'entreprise en question », « Abolition générale des forfaits fiscaux » et « Primes d'assurance-maladie de base gérées par une caisse nationale unique », pour

autant que ces primes ne dépassent pas 5% du revenu net des classes modestes et moyennes inférieures. Les forces de droite évoquent constamment la « responsabilité individuelle », ce qui signifie, en détestable langage politiquement correct, exactement ceci : « Si vous rencontrez des problèmes existentiels, débrouillez vous tout seul, car nous ne sommes pas là pour vous aider » ! En effet, la responsabilité individuelle n'est applicable qu'aux personnes aisées, pouvant toujours retomber sur leurs pattes en cas de coup dur quel qu'il soit, alors que les classes modestes et moyennes inférieures, n'en ayant très souvent pas les moyens et risquant de sombrer dans la précarité, doivent pouvoir compter sur un soutien socio-étatique garanti « à la française », par exemple : diminution ou exonération d'impôts et de primes d'assurance-maladie de base, etc., lorsque l'adversité les frappe. Alors, gens du peuple, encore quelques petits efforts civiques à caractère social et le tour sera joué !

Michel Pousaz

Sous-fédération ZPV

Groupe de travail international pour le personnel des trains

Le 12 février a eu lieu à Bruxelles, sous la direction du collègue norvégien Audun Sør Reime, la première séance 2012 du groupe de travail du personnel des trains de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports). 12 pays étaient présents, René Furrer et Pascal Fiscalini y ont représenté la ZPV. Les thèmes principaux étaient le quatrième paquet ferroviaire, la certification du personnel des trains, le trafic transfrontalier, les trains sans accompagnement et les agressions à l'encontre du personnel des trains.

La secrétaire générale adjointe de l'ETF Sabine Trier présenta la proposition de la commission européenne sur le quatrième paquet ferroviaire. Il est prévu qu'à l'avenir, en Europe, le transport des voyageurs national soit ouvert à la concurrence; concrètement, cela signifie que les entreprises traditionnelles comme la SNCF ou la DB seraient morcelées et que la libéralisation aurait la voie libre. Cette libéralisation signifierait pour le personnel des trains des engagements

transfrontaliers. L'agence ferroviaire européenne (ERA) serait SEULE responsable de l'octroi des autorisations et des certifications pour les entreprises ferroviaires. Les autorités nationales (comme par exemple l'OFT) n'auraient plus qu'une fonction de conseil et de contrôle.



Pascal Fiscalini, vice-président central de la ZPV, était présent à Bruxelles.

De plus, la commission européenne reste persuadée que l'infrastructure doit être indépendante du transport (responsable des trains) et de l'exploitation, aussi sur un plan financier. Autrement dit : il s'agit d'une séparation complète entre infrastructure et exploitation ! Les délégués étaient étonnés des déclarations de la commission européenne : « Les expériences dans les Etats membres qui ont ouvert leur marché démontrent que cela amène de nouvelles et meilleures places de travail » figure entre autres

dans le communiqué de presse. L'exemple de la Suède montre que la vérité est tout autre ! La mode des trains sans accompagnement se propage malheureusement en Europe et le modèle CFF fait ici bonne école ! Un questionnaire sur la situation dans les différents pays sera envoyé prochainement et le groupe de travail aura ainsi une vision d'ensemble de la situation.

Le dernier thème traité par les participants était la problématique des agressions toujours plus nombreuses envers le personnel des trains. La violence est sensiblement plus importante dans les pays du Nord par rapport à ceux du Sud. L'ETF, en collaboration avec la CER (Communauté européenne du rail), a élaboré un manuel qui fournit une vision d'ensemble de la situation en Europe, ainsi que des recommandations et des exemples pratiques pour les différents pays. Le document sera publié prochainement sur le site Internet www.zpv.ch.

La prochaine rencontre aura lieu à l'automne.

Pascal Fiscalini

■ Sous-fédération TS

La commission de gestion fait l'éloge de l'exercice 2012

La commission de gestion (CG) s'est penchée de manière approfondie sur l'exercice 2012 et a vérifié les comptes de la sous-fédération TS. Au vu des procès-verbaux, elle considère que 2012 a été une année de travail très intensif pour la commission centrale et pour le comité central. Leur activité requiert toujours plus de temps, les affaires devenant plus complexes et les projets impliquant davantage de savoir-faire. Cela étant, la CG fait l'éloge de l'exercice au cours duquel la sous-fédération est parvenue à engranger quel-



Le président central Werner Schwarzer peut être satisfait de la situation des finances de sa sous-fédération.

ques succès en faveur des membres et des collaborateurs.

Après vérification des comptes, il s'avère que la situation de la sous-fédération est tout à fait saine grâce à un usage parcimonieux des moyens financiers.

Le budget présenté permet également d'aborder le nouvel exercice avec confiance. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss de sa parfaite tenue des comptes et nous invite tous à faire preuve du même élan et de la même persévérance cette année aussi.

La commission spéciale CompanyMail, transports & logistique (CTL)

Nous avons été informés le 21 octobre 2011 au sujet du projet « Logistique & bagages 2012-2014 ». Le nouveau modèle d'affaires vise à accroître le bénéfice d'exploitation de 4,5 millions de francs pendant les cinq prochaines années. Les activités et en particulier les prestations fournies moyennant le recours à des fourgons, ainsi que les nœuds ferroviaires ont été analysés. L'exploitation des entrepôts Cargo a également été reprise

par étapes à partir du second semestre 2012. Nous avons sollicité le projet d'essentiel et sollicité des points de repère plus bas et plus détaillés. Une commission spéciale a été mise sur pied à cet effet.

Nous reconnaissons que la situation économique de CTL constitue un défi, mais nous attendons aussi qu'une certaine sérénité s'installe à nouveau dans ce domaine d'activité après des années caractérisées par de multiples projets. La prochaine réunion de la commission centrale aura lieu le 3 mai 2013.

TS

Conférence des présidents SEV Romandie

La souffrance au travail ne cesse d'augmenter

En à peine 3 ans, de 2007 à 2010, en Suisse, la proportion d'employés qui se déclarent souvent stressés par le travail est passée de 24 à 34%. Un constat inquiétant pris très au sérieux par les participants à la Conférence des présidents SEV Romandie qui s'est tenue le vendredi 1^{er} mars au Buffet de la Gare de Lausanne.



Denise Grolimund Berset, médecin du travail: «Le stress accumulé peut conduire au burn-out.»

Après que la doctoresse Denise Grolimund Berset eut terminé son exposé sur le thème «Souffrance au travail et burn-out, conséquences d'une exposition au stress chronique», la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano a posé deux questions aux participants de la Conférence des présidents SEV Romandie: «Est-ce que dans votre entreprise il y a quelque

organisation du travail dans votre entreprise?» Tout le monde a confirmé avoir vécu un, voire plusieurs changements dans l'organisation du travail durant ces trois dernières années. Par contre, à la question de savoir s'il y a quelque chose de prévu

pour traiter le stress et le harcèlement dans notre entreprise, mais nous ne faisons pas confiance au service des ressources humaines.» Denise Grolimund Berset, qui est médecin auprès de l'IST (Institut universitaire romand de la santé au travail) regrette qu'il n'y ait pas davantage de médecins du travail en Suisse. Les gens pourraient ainsi parler avec le médecin plutôt qu'avec le RH. L'oratrice a évoqué l'évolution vertigineuse du stress dans notre société: en 2007, 24% des personnes actives se disaient souvent stressées; en 2010, la proportion de personnes très stressées est passée à 34%. «Les causes du stress sont principalement des instructions au travail peu claires, des journées trop longues et la difficulté de concilier vie familiale et vie professionnelle», a déclaré Denise Grolimund Berset en ajoutant: «un stress accumulé peut conduire au burn-out». Deux sites Internet peuvent être consultés pour en savoir plus sur la souffrance au travail:

www.noburnout.ch et www.souffranceautravail.ch

La méthode CGT

Deux syndicalistes français affiliés à la CGT (Confédération

générale du travail) ont été invités à cette Conférence des présidents SEV Romandie. Pascal Arnold et Philippe

de faire la grève, il faut compter un délai de 15 jours selon la loi: 5 jours de préavis et 10 jours pour essayer de négocier; s'il n'y a pas d'accord, nous faisons grève.» Le taux de syndicalisation à la SNCF est d'environ 30%, tous syndicats confondus.

Lignes directrices SEV 2013

En ouverture de cette Conférence des présidents SEV Romandie, le président Giorgio Tuti a présenté les objectifs du SEV pour 2013. Cette année sera marquée par le congrès qui aura lieu les 23 et 24 mai à Berne avec la présence de la conseillère fédérale Doris Leuthard. L'initiative AVSplus, pour laquelle le SEV s'est engagé à engranger 20 000 signatures, requerra ces prochains mois l'engagement d'un maximum de membres du SEV. Giorgio Tuti a confirmé l'engagement

«Oui, il y a quelque chose de prévu pour traiter le stress et le harcèlement dans notre entreprise, mais nous ne faisons pas confiance au service des ressources humaines.»

Un participant

chose de prévu pour traiter le stress et le harcèlement? Est-ce que ces trois dernières années, il y a eu une nouvelle or-

ganisation du travail dans votre entreprise? Est-ce que ces trois dernières années, il y a eu une nouvelle or-

pour traiter le stress et le harcèlement, les réponses qui ont été faites peuvent se résumer ainsi: «Oui, il y a quelque



Pascal Arnold (à gauche) et Philippe Gagneux, les deux syndicalistes de la CGT.

Gagneux, qui vivent et travaillent en Haute-Savoie, ont expliqué comment fonctionne la

de deux coaches à 60% pour aider les sections à recruter de nouveaux membres. «Est-ce

«Les causes du stress sont principalement des instructions au travail peu claires, des journées trop longues et la difficulté de concilier vie familiale et vie professionnelle.»

que l'un de ces coaches sera Romand?» a demandé Jean-Bernard Egger, président de la section VPV Lausanne. «Oui, bien

CGT, notamment la CGT secteur cheminot. «Lorsque nous entamons des négociations avec la SNCF par exemple, s'il y a un blocage, nous lançons un préavis de grève. Mais avant

sûr, il y aura un coach en Romandie», a répondu de manière catégorique le président du SEV.



Giorgio Tuti, en chef d'orchestre du SEV.

La sous-fédération du personnel de l'exploitation, de la vente, de l'administration et des cadres du Syndicat du personnel des transports (SEV) recherche au 1.1.2014 un ou une

président central/présidente centrale (100%)

Vous dirigez la sous-fédération qui compte près de 6000 membres. Vous siégez également au comité du SEV et êtes coresponsable de la conduite stratégique du Syndicat SEV.

En tant que personne dirigeante, vous avez des contacts avec les organes, autorités et militants du SEV et les autres sous-fédérations et vous êtes en pourparlers avec les employeurs. Vous défendez les revendications des sections, des branches et des membres de façon réfléchie, fiable et loyale.

Votre profil:

- Vous êtes une personnalité autonome avec une fibre sociale et syndicale très marquée.
- Vous avez de longues années d'expérience dans un syndicat ou une organisation à but non lucratif.
- Vous disposez d'une grande aptitude à négocier avec nos partenaires sociaux et faites preuve de doigté avec nos membres.
- Ce poste requiert des compétences sociales et un esprit d'équipe ainsi que l'aptitude à gérer des conflits.
- Vous avez l'esprit vif et êtes une personnalité sûre et affirmée.
- Vous vous exprimez avec aisance par écrit et par oral en allemand et disposez de bonnes connaissances au moins dans une autre langue du pays (oralement et par écrit).

Les autres exigences requises sont un talent d'organisation, l'aptitude à utiliser les synergies et de très bonnes connaissances dans l'utilisation des programmes standards informatiques.

Vous avez soit une formation professionnelle, de préférence dans le domaine syndical, ou une expérience professionnelle équivalente et avez suivi des cours de formation continue.

Les tâches qui vous attendent sont très intéressantes mais aussi très exigeantes.

Nous offrons des conditions d'engagement attractives avec de très bonnes prestations sociales.

Votre lieu de travail est Berne.

L'élection définitive aura lieu en septembre 2013 lors de l'assemblée des délégués de la sous-fédération.

Pour tous renseignements, vous pouvez vous adresser à l'actuelle titulaire du poste

Elisabeth Jacchini, tél. 031 357 57 05,
e-mail: elisabeth.jacchini@sev-online.ch

Veuillez transmettre votre dossier de candidature complet jusqu'au **31 mai 2013** au responsable du groupe de sélection des candidatures.
Markus Wittwer, Weidstrasse 41, 8542 Wiesendangen
e-mail: markus.wittwer@bluewin.ch

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 **28 mars 2013**.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au **21 mars à 10 h**.

Pour les annonces, le délai est fixé au **18 mars à 10 h**.

Le GoldenPass (Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques.

Afin de renforcer son équipe, le GoldenPass désire engager

Un(e) employé(e) de commerce en transports publics pour la gare de Château-d'Oex 80–100%

Vos tâches :

- Accueil et conseil de notre clientèle, vente directe de titres de transport en trafic national et international
- En option : Tâches liées à la circulation des trains en gare de Château-d'Oex.

Votre profil :

- CFC d'employé(e) de commerce, d'agent(e) du mouvement ferroviaire ou formation équivalente. Une formation sera assurée en cours d'emploi
- Sens de l'accueil et contact facile, bonne présentation
- Esprit d'initiative, dynamique
- Langue maternelle française et connaissances de l'allemand ou et de l'anglais
- Connaissance du système de vente Prisma serait un atout
- Connaissance des prescriptions sur la circulation des trains serait un atout
- Vous considérez les horaires d'un travail irrégulier comme une chance pour une organisation flexible de vos loisirs

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Erich Käser, responsable vente région « Oberland / Pays-d'Enhaut » : Tel. : 033 744 84 24, mail : e.kaeser@goldenpass.ch.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre notre équipe de la gare de Château-d'Oex ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (lettre de motivation, CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **Goldenpass, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1**.



www.goldenpass.ch



Avec près de 46 000 membres, le Syndicat du personnel des transports est le plus grand syndicat présent dans le secteur des transports publics.

Pour renforcer le secrétariat régional à Lausanne, nous cherchons pour une durée déterminée de 2 ans, période du 1^{er} juillet 2013 au 30 juin 2015,

un/e secrétaire syndical/e à 50 – 60%

Votre tâche principale consistera, en tant que secrétaire syndical/e SEV, à vous occuper de l'encadrement et de la défense des intérêts de nos membres dans le domaine des CFF et des entreprises de transport concessionnaires en Suisse romande, à préparer et à mener les négociations avec les entreprises et à apporter votre soutien à nos sections dans le cadre de leurs activités syndicales.

Pour cette activité intéressante et variée, nous donnerons la priorité à une personne ayant une expérience syndicale dans le monde des transports ou une expérience professionnelle dans une organisation sans but lucratif. Vous êtes prêt/e à vous engager pour le bien-être de nos membres, à travailler de manière indépendante, vous avez de l'initiative et êtes flexible. Votre langue maternelle est le français avec de bonnes connaissances orales d'allemand.

Votre lieu de travail est Lausanne.

Nous offrons à toute personne motivée et engagée un travail qui sort de la routine dans un environnement intéressant, avec de très bonnes conditions d'engagement.

Etes vous intéressé/e ? Madame Ursula Lüthi, responsable du personnel, se réjouit de recevoir votre postulation complète jusqu'au 30 avril 2013. SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6, ursula.luehi@sev-online.ch -

Pour de plus amples renseignements sur ce poste de travail, vous pouvez vous adresser à: Giorgio Tuti, président SEV, tél. 031 357 57 57.

Angle droit

Remboursement de frais de formation

Si on se fait payer une formation par son employeur, on s'expose à devoir rembourser une partie des frais si on démissionne avant le délai convenu.

Un collègue a réussi, avec l'aide de la protection juridique SEV, à se défendre lorsque son employeur lui a réclamé le remboursement d'une formation.

Konrad, mécanicien de locomotive dans une entreprise ferroviaire, est fâché. Il n'a pas été promu, alors que ses qualifications étaient parfaites et qu'il y avait droit. Du coup, il décide très rapidement de poser sa candidature dans une autre entreprise et obtient la place. Il est très sa-

tisfait et démissionne de son ancien job. Son employeur accepte alors la démission et lui donne sa date de départ, mais il lui fait parvenir également un courrier lui rappelant une convention de formation qu'il a signée et demandant le remboursement de 10 000 francs correspondant à ces frais de formation.

Konrad tombe alors de haut et demande l'aide de la protection juridique SEV. On lui met un avocat à disposition, qui se renseigne d'abord sur le montant des frais de formation. L'entreprise dit avoir dépensé en-

viron 80 000 francs pour la formation de Konrad et estime que le montant demandé est donc modéré et adapté.

S'ensuivent des renvois et autres retards, jusqu'à ce que l'entreprise s'énerve et exige le montant de la part de Konrad. On arrive alors à un stade de négociation, appelé aussi la mainlevée d'opposition.

L'avocat fait valoir le fait que Konrad a donné sa démission de lui-même mais en raison d'une décision de l'entreprise, de non-promotion. Konrad est tenu de rembourser une partie, comme ça a déjà été le cas

dans une autre affaire, où la personne concernée a dû payer moins de 3000 francs.

Le tribunal estime que l'obligation de rembourser n'est pas interdite et peut être utilisée lorsque les collaborateurs donnent leur débite avant le délai convenu. Mais il admet également que la convention de remboursement a été mal formulée dans ce cas-ci.

Lors d'une mainlevée d'opposition, on n'est pas dans une procédure civile normale: les arguments contre l'obligation de remboursement doivent être convaincants et non pas prouvés. Comme l'histoire de non-promotion est valable et convaincante, et que le

principe d'égalité de traitement de la CCT n'a pas été respecté, le tribunal a refusé la requête de mainlevée. L'avocat de Konrad a donc négocié avec l'entreprise qui s'est finalement déclarée d'accord que Konrad rembourse un montant correspondant à la durée des rapports de travail et au moyen de jours de vacances et d'heures supplémentaires, afin qu'il n'ait qu'un tout petit montant à payer de lui-même.

Tout baigne alors pour Konrad! On ne peut par contre pas dire si cela aurait fonctionné aussi lors d'un vrai procès civil.

La protection juridique SEV

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



Révision 6b de l'AI

Non à un démantèlement de l'AI

L'AI ne retrouve plus le calme. Bien que ses dépenses diminuent depuis des années, il est toujours question d'en réduire les prestations. La révision 6b de cette assurance se trouve actuellement en procédure d'élimination des divergences.

Lors de la session du printemps, le Conseil des Etats débatta de l'AI. Après que le Conseil national a su faire preuve de discernement lors de sa dernière session et amélioré le projet sur des points essentiels, il appartient désormais au Conseil des Etats d'empêcher que l'AI ne soit encore plus démantelée. Mais les augures ne sont pas des meilleurs. La commission parlementaire chargée de l'examen

préalable a certes aussi décidé d'exclure du projet les réductions contestées des rentes pour enfant et des frais de voyage, mais elle maintient d'autres dégradations radicales en matière de prestations.

Une rente complète seulement à partir d'un taux d'invalidité de 80 %!

Dans le cadre du nouveau système de rentes linéaire proposé, le Conseil national est parti de l'idée qu'un taux d'invalidité de 70 % devait continuer à donner droit à une rente AI complète, tenant ainsi compte des objections justifiées selon lesquelles la capacité de gain résiduelle de 20 ou 30 % des personnes gravement invalides n'est en principe jamais exploitable. Ces personnes n'ont de ce fait pratiquement aucune chance de trouver un emploi à temps partiel d'environ un jour par semaine correspondant à leurs problèmes.

La commission compétente du Conseil des Etats propose par contre qu'une rente complète ne soit servie qu'à partir d'un taux d'invalidité de 80 %. Le Conseil des Etats n'a pas le droit de défendre cette dégradation des prestations de l'AI, car les personnes concernées risquent de perdre ici près de 500 francs par mois!

Pas de gel automatique des rentes!

Le Conseil des Etats veut aussi revenir en arrière, par rapport au Conseil national, en ce qui concerne le financement de l'AI. Le projet de révision de cette dernière prévoit un «mécanisme d'intervention». Ce nom cache en réalité une manœuvre perfide. Si les finances de l'AI atteignent un certain niveau, des réductions de prestations et des hausses des cotisations salariales seraient automatiquement pro-

grammées. D'ores et déjà basses, les rentes de l'AI – elles sont en moyenne d'environ 1600 francs – ne seraient plus adaptées au renchérissement et à l'évolution des salaires. Parallèlement, les cotisations salariales pour l'AI augmenteraient. Et cela, sans que la loi soit modifiée et sans que le peuple puisse se prononcer. Pour l'USS, un démantèlement social technocratique de ce type représente une attaque contre le système suisse de prévoyance sociale qui a fait ses preuves et n'a rien à voir avec notre conception de la démocratie directe.

Toujours est-il que le Conseil national a reconnu l'explosivité du projet et rejeté le mécanisme d'intervention. Par contre, le Conseil des Etats aimerait le maintenir. Et il louche déjà sur l'AVS... En effet, dans le cadre du projet «Prévoyance vieillesse 2020» du

Conseil fédéral, des réductions automatiques des prestations de l'AVS sont envisagées. Avec un tel mécanisme d'intervention, des éventuelles réductions de prestations seraient ainsi programmées. Comme ces réductions n'agiraient pas immédiatement, mais en fonction d'une certaine situation financière de l'assurance, elles ne toucheraient pas directement les retraités et pourraient donc séduire une majorité de parlementaires. Mais l'USS a bien compris à quoi rimait ce petit jeu. C'est pourquoi elle rejette, à titre préventif, toute réduction et tout relèvement automatiques des rentes. En Suisse, il n'y a pas de place pour la technocratie. La Petite Chambre doit aussi le reconnaître et renoncer à introduire un mécanisme d'intervention dans l'AI.

Doris Bianchi, secrétaire dirigeante de l'USS/fq

PELLET PIOCHE: Initiative AVSplus, c'est parti pour la récolte de signatures.



EN VITESSE

Nouvelle étape dans la transformation de la gare Cornavin

Depuis le début du mois, l'accès au passage inférieur Est (côté Lausanne) est réouvert. La rampe qui reliait ce passage au hall historique sera, elle, fermée pour les besoins du chantier. La transformation complète de la structure interne de la gare de Cornavin a pour but d'améliorer le flux des voyageurs dans la gare. Cornavin accueille plus de 115 000 personnes par jour. Les travaux de ces transformations sont budgétés à plus de 110 millions de francs, à la charge des CFF.

La série d'accidents aux CFF inquiète le personnel

Productivité: la coupe est pleine!

L'accumulation d'accidents et de perturbations sur le réseau CFF inquiète beaucoup le personnel. Sa sécurité dépend aussi de la capacité de l'entreprise à prévenir les accidents. Le SEV prévient que la productivité a été poussée à ses limites, il n'est pas possible d'en faire encore plus! En outre, le SEV mentionne la perte du savoir-faire car les nouveaux arrivants ne disposent plus des connaissances du système ni des capacités de réflexion des générations précédentes.

Année après année, les CFF indiquent avec fierté dans leur rapport de gestion qu'ils ont pu encore augmenter leur productivité. Mais pour le Syndicat du personnel des transports, la limite est atteinte: il n'est pas possible de l'augmenter encore sans mettre en péril la sécurité. «Nous avons accompagné ces programmes aussi longtemps que la santé

du personnel et la sécurité de l'exploitation n'étaient pas remises en question. Maintenant, nous en sommes arrivés à un point où tout semble près de s'écrouler», constate le président SEV Giorgio Tuti.

Il relève surtout la perte de savoir-faire: «Les gens qui quittent aujourd'hui les CFF, en particulier ceux qui partent à la retraite, disposent d'un grand nombre de connaissances sur l'ensemble du système ferroviaire. Ce qui n'est pas le cas de beaucoup de gens qui ont été récemment engagés. Souvent ces personnes ne sont pas formées à cela.» Le SEV demande en conséquence une formation active du nouveau personnel afin qu'il acquière

des connaissances sur l'ensemble du système lui permettant de comprendre les relations et corrélations de son travail.

Lister les accidents

Le SEV reconnaît cependant le niveau de sécurité élevé des CFF. Les chemins de fer sont de loin le système de transport le plus sûr de Suisse. Mais cela ne délie pas les CFF de la responsabilité d'améliorer constamment la sécurité, pour le bien-être des passagers comme du personnel. A ce propos, le SEV élabore une liste des endroits potentiellement dangereux sur le réseau. Cette liste sera présentée ce printemps.

SEV

Le comité SEV a défini les points forts pour l'année 2013

2013, c'est avant tout l'année de congrès du SEV

Le comité a établi la liste des points forts pour le SEV. Ils sont répartis en quatre domaines: politique syndicale, politique contractuelle, politique sociale et politique des transports. Gros point fort: le congrès qui aura lieu les 23 et 24 mai.

C'est lors de la première séance de l'année que le comité met au point la liste des points forts pour les mois suivants. Il observe la liste de l'année précédente, trace ce qui a été résolu, conserve ce qui continue et complète avec les nouveaux thèmes pour l'année qui s'annonce.

Points forts de la politique syndicale

- Congrès SEV
- Recrutement des membres: poursuivre la tendance qui est positive, renforcer le recrutement de nouveaux membres,

poursuivre l'encadrement des membres existants

- Faire avancer le projet de coaching des sections
- Accompagner et traiter les procédures juridiques relatives à l'application du système salarial Toco (CFF)
- Participation dans l'entreprise: intensifier et optimiser la collaboration avec les commissions du personnel
- Dialogue sur l'égalité des salaires: mise en œuvre au SEV et initier le thème dans les ETC en vue de son application
- Continuer la campagne «10 heures, ça suffit» et renforcer le thème places de travail sûres/protection de la santé
- Organiser une journée pour le service public (avec l'USS) afin de le renforcer
- Imposition des FVP: préparer l'application pour 2014, lutter contre les conséquences négatives sur les membres
- Combattre les agressions contre le personnel à tous les niveaux
- Révision de la loi sur la durée du travail (LDT): conserver

la substance, au besoin se mobiliser pour la garantir.

Points forts de la politique contractuelle

- Poursuivre résolution la politique CCT et faire en sorte d'établir un partenariat social sur la base d'une CCT pour les nouvelles entreprises (par ex. TransN, CEVA, remontées mécaniques, entreprises de transports de marchandises, etc.)
 - Préparer le processus de négociations CCT CFF et CFF Cargo
 - Trafic marchandises: se focaliser sur les points forts syndicaux (recrutement des membres, contrôles, éventuellement actions ciblées)
- ## Points forts de la politique sociale
- Caisses de pensions: assainissements socialement supportables et renforcer les compétences des mandataires (structure et encadrement d'un réseau interne sur les CP)
 - Initiative AHVplus: atteindre le quota des signatures, voire le dépasser



Alexander Eppner

Tous les deux ans, le congrès au Kursaal à Berne: un point important de la vie syndicale.

- Elaborer des modèles de retraites anticipées et partielles parallèlement à AVSplus
- Postes de travail protégés: les définir, les concrétiser, Controlling (aussi hors des CFF)
- Lutter contre les attaques faites aux assurances sociales
- Soutenir le référendum sur les horaires d'ouverture des shops des stations-service
- Préparer la campagne sur l'initiative pour les salaires minimums.

Points forts de la politique des transports

- Poursuivre le lobbying concernant le FAIF, le corridor de 4 mètres et le projet sur le trafic marchandises
- Combattre un deuxième tube au Gothard
- Lutter contre la séparation de l'exploitation et de l'infrastructure dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire de l'UE, pour un chemin de fer intégré.

SEV

Projet de la division CFF Voyageurs « Logistique et bagages 2012–2014 »

Le SEV aide à sauver des postes de travail

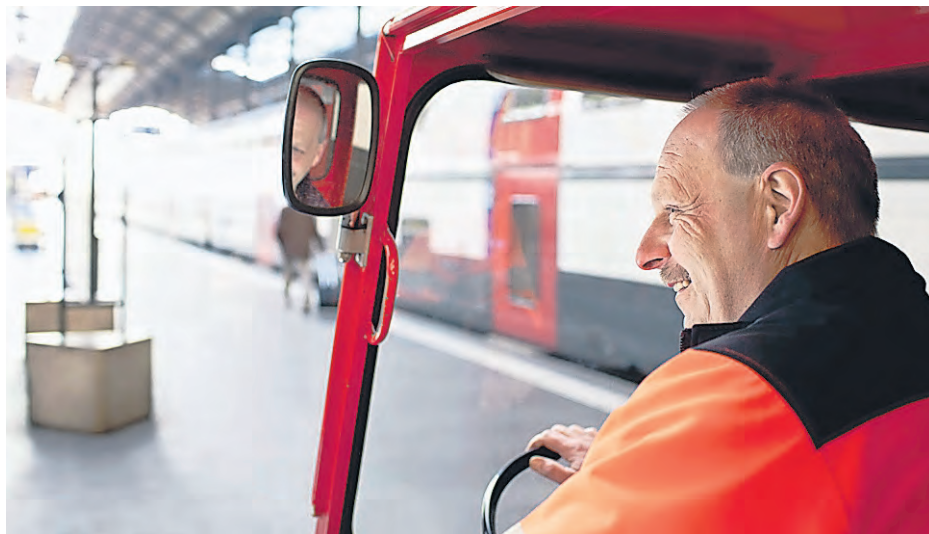
Le SEV est intervenu auprès des CFF pour défendre des postes de travail menacés par le projet de réorganisation « Logistique et bagages 2012–2014 ». Une intervention qui a permis de corriger le tir. Maintenant il faut veiller à ce que la mise en œuvre se fasse de manière conforme à l'accord établi par les partenaires sociaux.

Le 19 janvier 2012, la direction de la division Voyageurs a décidé de réorganiser le secteur logistique et bagages longue distance – entre-temps rebaptisé « CompanyMail, Transport et Logistique » (CTL) – dans le but de retrouver en 5 ans les chiffres noirs. Il s'agissait en particulier d'optimiser les prestations des fourgons dans les gares à faible trafic et d'améliorer le service dans les gares à gros trafic. Le 21 février, les syndicats ont été informés de ce projet de réorganisation dont la mise en œuvre devait commencer en avril

2012 : sur les 12 gares desservies par le service bagages longue distance, 4 allaient devoir mettre la clé sous le paillasson. Des fermetures qui allaient conduire à la perte de 44 postes de travail. Sur ces 44 postes, 18 allaient pouvoir trouver un nouvel emploi chez CFF Cargo, mais pas en Suisse romande. Sur les 160 collègues qui travaillent dans ce service, 10 à 15 vont faire partie des départs naturels (retraite, congé) et 10 avaient un contrat à durée déterminée. Les CFF prévoient de proposer des postes de travail dans d'autres localités ou dans d'autres secteurs, ou encore de soutenir des projets de formation.

Le SEV opposé à des coupes

Conformément à l'accord établi avec les syndicats qui stipule que les CFF doivent consulter les syndicats lors du lancement d'importants projets de réorganisation, ce projet « Logistique et bagages 2012–2014 » a été analysé par le SEV. Par la voix du secrétaire syndical Jürg Hurni et du président central de la sous-fédération TS Werner



Les teams logistique et bagages de Lausanne et Lucerne peuvent poursuivre leur activité grâce à l'intervention du SEV.

Schwarzer, le SEV a rejeté le projet de fermeture de quatre lieux de service bagages, fermeture considérée comme un démantèlement précipité d'une prestation dans le seul but de faire des économies plutôt que d'une réorganisation innovante du service bagages. La réorganisation telle que prévue par les CFF aurait eu comme conséquence un report du transport des bagages du rail sur la route, ce qui n'est écologiquement pas très

futé et contraire à la mission d'une entreprise ferroviaire.

Projet revu

Cette prise de position du SEV a contraint les CFF à revoir leur copie. Ils ont décidé de ne fermer que le site de Bienne, dont les postes de travail seront transférés à Berne. Tandis qu'à Lucerne et à Lausanne, une seule place de travail sera supprimée. Pour les 5 collègues de Bienne, cette solution est le moindre mal. Ils auront

davantage de trajets à faire mais auront la chance de conserver leur job.

La réorganisation du secteur bagages longue distance connaîtra certainement de nouveaux épisodes, notamment avec l'introduction de nouvelles offres pour les clients qui seront dévoilées au printemps 2014. Le SEV continuera à suivre de près, avec la commission du personnel et la commission spéciale CTL, l'évolution de ce dossier. **Fi**

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° 4 :

détail de la façade principale de la gare CFF Cornavin à Genève.

Le sort a désigné **Rolf Weibel de la section SBV Zurich**, domicilié à Zurich, 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 20 mars 2013