

Denis Schaffner

Il est heureux! La France a enfin dit oui à la ligne ferroviaire Delle - Belfort **Page 5**



Non au 2^e tube routier au Gothard

Le SEV refuse la construction d'un deuxième tube routier au Gothard. C'est anticonstitutionnel, pas nécessaire, trop cher et que cela sabote la politique de transfert. **Page 2**



Walter von Andrian

L'éditeur et journaliste ferroviaire s'exprime sur la sécurité aux CFF. **Pages 6 - 7**

80 cheminots craignent pour leur emploi

C'est la concurrence...

La mauvaise nouvelle est tombée durant les fêtes de Pâques : BLS Cargo perd le trafic sur l'axe du Gothard au profit de CFF Cargo. 80 places de travail sont sérieusement menacées.

« C'est le côté abominable de la libéralisation » a déclaré le SEV dans son communiqué sorti immédiatement après avoir appris la très mauvaise nouvelle que pour la première fois en Suisse des

mécaniciens de locomotives sont collectivement menacés de perdre leur emploi!

Le sort du personnel est au cœur des préoccupations du SEV : les CFF doivent

engager aux mêmes conditions les mécaniciens que le BLS ne réussit pas à garder. C'est la revendication de base de notre syndicat : là où règne la concurrence, le personnel doit être repris par l'entreprise qui gagne le marché.

pmo

Pages 2 - 3



« BLS et CFF Cargo rappelez-vous : nous sommes des personnes et pas des marchandises » peut-on lire sur la banderole posée sur la façade de la Maison du Peuple de Bellinzzone où les cheminots des deux entreprises se sont réunis dimanche.

Le SEV intensifie sa lutte contre les agressions dans les transports publics

Signalez chaque attaque

Dans cette édition de contact.sev vous trouvez une carte d'avis d'agression. Par le biais de cette carte, le SEV cherche à combattre plus efficacement la violence dans les transports.

Chaque attaque contre le personnel des transports publics est une attaque de trop. Elle engendre toujours des dégâts, soit psychologiques soit physiques. Des mesures de prévention ont bien été prises, mais c'est difficile de venir à bout de certains travers de notre

société. Le SEV demande à ses membres de lui signaler chaque attaque qu'ils subissent afin de pouvoir intervenir avec plus de force auprès des entreprises et des autorités.

pmo

Dossier pages 10 - 11 - 12

EDITO

CCT pour le fret

La dure loi de la concurrence règne sur le transport des marchandises : un jour vous gagnez, un autre jour vous perdez. Ainsi, durant plusieurs années, le BLS, par le biais de sa filiale Railion, a dominé le transport des marchandises à travers le Gothard. Aujourd'hui le BLS a perdu sa domination et c'est CFF Cargo qui a repris la main sur la ligne du Gothard en s'associant avec DB Schenker. Ainsi fonctionne l'impitoyable loi de la concurrence. Pour nous, en tant que syndicat, c'est le sort du personnel de ces entreprises qui nous intéresse. Si ces entreprises se livrent une sanglante guerre des prix, cela ne doit pas se faire sur le dos des conditions de travail de leurs employés. Pour éviter une telle dérive, il n'y a qu'un outil incontournable : la convention collective de travail cadre pour le fret ferroviaire. Cela fait longtemps que le SEV demande la mise sur pied d'une telle convention collective. Mais les compagnies ferroviaires ont jusqu'à ce jour été réticentes.

Les récents événements nous disent que l'heure est venue de ressortir du tiroir notre projet de convention collective de travail. Nous avons besoin de cette CCT, nous en avons besoin dans l'intérêt général du personnel de la branche fret ferroviaire, et nous en avons besoin avant l'ouverture du tunnel de base du Gothard!

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

Symova

■ La Fondation collective Symova, caisse de pensions indépendante pour le personnel des transports publics et du tourisme, a bouclé l'année 2012 avec un taux de couverture de 101,19 pourcent. Symova va baisser son taux technique au 31.12.2013, afin de pouvoir garantir à long terme ses obligations envers ses assurés.

Alliance du dimanche

■ Le dépôt du référendum contre la journée de travail de 24 heures a lieu le 3 avril. Pas moins de 86'499 signatures ont été récoltées en moins de trois mois contre la libéralisation des heures d'ouverture dans le commerce de détail. Les membres de l'Alliance pour le



dimanche manifestent leur opposition à la journée de travail de 24 heures, avec une installation figurant une horloge où de minuscules ouvrières et ouvriers trottent sans cesse, aux ordres de politiciens libéraux.

Lausanne Section VPT tl Ouverture de la cave GESTL

■ L'ouverture de la cave GESTL aura lieu le **jeudi 25 avril de 16 h 00 à 20 h 00**, toute l'équipe de la cave vous accueillera pour vous faire découvrir notre sélection de vins en action.

Le traditionnel verre de l'amitié vous sera servi par le comité GESTL. Vos amis sont les bienvenus. Nous vous conseillons d'ores et déjà de réserver votre soirée du 25 mai pour profiter de notre grande ouverture avec raclette à gogo.

Votre comité GESTL

La guerre des prix entre CFF et BLS Cargo pourrait coûter leur poste de travail à 80 personnes de

Trafic marchandises: c'est le

C'est du jamais vu en Suisse: 80 cheminots pourraient être licenciés, car leur entreprise perd son plus grand mandat, au profit de la concurrence.

Ce qui se joue au Gothard est inédit pour le SEV: 80 postes de travail disparaissent car le plus grand client (et également plus grand actionnaire) de BLS Cargo octroie le mandat à CFF Cargo. Dès 2014, CFF Cargo reprend le mandat de la Deutsche Bahn: leur offre était apparemment tellement basse que BLS Cargo n'a pas pu s'allier.

Le SEV a réagi rapidement en organisant quatre séances d'information (à Bâle, à Erstfeld, à Bellinzona et à Berne) afin d'écouter les demandes des personnes concernées et de discuter de la suite des événements. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a expliqué les différentes stratégies possibles mais a invité chacun



Le personnel BLS à Bellinzona: attention, préoccupation et détermination.

à réfléchir à sa propre situation: «Chacun d'entre vous pourra être accompagné lors des entretiens mais vous devez être clair avec vous-même. La première chose à faire est de demander au BLS de quel personnel il aura besoin. Avant

de licencier, il faut vérifier toutes les possibilités de transfert dans une autre entreprise, l'introduction du temps partiel, le prêt de personnel. L'élaboration d'un plan social est vraiment la dernière carte à jouer.»

Giorgio Tuti quant à lui souligne l'importance de la responsabilité sociale aussi bien du BLS que des CFF:

«La reprise du personnel lors d'un tel changement est une de nos revendications principales.»

La position du SEV sur un deuxième tube au Gothard

Anticonstitutionnel et trop

Le SEV refuse la construction d'un deuxième tube routier au Gothard, car c'est anticonstitutionnel, pas nécessaire, trop cher et que cela sabote la politique de transfert.

Il y a de nombreux arguments qui parlent contre la construction d'un deuxième tube au Gothard. En premier lieu, le SEV estime qu'il s'agit d'un sabotage de la politique de transfert et que c'est anticonstitutionnel: «La Constitution fédérale interdit l'expansion des routes de transit dans la

zone alpine. Avec un deuxième tube, la capacité physique du tunnel serait doublée, même si une seule piste par tube (au départ) serait libérée au trafic», a écrit le SEV à l'Office fédéral des routes. Plusieurs juristes spécialisés ont le même avis. La politique de transfert serait sabotée car l'UE, qui, on le sait bien, ne veut pas entrer en matière sur une bourse du transit alpin, «pourrait forcer la Suisse à ouvrir les installations complètes, à savoir les quatre pistes». «La Suisse pourrait alors être soumise au chantage, si ce deuxième tube existe», complète-t-il. Cette construction, même sans l'ou-

verture des quatre pistes, serait un signal totalement erroné: «La construction seule pourrait déjà être interprétée par les entreprises de transport et l'UE. Ils penseraient alors que la Suisse ne met pas tant d'importance que ça dans le transfert de la route au rail.» Au contraire, la fermeture totale du tunnel routier du Gothard nécessaire à l'assainissement est une chance pour la politique de transfert, à utiliser afin d'amener l'UE à négocier. Il faut rappeler que l'accord sur les transports terrestres prévoit certes la libre-circulation des marchandises mais contient aussi des objectifs écolo-

giques et des objectifs en matière de santé.»

Du rail à la route?

Pour le SEV, il n'y a pas que ces objectifs en matière d'environnement et de santé qui sont importants: «Le transfert croissant du rail à la route engendre également un transfert des postes de travail», écrit le syndicat dans la réponse à la consultation. «Il s'agit d'un transfert vers des places de travail avec des salaires et des conditions de travail moindres.» Ce n'est pas seulement en raison des salaires plus élevés, mais aussi en raison de hauts standards techniques et

BLS Cargo au Gothard

personnel qui trinque

Changement de vie

Le personnel est dans l'inconnu et exige des réponses rapidement. «Nous avons le droit de savoir ce qu'il adviendra de nous. Il nous faut du temps pour prendre des décisions et réorienter notre vie.»

Ce sont surtout des mécanos qui sont concernés mais aussi du personnel administratif aussi bien à la centrale que dans les régions. Les CFF ont informé qu'ils allaient créer des places tout en précisant que les mécanos de CFF Cargo au Tessin ne sont actuellement pas très occupés. La plus grande inquiétude se situe donc à Bellinzone puisque les alternatives au trafic du Gothard de ce côté-là des Alpes ne sont pas nombreuses.

Le côté abominable de la libéralisation

La concurrence dans le transport ferroviaire des marchandises montre sa face la plus sombre. «Il est incroyable qu'aucune tonne supplémentaire de marchandises ne

viennent sur le rail mais que le personnel soit broyé dans la lutte des prix entre les entreprises» constate le président SEV, Giorgio Tuti.

De la nécessité d'une CCT

La revendication d'une CCT pour le transport ferroviaire des marchandises devient prioritaire, ainsi que la déclaration de force obligatoire par la Confédération. Les travaux à ce sujet avaient démarré dans les premières années de la libéralisation mais s'étaient vite arrêtés en raison de la négociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE. Lorsqu'on a parlé d'une CCT pour Cargo International, il y avait déjà une intention de remettre ce thème sur le tapis. Maintenant que le mauvais exemple est réellement là, ce projet pourrait bien prendre un nouvel essor.

Pour le SEV, il n'est pas question que du personnel étranger assume ces prestations avec des conditions salariales du pays d'origine. Avec l'ouver-

ture du tunnel de base au Gothard, de tels risques sont encore plus grands. «Celui qui conduit un train en Suisse a le droit de recevoir un salaire suisse» souligne Giorgio Tuti.

Avenir de la branche

Quelques questions se posent désormais: quel sera le rôle de la Deutsche Bahn à l'avenir en tant qu'actionnaire principal de BLS Cargo? Quel est l'avenir du modèle de conduite des affaires de BLS Cargo qui a toujours fait la fine bouche devant les mandats? Comment CFF Cargo a-t-elle fait ses calculs? Comment se positionne la politique suisse des transports, qui a un mandat de transfert du trafic à réaliser, face à une telle évolution qui ne rend pas service au transport des marchandises par rail?

«Le SEV va insister sur le fait que ces questions reçoivent des réponses satisfaisantes», souligne Giorgio Tuti.

Peter Moor/Hes

coûteux



Le tunnel ferroviaire de base constitue une solution plus durable.

de sécurité et des exigences en matière de personnel que les coûts sont plus hauts dans

le rail. Ce déséquilibre ne devrait pas être encore péjoré par une augmentation de la capa-

cité sur la route: «La concurrence entre rail et route joue actuellement contre le rail et donc aussi contre la volonté du peuple suisse, qui s'était prononcé clairement pour le transfert du trafic marchandises sur le rail. Et à chaque contrôle du trafic poids lourds, il y a des véhicules qui montrent de graves lacunes techniques, entraînant de gros dangers.»

Le risque d'une dégradation des conditions de travail est un des arguments du SEV. Mais en plus, le syndicat estime que la solution prônée n'est pas durable, contrairement à ce que prétend le Conseil fédéral.

pan/Hes

CARNET DE BORD

L'ère des porte-parole

Il y a eu les porte-serviettes, hommes de paille destinés à brûler quand l'opinion exigeait des sacrifices. Aujourd'hui il y a les porte-parole, les attachés de presse et les responsables de la communication, qui

transforment les actions brouillonnes en actes réfléchis, les accidents terribles en cérémonies, les bégaiements des politiques en brillantes saillies. Bref ils sont les metteurs en scène des errements du réel. Dans leurs communiqués de presse, dans leurs déclarations, tout a une logique et un sens, le chaos universel est régi par une puissance supérieure.

Cet art de la tempérance et de la maîtrise a néanmoins un deuxième visage, une ombre, puisqu'il évide le sens des mots, affadit la parole, désengage l'affect. La parole est le lieu de notre dialectique, le moment où l'on tente de comprendre nos actes, où l'on perçoit la portée de notre volonté, où l'on éprouve et tente de transmettre à l'autre, aux autres, ce qui nous anime, où l'on essaie de déchiffrer nos actes.

Alors, à trop lisser ce sens, à lui ôter ce qui le singularise – les tâtonnements, les petites phrases, les grumeaux en quelque sorte –, le langage ne veut plus rien dire. Ce qui est transmis n'est plus un élan vers les autres, mais un écart marqué entre ceux qui peuvent poser un avis et une analyse sur les évènements et ceux qui continuent à leur chercher un sens.

La langue de bois des porte-parole, le discours lénifiant et sans aspérité des attachés de presse, cachent une parole vraie. Celle des travailleurs et celle des responsables. Les premiers sont ainsi privés de parler de leur travail, de l'expérience pratique qu'ils vivent chaque jour. En effet, pour que le travail ne soit pas seulement une expérience de souffrance et d'aliénation, chacun devrait chercher à dire et à expliquer comment dans l'écart entre le prescrit et le réel, là où naissent les dilemmes et les contradictions, mais aussi les coopérations inattendues, chacun peut montrer ce qu'il sait faire, s'enrichir d'une expérience nouvelle et être, finalement, reconnu et accepté. La parole, l'espace de cette parole, c'est ce que cela fait.

Pour les seconds, les «responsables», c'est-à-dire les managers, les dirigeants, les cadres, les responsables de la communication sont les airbags de leur irresponsabilité. Car prendre la parole c'est assumer sa part, c'est se porter garant d'actes que l'on a ordonnés, c'est expliquer des choix que l'on a faits, c'est rallier les forces, les opinions à notre but. Les «responsables», en laissant à d'autres le soin de les camoufler derrière des paroles manipulées par des professionnels, se laissent aller à l'illusion qu'ils n'auront pas à assumer ce que les paroles décrivent. Et effectivement, ils se défont. Aucune des interviews accordées aux médias par les directeurs et autres CEO n'est le fait d'un réel élan à se faire comprendre, mais seulement une tentative de nous jeter de la poudre aux yeux.



Valérie Solano

Babás brésiliennes et salaires équitables

Les « babás » s'occupent des enfants, les « faxineiras » font le ménage. Ensemble, elles forment la majorité des 7 400 000 personnes travaillant dans le service domestique - dûment enregistrées ou occupant le plus souvent ces emplois informels si nombreux dans le secteur. A la fin du mois dernier, les bonnes brésiliennes ont dansé à Brasilia, devant le Parlement, pour fêter l'adoption d'une loi qui non seulement relevait une nouvelle fois le niveau des salaires mensuels minimums payables aux travailleuses fixes, mais aussi améliorerait leur statut. Seront bientôt enfin réglementés les horaires de travail, les tarifs des heures et prestations supplémentaires, le droit aux vacances, les contributions aux assurances sociales ainsi que l'assurance-accidents professionnelle devenue obligatoire. Pour 44 heures par semaine, le salaire minimum atteint désormais la somme variant selon la région entre 678 et 812 réals par mois (de 317 à 380 francs).



Evidemment, un tel montant n'assure pas la couverture des dépenses incompressibles. Aussi bien, nombre d'employées de maison économisent un loyer en habitant dans la famille qui les occupe. La plupart d'entre elles font des extras et tentent de faire payer le travail de nuit et du dimanche. Des arrangements de gré à gré contribuent aussi à dépasser plus ou moins largement les minimaux réglementaires.

Mais les risques de la nouvelle réglementation sont ailleurs, dans la forme d'abord : elle se présente comme un amendement à la Constitution fédérale, exigeant donc des dis-

positions d'application complémentaires qui vont prendre effet dans plusieurs mois. Tout porte à craindre que ce délai ne soit pas mis à profit pour entreprendre les consultations pourtant indispensables avec les organisations représentatives du personnel domestique. Quant au fond, le législateur semble avoir oublié certains avantages en principe acquis, tel le 13e salaire ou le congé maternité.

Les babás ont-elles dansé trop tôt ? Peut-être bien, mais elles ont eu raison de célébrer le profond changement en cours dans les relations entre patrons et employés. En moins de dix ans, le personnel a évolué : l'analphabétisme a connu un recul spectaculaire, le nombre moyen des années de scolarité a augmenté, la proportion de celles et ceux qui osent et savent se défendre sur le marché du travail est en rapide progression. Cette transformation sociale se trouve accélérée par la perspective de la nouvelle réglementation. On observe que l'asservissement des bonnes à demeure fait place à la flexibilité des journalières en général non déclarées ; elles gagnent couramment deux à trois fois le salaire minimum mais ne bénéficient d'aucun droit autre que celui à la rémunération horaire convenue avec des employeurs eux aussi en changement. Ils réduisent le nombre de jours à payer, les répartissent sur plusieurs personnes et, au reste, se mettent eux-mêmes au ménage... avec l'aide des fournisseurs de machines à laver la vaisselle qui s'attendent à une explosion de leurs ventes.

Schématiquement dit, la transformation voulue par le législateur se produit bel et bien mais en dehors des nouvelles règles. Sachant que leur application ne sera pas surveillée, les acteurs ne les prennent pas au sérieux et vont de l'avant. Dans le climat social rude d'un grand pays émergent, le progrès se fait par la débrouillardise et l'éducation de l'individu plutôt que par la concertation et la négociation collective.

En Suisse, nous vivons dans un contexte culturel complètement différent, où l'effet de proclamation n'impressionne pratiquement personne, où la loi s'écrit lentement, au fil des consultations et des débats démocratiques, où la mise en œuvre du droit mobilise l'attention des intéressés, des partenaires sociaux par exemple. C'est la raison pour laquelle une initiative bien pensée comme celle de l'USS « Pour la protection de salaires équitables » a des chances de produire l'effet recherché : imposer un salaire minimal légal, applicable à tous les travailleurs en tant que limite inférieure contraignante. Tout comme l'indexation régulière, les éventuelles dérogations se décident avec le concours des partenaires sociaux, y compris et surtout pour les branches ou les professions relativement peu organisées côté salariés. Et pour les secteurs où le partenaire patronal n'existe pas ou se dérobe. Ces principes méritent leur inscription dans la Constitution fédérale. On peut tout au plus souhaiter que le montant inscrit dans la disposition transitoire, à savoir un salaire minimal de 22 francs par heure applicable à tous, soit différencié pour prendre en compte la diversité des situations et pour mieux valoriser la négociation collective.

Yvette Jaggi

Travaux du nœud ferroviaire de Lausanne

Horaire spécial durant les dix ans de chantiers

D'importants travaux sont projetés, dès décembre 2015, dans le nœud ferroviaire de Lausanne. En raison de leur ampleur, ces chantiers nécessiteront des adaptations de l'horaire CFF actuel.

La Confédération prévoit d'investir plus d'un milliard de francs dans le développement

et la mise à niveau du nœud ferroviaire de Lausanne-Re-nens. L'objectif est d'améliorer les infrastructures existantes pour accueillir davantage de clients dans des trains à deux étages plus longs (400

mètres) et plus nombreux. Ces travaux permettront d'absorber l'augmentation de la demande sur les réseaux ferroviaires romands et suisses. Ils démarreront en décembre 2015 et s'étendront sur une dizaine d'années. Ces travaux nécessitent une planification minutieuse. A cet effet, un groupe de travail réunissant

les CFF, l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons de Genève et de Vaud a été constitué en octobre 2011 pour examiner les impacts des chantiers. Les analyses effectuées montrent que l'offre ferroviaire actuelle pourra être maintenue durant les dix ans du chantier, mais avec des adaptations.

Des temps de parcours et certaines correspondances devront être modifiés, notamment entre Lausanne et Genève et entre Bâle et l'Arc alémanique. L'ICN Bâle-Bienne-Lausanne devra être décalé de 30 minutes. L'information détaillée à la clientèle aura lieu dans le courant 2015.

comm.

Feu vert de la France pour la ligne Delle - Belfort

En route vers le TGV Rhin-Rhône

Lors de sa dernière séance, tenue à Paris le 28 mars 2013, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) a décidé après moult reports de participer au financement pour environ 4 millions d'euros du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Delle-Belfort (F). Etape essentielle. A présent, toutes les parties ont finalisé le financement définitif de ce dossier. La mise en service de la ligne internationale est prévue pour 2016.

Déjà retardée et décalée d'année en année, la jonction de la ligne classique Delle-Belfort avec la ligne TGV Rhin-Rhône (ouverte en 2012) est maintenant programmée pour 2016. Rien n'est cependant définitivement acquis, le délai étant court, car il faut encore passer

l'étape de la déclaration d'utilité publique. Ensuite seulement, un accord international de partenariat Suisse-France permettra le commencement concret des travaux, puis la réouverture de la ligne... La réouverture de l'an-

cienne ligne ferroviaire internationale Berne-Paris restait suspendue au financement définitif d'un budget de 116 millions d'euros (+ 9 millions). Avec le financement enfin annoncé par RFF, il restait encore à trouver grosso modo les 8

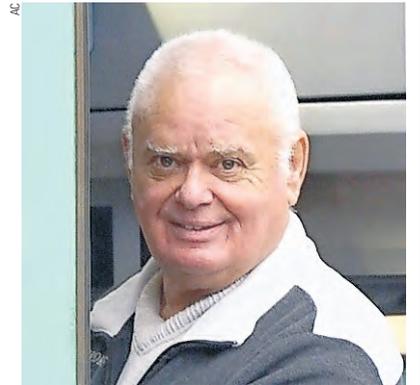
millions d'euros manquants. Les différentes collectivités françaises et franc-comtoises en particulier et l'Etat suisse se sont engagés rapidement dans un nouveau tour de piste au lendemain de la décision de RFF. La Confédération rajoute

3,2 millions d'euros (total 24,2 millions d'euros) et La République et Canton du Jura, qui a déjà versé sa manne à hauteur de 3 millions d'euros, y va pour environ CHF 250'000 euros. Ouf, la boucle est enfin bouclée. Il était temps. **JFM**

Denis Schaffner est heureux!

«Maintenant je peux m'en aller, je sais que la liaison Delle - Belfort se fera!» Denis Schaffner, 72 ans, est heureux. Il s'est battu comme un lion pour la réactivation de cette ligne fermée au trafic en 1992. Cet ancien agent de la manoeuvre qui a présidé la section RPV Jura n'a pas ménagé ses efforts pour que son canton soit directement relié au TGV. Il a mis sur pied des débats publics avec l'ancien maire de Boncourt Hugues Plomb et l'ancien président de l'assemblée nationale française et

maire de Delle Raymond Forni. Il a lancé une pétition «Pour la réactivation de la ligne Delle - Belfort» qui a recueilli plus de 6000 signatures. Il a mis sur pied des journées de défrichages de la voie pour bien montrer que Delle - Belfort et le train ce n'était pas fini. Toutes ces actions le Denis ne les a pas conduites seul, il a pu compter sur le soutien de des amis comme Gilles Fridez, Joseph Guéniat, Walter Amstutz. Quelque part c'est aussi grâce à ces cheminots jurassiens que la réactivation de la ligne Delle - Belfort pourra enfin - avoir lieu. **AC**



Pour les membres du SEV:

Rabais de 0,30% sur les hypothèques*



De plus, pas de frais de tenue de compte pour le compte privé en cas d'utilisation de l'E-Set. Last but not least, d'autres conditions préférentielles vous attendent à l'adresse www.banquecoop.ch/sev.

fair banking
banque coop

* Un rabais de base de 0,20% sur les taux indicatifs Banque Coop est consenti pour les modèles hypothécaires «Hypothèque à taux fixe» et «Hypothèque à taux variable». Un rabais supplémentaire de 0,10% sur les taux indicatifs Banque Coop est consenti en cas de transfert de valeurs patrimoniales de CHF 50'000 à la Banque Coop. Ces rabais sont valables dans le cadre d'un logement habité par le propriétaire.

Les CFF doivent rétablir l'équilibre entre les risques courus et les mesures prises pour la sécurité ferroviaire



« CFF : il est temps qu'on calme le jeu »

Pour augmenter la sécurité, Walter von Andrian recommande aux CFF de développer rapidement la surveillance de la vitesse avant les signaux, la sécurité de la manœuvre, une meilleure formation du personnel, davantage d'entretien de l'infrastructure comme déjà prévu ainsi qu'une meilleure stabilité au niveau organisationnel, après bien trop de réorganisations.

■ **contact.sev:** La fréquence des accidents ferroviaires ces derniers temps n'est-elle due qu'au hasard ?

Walter von Andrian: Il n'y a pas de hasard et ça montre bien au contraire que l'équilibre entre les risques courus et les mesures prises pour la sécurité ne joue plus. Les risques croissent lorsque le trafic augmente. On doit alors investir dans la sécurité pour que celle-ci continue à être garantie au même niveau qu'avant: prendre des mesures de précaution supplémentaires, mieux former le personnel, etc. Sinon l'équilibre est rompu.

■ **Pourquoi le nombre d'accidents augmente-t-il justement maintenant ?**

On ne peut pas répondre à cette question. On a fait trop peu pour la sécurité dans le passé. On a délaissé la formation des mécanos durant un certain temps. Après la réforme de 1999, on a réduit brutalement l'entretien de l'infrastructure et des lacunes sont apparues un peu partout. Entre-temps on l'a remarqué et on a mis davantage d'argent dans les voies, les lignes de contact, les installations de sécurité, etc. Mais il faudra encore quelques années pour rattraper le retard. Car les chemins de fer sont un système très lourd: lorsqu'une mauvaise décision est prise tout en haut, cela peut durer des an-

nées avant qu'elle ne se remarque sur le terrain. Et idem dans le sens contraire: les corrections mettent long à montrer leurs effets.

■ **Que doivent faire les CFF pour la sécurité à part ça ?**

Il faut des mesures dans différents domaines. Certaines sont déjà en cours. Ainsi les CFF ont décidé d'investir 50 millions de francs il y a plusieurs mois afin d'équiper 1700 signaux principaux supplémentaires du système ZUB (3200 des 11000 signaux ont ce système actuellement). A ma connaissance, ce programme n'a pas encore débuté mais c'est imminent. Il a dû être fortement accéléré. Il faut aussi un système de surveillance des mouvements de manœuvre, car ceux-ci ne sont pas sous contrôle, bien qu'ils soient très dangereux. Un exemple en avril 2006 à Thoune, lorsque deux Re 465 du BLS ont dépassé un signal nain, occasionnant une collision avec un ICE. Heureusement, il n'y a eu que des

« Il faut aussi un système de surveillance des mouvements de manœuvre. »

Walter von Andrian

blessés légers en plus d'immenses dégâts matériels. Un tel système de sécurité devrait rendre impossible tout déplacement interdit. Le 8 mars dernier, on aurait ainsi pu stopper la locomotive de triage, tombée

dans la Venoge près de Cossonay après avoir dépassé un signal. La cause de l'accident semble être une erreur humaine, mais je ne connais pas les détails.

■ **Vous avez pointé le doigt sur l'importance de la formation. Des exemples ?**

Le choc entre un Regio-Dosto et une composition immobilisée le 13 mars à l'aéroport de Genève a pu être relié à un problème de manipulation. Il faudrait vérifier si ce mécano était suffisamment formé pour ce nouveau train. On entend aussi que les jeunes mécanos sont parfois dépassés par certaines situations, en raison de coupes faites dans la formation. Les CFF reprennent la formation des mécanos à leur compte après l'avoir déléguée à login. La manœuvre devrait aussi revenir aux sources. On a pensé qu'il y aurait toujours moins de manœuvres dans le Trafic Voyageurs et ce n'est finalement pas le cas. J'ai aussi l'impression que les CFF ont un

peu délaissé la formation spécifique des cadres ces dernières années. Le personnel de direction devrait avoir de très bonnes connaissances spécifiques, un MBA ne suffit pas. Les cadres CFF ne peuvent pas

être que des managers !

■ **Qu'est-ce qui est allé de travers lors de la réforme ?**

On a énormément restructuré et les processus et fonctions ont été modifiés. Cela a amené quelques avantages, il faut être honnête: les processus trop compliqués ont été remis en question et on a économisé de l'argent. Mais on a trop réduit en matière d'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant ainsi que dans la formation. Et on doit maintenant à nouveau réinjecter plus d'argent. On a créé les Divisions, qui sont depuis lors toujours en réorganisation. L'infrastructure par exemple a été restructurée quasi chaque année. Cela déstabilise les collaborateurs car ils ne savent plus qui est responsable de quoi. L'efficacité en pâtit. Il est vraiment temps qu'on calme un peu le jeu, égal avec quelle organisation, mais que les gens puissent s'y retrouver. Surtout dans une phase avec beaucoup de changements de personnel dus aux nombreuses retraites.

■ **Avant la réforme, tout n'était pas parfait non plus ?**

Certainement pas. Les chemins de fer ne réagissaient que très lentement aux nouvelles exigences et étaient trop peu flexibles. Rétroactivement, on peut aussi dire que cela avait du bon, qu'ils aient pu résister à certaines modes.

■ **A quelles modes ?**

Ce qui se passe maintenant avec la tarification: il y a toujours de nouvelles dispositions et sortes de billets. On ne s'y retrouve plus. Cela a engendré de grosses contradictions dans le système. On fait la même chose que dans l'aviation: on se demande combien on peut retirer du client à tel moment pour tel trajet. Ce n'est pourtant pas ce qu'attend le citoyen, qui finance les chemins de fer par ses impôts.

BIO

Walter von Andrian, 62 ans, a créé Minirex-Verlag à Lucerne après ses études d'ingénieur en électronique à l'EPFZ. Il y emploie aujourd'hui 12 collaborateurs. En 1978, il a fondé la **Schweizer Eisenbahn-Revue**. Elle paraît en 10000 exemplaires et vit de ses plus de 5000 abonnements. « Nous sommes indépendants et pouvons donc écrire notre opinion en toute franchise » explique l'éditeur et journaliste ferroviaire, qui se définit aussi comme représentant des intérêts des chemins de fer et de leurs usagers: « J'en suis fier ! » Environ 50 % du chiffre d'affaires de l'éditeur est obtenu à l'étranger, principalement avec quatre autres revues spécialisées.



Walter von Andrian édite cinq revues spécialisées : une en Suisse, deux en Autriche, une en Allemagne et une autre en anglais.

■ **Comment les tarifs devraient-ils alors être fixés ?**

Toujours selon la distance et les coûts. Un train à crémaille ou un train à haute vitesse est plus coûteux qu'un train normal. Le fait qu'il y ait davantage de voyageurs entre Zurich et Berne qu'entre St-Gall et Coire ne justifie pas un coût plus élevé. Et même, s'il y a plus de voyageurs, le coût par personne diminue.

■ **Et lorsque les places assises, en nombre limité, sont très sollicitées, on peut demander un prix plus élevé ?**

Ce serait un marché sauvage. Avec un tel système tarifaire, on détruirait les lignes annexes peu fréquentées. Elles deviendraient encore moins rentables et seraient menacées de

la construction et la production, ainsi que le respect des prescriptions : le conflit juridique à propos des exigences pour les personnes en chaise roulante est allé jusqu'au tribunal fédéral. De plus, les CFF ont fait leur appel d'offres de telle façon

elle a un peu diminué l'année passée, mais les CFF n'ont pas assez de matériel pour le trafic longues distances et doivent utiliser le matériel destiné au trafic régional comme les nouveaux Regio-Dosto. Ça diminue le confort alors que les prix augmentent, particulièrement en 1^{ère} classe.

■ **Avec le «FAIF», le développement du rail est-il sur la bonne voie ?**

Sur le principe, c'est bien et important que de l'argent de la Confédération soit à disposition pour le développement du système ferroviaire, qui est clairement nécessaire. Cet argent ne suffit cependant pas pour combler l'ensemble des désirs des régions. Le fait que les coûts d'entretien et d'investissements viennent du même fonds risque toutefois de limiter le développement à long terme, puisque les améliorations des infrastruc-

tures entraînent forcément des coûts plus élevés dans l'entretien, qui aura donc besoin d'une partie toujours plus importante du fonds d'infrastructure ferroviaire. Mais il n'y a aucun doute sur le fait que l'entretien doit être financé.

■ **En matière de trajets internationaux en Europe, le train a-t-il un avenir ou seuls les bus longues distances et les avions subsisteront ?**

Le rail serait idéal au niveau technique et au niveau de la structure des coûts, pour les trajets moyens à courts en Europe. Au lieu de cela, il se retrouve coincé entre les bus longues distances et le trafic aérien. On voit même des vols proposés pour les trajets qui prennent deux ou trois heures en train, bien que ces vols soient un non-sens économique et écologique. C'est le

cas pour Zurich–Stuttgart ou Zurich–Munich, où il n'y a pas d'offres de qualité par le train. Et de plus, en Allemagne, on vient de libéraliser le trafic par bus longues distances pour s'adapter aux normes européennes. Une étude a pourtant démontré que même le train le plus coûteux de la Deutsche Bahn, le ICE 3, est moins cher au kilomètre par place assise que le bus, lorsqu'on ne prend pas en compte les sillons. Les bus longues distances ne payant pas de taxes autoroutières en Allemagne ont alors un avantage certain sur le train.

■ **Alors qu'est-ce qui doit être fait pour rendre le train concurrentiel ?**

Les Etats doivent contraindre les chemins de fer, via l'octroi de concessions, à offrir un trafic international de qualité.

« Il y a toujours de nouvelles dispositions et sortes de billets. On ne s'y retrouve plus. »

fermeture. Mais il est vrai que l'OFT a récemment parlé d'un taux de couverture de coûts minimum...

■ **L'entreprise Bombardier va-t-elle bientôt résoudre les problèmes techniques qu'elle rencontre avec la production de ses trains à deux étages pour les CFF ?**

Ni Bombardier ni les CFF ne souhaitent en parler. Mais les rumeurs courent. On peut donc en conclure que ça n'avance pas. Les problèmes concernent

que l'entreprise intéressée a promis tout ce qui sortait de l'ordinaire à très bas prix afin de remporter le marché. C'est désormais ce qui se fait souvent lors des appels d'offres. Et ensuite on s'étonne quand le matériel roulant arrive trop tard ou n'arrive carrément pas...

■ **C'est grave ?**

Très grave, car les CFF ont supprimé du matériel roulant pour le trafic longues distances ces dernières années, alors que la demande augmentait. Certes,

Journée de la branche VPT retraités

Prévenir vaut mieux que guérir

Plus vite un cancer de la prostate est décelé, plus grandes seront les chances de guérison. Le dépistage est par conséquent très important.



Walter Raaflaub a expliqué de manière directe et avec un certain humour les aspects médicaux et émotionnels liés aux problèmes causés par la prostate.

«Je m'y suis pris trop tard», explique le médecin Walter Raaflaub devant les quelque 90 participants à l'assemblée des retraités VPT qui s'est déroulée le 20 mars à Olten. Bien que son PSA (antigène spécifique de la prostate) affichait une valeur élevée, il a attendu trop longtemps pour se faire opérer. On lui a carrément enlevé toute la prostate, y compris des ganglions lymphatiques avoisinants. Il a eu de la chance que son cancer ne se soit pas propagé plus loin dans son corps. Mais il a quitté l'hôpital «complètement incontinent et impuissant» et il a dû commencer à vivre avec des couches. C'est seulement deux ans et demi plus tard que grâce à une prothèse en guise de sphincter que le Dr Walter Raaflaub a pu parer à son incontinence. Et une pompe, qui a pour fonction de tirer le sang dans le pénis pour le durcir, lui a permis de guérir de son impuissance. «Pour

vaincre ces deux handicaps il a aussi fallu beaucoup d'humour». Il a écrit l'histoire de sa maladie et de sa guérison dans son journal intime qu'il a publié sous le titre «Une nouvelle vie d'homme. Le journal intime d'un médecin face au cancer de la prostate» (Editions Favre, 2011). Le Dr Walter Raaflaub a insisté durant son exposé sur la nécessité de faire de la prévention en déterminant chez son médecin son PSA via l'analyse de sang dès l'âge de 50 ans.

Testament

Qui décède subitement sans avoir songé à sa succession peut laisser ses héritiers dans un sacré pétrin. Devant les participants à la journée de la branche VPT retraités, le notaire genevois Robert-Pascal Fontanet a donné le conseil suivant: rédigez un testament de la manière la plus juste possible et déposez-le auprès d'un notaire affilié à la Fédération suisse des notaires. Les héritiers ont une année pour

faire valoir leurs droits de succession auprès du Registre central des testaments.

Brochure VPT retraités

La sous-fédération VPT a publié une brochure qui informe sur les droits des retraités et qui donne passablement de conseils pratiques aux personnes du 3^e âge. Les sections peuvent commander cette brochure directement auprès du vice-président de la VPT Martin Ritschard. Ces informations seront également disponibles sur le site www.vpt-online.ch. Marc-Henri Brélaz, responsable de la branche VPT retraités, regrette le fait que quelques sections ne se sont pas donné la peine d'inviter leurs membres retraités à participer à cette journée. Le président du SEV Giorgio Tuti a insisté pour que tous les retraités de la VPT signent l'initiative AVSplus.

Rendez-vous cet automne

Le président central de la VPT a invité tous les retraités à participer à la Journée du service public que le SEV mettra sur pied cet automne. **FI/AC**

VPT

La sous-fédération VPT compte 10681 membres qui se répartissent comme suit:

3093 retraités; 2254 membres Bus-Gatu; 4389 membres Rail; 450 membres Navigation; 495 membres Tourisme.

En prévision de la préretraite du titulaire, nous recherchons un
Chef de division (H/F)
Pour notre division traction, ateliers et installations électriques

Lieu de travail Tramelan / (mobilité exigée)

Taux d'activité 100%

Entrée en fonction 1^{er} mars 2014 ou à convenir

Votre mission

Au sein d'une équipe de spécialistes, vous serez en charge de l'organisation et de la gestion de la division.

Vous aurez également la responsabilité des dossiers suivants:

- Matériel roulant ferroviaire.
- Installations et outillage des ateliers et dépôts.
- Installations pour la traction électrique.
- Installations de sécurité et de télécommunication.
- Installations électriques et fixes.
- Participation aux études et à la conception ou à la révision d'un réseau ferroviaire complexe et des ouvrages correspondants.

A cela s'ajoutent la définition des missions des maîtres d'œuvres, le contrôle de leurs activités, la réponse à leurs questions ainsi que l'arbitrage entre des solutions techniques et alternatives.

Ce poste requiert une maîtrise des spécificités techniques propres à la gérance des matières et du matériel roulant inhérente au fonctionnement d'un réseau de transport régional, de bonnes connaissances en matière de gestion de la sécurité ferroviaire ainsi que des aptitudes au management d'une équipe pluridisciplinaire.

Profil requis

- Diplôme d'ingénieur mécanique ou électrotechnique (ingénieur EPF, HES, ETS ou équivalent) souhaité.
- Expérience de quelques années dans le domaine de la technique ferroviaire (électrique ou mécanique).
- Des connaissances du domaine ferroviaire seraient un atout.
- Compétences en management et en présentation de projets ou études.
- Expérience affirmée en gestion d'équipe.
- Capacité de communication et de négociation commerciale.
- Être doté de bonnes qualités relationnelles et avoir le sens de la diplomatie.
- Bonnes connaissances de la langue allemande.
- Aptitude à travailler en équipe mais également de manière indépendante.
- Capacité à collaborer en faisant preuve d'esprit d'équipe, de solidarité et de respect.
- Sens de l'organisation confirmé, rigueur, méthodologie.
- Sens des responsabilités et discrétion, résistance au stress.
- Polyvalence et flexibilité.
- Mobilité et disponibilité.
- Maîtrise des outils informatiques (Windows - Office)

Nous vous offrons

Une collaboration active avec une équipe pourvue d'un savoir-faire technique et de compétences-métier pointus. La chance de relever un défi ambitieux au travers duquel vous pourrez insuffler vos idées novatrices. Un environnement de travail motivant et valorisant la prise d'initiatives et de responsabilités. Une politique de formation continue, des conditions d'engagement et un système de rémunération attractifs.

Renseignements

M. Frédéric Bolliger, directeur (frederic.bolliger@les-cj.ch – 032 482 64 51)

Candidature

Vous pensez être la personne idéale ? Alors n'hésitez plus, adressez-nous votre dossier complet avec photo **d'ici au 3 mai 2013** à l'intention de Mme Francesca Paupe, cheffe du service des ressources humaines, rubrique poste «chef DTA».



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

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch

Le train rouge qui bouge!



L'Office fédéral des transports s'est exprimé fin mars sur la sécurité

Qu'une question technique ?

Après une série d'accidents ferroviaires, beaucoup s'interrogent sur la sécurité des trains. L'OFT répond que « oui, et nous faisons suffisamment pour cela ! »

« Les transports publics sont sûrs ! », c'est en résumé le message qu'a voulu faire passer Pieter Zeilstra, vice-directeur de l'OFT et responsable de la sécurité de ce même office, suite aux différents accidents ayant eu lieu récemment en Suisse. Il a étayé ses dires au moyen de nombreuses statistiques : il y a davantage de morts sur les



Pieter Zeilstra, vice-directeur de l'OFT, responsable de la sécurité.

routes que sur le rail, aussi bien en chiffres absolus qu'en proportion du nombre de kilo-

mètres parcourus. Le nombre d'accidents a également constamment diminué ces derniè-

res décennies. Zeilstra affirme cependant que « la sécurité absolue n'existe pas, et c'est aussi valable pour les usagers du train. C'est d'ailleurs pourquoi on fait énormément pour diminuer le nombre d'accidents : aussi bien au niveau de la signalisation, de la sécurité des tunnels, du transport de matériel dangereux, de la sécurité le long des quais que de la sécurité aux passages à niveaux. »

Le personnel, finalement

Qu'est-ce qui est fait exactement ? Les tronçons ferroviaires sont surveillés et équipés techniquement (mot-clé : ETCS L1 LS et ETCS L2), le risque est analysé et contrôlé, les lieux

dangereux sont sécurisés et l'ensemble des dispositions sont redéfinies. L'année passée, l'OFT a autorisé 554 plans d'installations ferroviaires, a donné des autorisations d'exploiter pour 2890 véhicules et 3920 permis de conduire des véhicules à moteur. On y arrive, au personnel, il n'y a finalement pas que la technique alors ? « Le personnel est central. Ce que nous pouvons faire et faisons, c'est soutenir les gens techniquement. »

L'OFT ne se considère donc pas responsable d'améliorer les conditions de travail et de diminuer la pression au travail. Il y a la loi sur la durée du travail pour cela, selon eux.

pan/Hes

On a laissé passer deux chances, au peuple de décider maintenant ...

Les initiatives 1:12 et Cleantech refusées

Revenons un peu sur la session de mars du Parlement avec les deux conseillers nationaux également secrétaires syndicaux chez nous.

■ **contact.sev:** Quel était votre état d'esprit après la dernière session du Conseil national ?

Edith Graf-Litscher: Après le oui clair à l'initiative sur les salaires abusifs, le Conseil des Etats a manqué l'occasion de fixer une proportion raisonnable entre le plus bas et le plus haut salaire dans une entreprise. Il est maintenant d'autant plus important pour nous, syndicats, de nous engager activement pour l'initiative 1:12.

Philipp Hadorn: Le Conseil national a refusé l'initiative Cleantech, bien que celle-ci aille dans le sens d'innovations économiques et d'un passage énergétique réussi.



Philipp Hadorn, conseiller national PS/SO et secrétaire syndical SEV.

Ce sont justement les entreprises de transports publics qui savent combien il est important de passer à d'autres énergies. Et beaucoup de PME innovatrices reconnaissent cette opportunité de créer de nouvelles et bonnes places de travail. C'est le peuple qui aura le dernier mot !

■ **Avez-vous pu personnellement faire quelque chose pour les transports publics**

durant les trois semaines de la session, peut-être même dans les coulisses ?



Edith Graf-Litscher, conseillère nationale PS/TG et secrétaire syndicale SEV.

Edith Graf-Litscher: Comme responsable du groupe PS à la commission des transports du Conseil national, j'ai rencontré Walter Thurnherr, secrétaire général du DETEC, afin d'échanger au sujet des défis en matière de politique des transports. J'ai pu lui transmettre les inquiétudes du personnel face aux accidents récents aux CFF. Le personnel

arrive à saturation. On ne peut plus continuer et vouloir encore des augmentations de productivité sans mettre en péril la sécurité. Un développement du réseau et des augmentations de trafic doivent être accompagnés d'une augmentation du personnel. La Confédération, en tant que propriétaire, doit en être consciente.

Philipp Hadorn: Le Conseil des Etats a promis 6,4 milliards de francs pour le FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) en décembre. Maintenant une majorité de la commission des finances du National a demandé un co-rapport. Dans la sous-commission responsable, nous avons discuté d'une ébauche de rapport qui aurait pu, après acceptation par la commission, passer en commission des transports et au Parlement et diminuer le rythme de développement. Après d'intenses discussions,

on a toutefois réussi à garder la variante des 6,4 milliards, acceptée par la commission des transports.

■ **D'autres points « phares » de cette session selon vous ?**

Philipp Hadorn: Côté positif, le Conseil national veut accélérer la réalisation d'installations de production d'énergie renouvelable, car plus de 21 000 projets sont aujourd'hui en liste d'attente. Côté négatif : le Conseil national a enterré la protection des employés et veut « normaliser » le travail du dimanche. Un référendum vient d'être déposé. Malgré ce référendum, le Conseil national a à nouveau décidé d'un élargissement des heures d'ouverture des magasins. Cette tendance à la flexibilité maximale met notre société en danger et mène à la pression salariale chez les employés avec des horaires irréguliers.

Questions: Fi/Hes

Le SEV poursuit sa lutte contre les agressions

«Le personnel des transports publics ne devrait pas considérer les insultes comme une chose qui va de soi.»

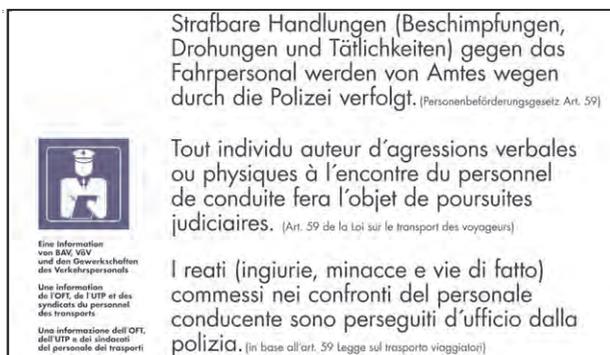
Barbara Spalinger, vice-présidente SEV



Stop à la violence dans les transports publics !

La protection du personnel contre les attaques de toute nature est l'une des tâches principales du SEV. Notre syndicat est actif depuis des années aussi bien sur le terrain qu'au niveau politique pour préserver l'intégrité des passagers et du personnel des transports publics. Avec la carte agression insérée dans ce numéro, le SEV fait un nouveau pas en avant dans sa lutte contre la violence dans les transports publics.

La carte agression est une idée du Groupement autonome des transports urbains (Gatu) qui a aujourd'hui intégré la branche bus de la sous-fédération VPT. Mais les employés de tous les secteurs des transports publics peuvent être victimes d'agressions. «Les actes de violence sont en augmentation ; l'évolution de notre société ne s'arrête pas aux portes de nos trains et de nos gares», ont écrit les CFF dans leur dernier rapport annuel. Que ce soit des conducteurs de bus, des contrô-



Action commune du SEV, de l'UTP et de l'OFT pour inciter les entreprises à mettre l'autocollant dans les transports publics avisant que toute agression à l'encontre du personnel est poursuivie d'office.

leurs, du personnel de vente derrière les guichets ou encore des mécaniciens : ils ont quasiment tous subi des attaques ; le plus souvent verbales, sous forme d'insultes ou de menaces. Mais ils sont nombreux celles et ceux qui ont été victimes d'agressions physiques par des crachats, des coups de pieds ou de poings voire même par des attaques au couteau.

Avoir un aperçu général des cas d'agressions

Aujourd'hui, les quatre sous-fédérations dont les membres sont plus sujets à des violences se sont unies pour éditer cette carte agression. Le SEV a pour objectif de cartographier pour la première fois la violence dans les transports

Cette carte ne remplace pas les rapports que le personnel doit remplir pour son employeur et les services de police. Là où les entreprises ont mis sur pied leur propre système de collecte des données (comme par exemple le ESI des CFF), il faut impérativement que les collègues signalent toutes agressions dont ils ont été victimes, sinon les statistiques internes sont faussées.

Agressions poursuivies d'office

Ce qui est également très important, c'est que le personnel des transports publics doit savoir que toute agression peut faire l'objet d'une plainte pénale. «Les infractions prévues par le Code pénal sont poursuivies d'office lorsqu'elles sont commises à l'encontre des employés des transports publics durant leur service actif.» Cette disposition légale est

écrite de manière analogue aussi bien dans l'article 59 de la Loi sur le transport des voyageurs que dans l'article 88 de la Loi sur les chemins de fer fédéraux. Il est donc clair que l'autorité en charge de l'enquête doit prendre des sanctions lorsqu'il y a agression. La carte agression du SEV exige donc de la part des victimes un effort supplémentaire ; mais à long terme c'est un effort qui paiera, car sur la base de ces informations le SEV pourra agir avec davantage de détermination et de manière ciblée envers les directions d'entreprises, les organes de sécurité et les acteurs politiques. «Nous nous opposons à toute banalisation de la violence car c'est l'un des soucis majeurs de nombreux collègues», relève Barbara Spalinger.

Peter Moor/AC

INFO

Que faire en cas d'agression ?

- Garder son calme et se protéger.
- Informer les collègues et les supérieurs et se faire remplacer si nécessaire.
- Informer l'entreprise selon les règles de communication interne (CFF : ESI).
- Signaler l'agression à la police si l'entreprise ne le fait pas automatiquement.
- Envoyer la carte agression au SEV.
- Si nécessaire, demander la protection juridique au SEV.



Une évolution inquiétante : les agressions aux CFF.

ZPV

Andreas Menet



VPT

Gilbert d'Alessandro



SBV

Elisabeth Jacchini



LPV

Urs Mächler



Quelles personnes/catégories de ta sous-fédération sont concernées le plus souvent des agressions ?

L'ensemble du personnel de train est confronté à toutes sortes d'agressions. La plupart des incidents surviennent en Romandie et sur le réseau des Transports publics zurichoïses (ZVV).

La VPT représente plusieurs catégories de travailleurs. La seule catégorie qui n'est pas concernée par la violence au travail, c'est celle des retraités... Les contrôleurs de titres de transport sont les plus exposés avec les conducteurs de bus et de tram urbains et régionaux. Il ne faut pas oublier le personnel de gare qui subit surtout des violences verbales, puisqu'il travaille généralement derrière une vitre. Il y a moins de cas d'agressions dans les branches de la navigation et du tourisme, mais avec la société actuelle rien n'est à exclure.

C'est surtout le personnel de vente au guichet. Parfois aussi les agents du mouvement qui travaillent encore dans de petites gares et qui finissent tard leurs tours de service, ils sont parfois agressés par des gens ivres et bruyants et – heureusement rarement – par des voleurs car ces agents font aussi de la vente.

Les mécaniciens de locomotive des RER, spécialement lorsqu'ils doivent sortir du train aux gares terminus pour repartir dans la direction opposée.

Quel type d'agression est le plus important ?

Les agressions verbales sont les plus fréquentes. Mais les menaces et le harcèlement sont en continue augmentation. Malheureusement, les cas d'agressions physiques sont également de plus en plus nombreux. Un phénomène relativement nouveau ce sont les crachats.

Aucune distinction. Cela fait autant mal moralement de se faire traiter d'insultes que de recevoir des coups. Les coups ou les mots peuvent avoir des répercussions sur la santé des collègues.

Cela va jusqu'à la menace de mort (il y a un procès en cours à ce sujet). Sinon insultes, injures, vols.

Le plus souvent se sont des agressions verbales, mais il arrive aussi que des mécaniciens soient victimes d'agressions physiques lorsqu'ils réveillent des clients aux gares terminus.

Qu'est-ce que tu attends de la carte agression du SEV ?

Je m'attends à ce que les statistiques viennent appuyer nos revendications. Les chiffres des CFF ne sont pas nécessairement faux, mais ils sont filtrés à travers leur système ESI. Avec cette carte agression même les insultes seront prises en compte.

Qu'une cartographie de la violence soit faite au niveau national. Afin que le SEV intervienne dans des ETC ou rien n'est entrepris ou peu pour endiguer la violence.

Une majeure prise de conscience de la part des clients et du personnel lui-même. La reconnaissance que ce problème d'agressions existe vraiment et qu'il faut renforcer les mesures pour protéger le personnel.

Cette carte va permettre de collecter d'avantage d'informations qui pourront être utiles pour apprendre à mieux réagir et combattre la violence.

Qu'est-ce vous faites à la sous-fédération en plus pour lutter contre les agressions ?

Nous avons pris contact avec des représentants de la classe politique. Il faut que les politiciens prennent leurs responsabilités. Ensuite, nous allons travailler avec les CFF sur un code de conduite destiné à renforcer les actuelles mesures de protection du personnel. La ZPV gère sa propre liste d'agressions. Nous cherchons également à avoir des contacts réguliers avec la police ferroviaire.

La promotion de la carte agressions. C'est un thème horizontal pour toutes les branches. Inciter les sections à mettre sur pied des commissions paritaires dans les ETC avec le secrétaire syndical. Expliquer que la Loi sur le transport des voyageurs (plainte d'office) fonctionne qu'il ne faut pas hésiter à l'utiliser. Que l'autocollant doit être mis partout dans le bus, les trains et les bateaux.

Nous avons mené il y a deux ans une vaste enquête auprès du personnel de vente. Cela a déclenché des discussions avec P-VS qui nous ont aidé à faire prendre conscience de l'existence de ce problème ; cela a débouché sur un cours sur la gestion des conflits face aux clients récalcitrants. C'est ce qui s'appelle de la prévention.

Pour le moment, rien de bien concret. Mais nous sommes en contact avec les CFF qui nous demandent d'être très discrets sur le thème de la self-défense des mécaniciens.

Recommandations d'actions pour les partenaires sociaux pour faire face à la violence dans les transports publics

L'association patronale CER (Communauté européenne du rail) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) – unissent leurs efforts pour combattre la violence dans les transports publics. Ces deux organismes viennent d'éditer une brochure riche en conseils et d'exemples afin de promouvoir la sécurité. Ci-dessous les recommandations des partenaires sociaux européens.

• Sensibilisation

Il est possible d'atténuer la violence de tiers en sensibilisant les employeurs, les travailleurs, les clients et les voyageurs à cette problématique. C'est pourquoi les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ou de la branche devraient dégager une approche commune pour s'attaquer à ce problème. Ils devraient concevoir des stratégies de communication et de prévention communes, y compris des campagnes de « tolérance zéro » et assurer un accompagnement et une formation appropriés des salariés, des mesures de prévention pour le public ainsi qu'une description des incidents à signaler.

• Entité spécialisée

Il convient de créer, au sein des entreprises, une entité chargée d'analyser et de mettre en œuvre les mesures décidées d'un commun accord. Dans tous les cas, l'entité désignée devrait collaborer de manière étroite avec les départements de la sécurité et des ressources humaines et les secteurs d'entreprise impactés. Les incidents liés à la violence de tiers devraient être enregistrés dans les limites de la portée de la loi en vigueur et selon les mesures adéquates, et analysés par le biais de mesures appropriées. Cette entité peut aussi être le point de contact en cas d'incidents ou de questions.

• Compte rendu, enregistrement et analyse

Tous les incidents clairement définis comme devant être signalés (y compris les insultes et menaces), devraient être enregistrés de manière systématique et appropriée et évalués. Des mesures nécessaires devraient être élaborées et mises en œuvre. Toutes les parties prenantes devraient être informées de cette procédure. Il convient d'encourager les salariés à signaler des tous les incidents et à suggérer si possible des mesures d'amélioration.

• Gestion de la sécurité et moyens techniques

La gestion de la sécurité allie des mesures techniques à des mesures relatives au personnel. Un facteur très important consiste en une mise à disposition, dans les trains et les gares, d'un personnel de sécurité, actif et présent, ayant reçu la formation adéquate et adaptée aux risques ferroviaires, ainsi que, selon les pays, la présence de la police. Les mesures préventives peuvent être aussi des procédures et/ou installations spécifiques concernant la vente de billets, l'accès aux trains, des dispositions prises dans l'aménagement des gares, la vidéosurveillance etc. Les systèmes de vidéosurveillance peuvent permettre de prévenir, d'identifier et donc de poursuivre les auteurs d'incidents et de délits.

• Formation et sensibilisation préventives du personnel

La formation prépare les salariés en contact possible avec les clients et leur management aux situations de violence de tiers et leur apprend à prévenir au mieux les conséquences et à y faire face. L'entreprise doit offrir à ces salariés et à leurs dirigeants, des formations appropriées dans tous les domaines nécessaires comme la

décrispation, l'identification de situations potentiellement violentes, etc.

• Suivi

Il faut prévoir des procédures appropriées et transparentes de soutien aux salariés victimes de violence de tiers. Selon les circonstances, ces procédures pourraient comprendre un soutien médical (y compris psychologique), juridique, pratique et/ou financier.

• Partenariats juridiques pour le maintien de l'ordre public

Une coopération entre les entreprises ferroviaires, la police et les autorités améliore la capacité générale à assurer la sécurité. Les partenaires sociaux soulignent en outre qu'il est important de collaborer avec d'autres partenaires appropriés au niveau national ou local en vue d'identifier et de prévenir la violence de tiers par une approche cohérente.

• Mise en œuvre de bonnes pratiques

Il existe déjà des exemples de bonnes pratiques en matière de prévention, de gestion et de suivi de la violence de tiers vis-à-vis de salariés des entreprises ferroviaires en Europe. Il faut prévoir ces mesures et en valider l'application en tenant compte de la taille et du type de l'entreprise. Le guide « Promotion de la sécurité et du sentiment de sécurité face à la violence de tiers dans le secteur ferroviaire européen » comporte de bonnes pratiques en la matière.

• Dialogue tous azimuts

Les demandes formulées par les entreprises de transport ferroviaire, les représentants des salariés et les syndicats auprès des politiques et d'autres parties prenantes possibles devraient être portées à la connaissance des re-



présentants politiques nationaux et européens.

• Attribution de contrat

Pour l'attribution de contrat de service public pour les services de transport ferroviaire de voyageurs, un volet sécurité des salariés et des voyageurs devrait être présenté et pris en compte lors de la procédure d'attribution de contrats.

• Conclure un accord entre partenaires sociaux

La conclusion d'accords entre les partenaires sociaux est jugée utile à différents niveaux (niveau de l'entreprise et/ou de la branche, etc.). Les suggestions avancées par les salariés pour améliorer des points faibles en matière de sécurité au travail devraient être analysées et, être mises à profit si elles s'avèrent faisables.

• Évaluation régulière de l'efficacité des mesures prises

Les partenaires sociaux européens recommandent l'évaluation régulière des mesures prises au niveau national et européen (p.ex. une fois par an). Il convient aussi de tenir compte de l'expérience et des évolutions connexes de la législation et de la technologie pour fournir de meilleures solutions. Les résultats doivent être évalués et un accord doit être dégagé sur la façon d'améliorer les mesures.

La brochure peut être commandée sur le site
<http://l.hh.de/etf-cer>

Sections

Vendredi 12 avril 18h
Yverdon-les-Bains
Restaurant
La Grange

■ **TS Région Romandie Nord-Ouest**

Nous vous attendons nombreux pour vous faire part de la situation de diverses régions, ainsi que des affaires syndicales. Un repas suivra l'assemblée. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir vous inscrire auprès de Valérie Chuard, tél. 079 332 49 70 val.chuard@hispeed.ch
Le comité TS Romandie Nord-Ouest

Vendredi 12 avril 15h15
Fribourg
Salle de cours des CFF

■ **ZPV Fribourg**

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
Le comité se réjouit vous rencontrer.
Le comité

Samedi 13 avril 9h30
Berne
Hôtel Bern

■ **TS Mittelland**

Le comité compte sur la participation de tous ses membres. Les collègues retraités sont cordialement invités.
Beat Jurt

Lundi 15 avril 19h
Fribourg
Dépôt de Chandolan

■ **VPT tpf urbains**

Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont les bienvenus.
Votre comité

Le **repas de section** VPT tpf urbains aura lieu à l'ancien terrain de foot de Villars-sur-Glâne (arrêt: Villars-sur-Glâne Gare, ligne 5), le **samedi 27 avril** prochain à midi. Tous les collègues libres ou en congé ainsi que les retraités sont cordialement invités. Pour des raisons d'organisation, merci de bien vouloir vous inscrire chez le soussigné au tél. 026 466 46 36. Le comité se réjouit de vous rencontrer nombreux.
Pierre-Alain Perritaz

Mardi 16 avril 16h30
Genève
Aula du Bachet

■ **VPT TPG**

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. Nous comptons sur une nombreuse participation.
Le comité

Mardi 16 avril 19h00
Echallens
Salle polyvalente LEB

■ **VPT LEB**

L'ordre du jour est, comme à l'accoutumée, affiché dans les locaux de service. Bien entendu nous accueillons toujours avec plaisir nos retraités.
Pour le comité: le secrétaire Jean-Pierre Waldvogel

Mardi 16 avril 16h30
Genève
Aula du Bachet

■ **VPT TPG**

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. Nous comptons sur une nombreuse participation.
Le comité

Vendredi 19 avril 20h30
Echarlens
Restaurant
La Croix-Verte

■ **VPT TPF Régional**

Tous les membres de la section – actifs et pensionnés – sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale de section. Un repas sera servi au terme de l'assemblée.
Le comité

Samedi 20 avril 10h30
St-Imier
Brasserie de la Place

■ **VPT du Jura CJ/Mt-Soleil**

Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités. Un repas vous sera servi ainsi qu'une visite guidée du funiculaire St-Imier-Mt-Soleil, après l'assemblée. Inscription pour le repas jusqu'au 15 avril auprès de John Schneider au 079 305 77 70, mail: john.schneider1@bluewin.ch
Le président: Alain Gigon

Mardi 30 avril 17h00
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Vignerons

■ **VPV Lausanne**

Assemblée générale de printemps

Les membres de la section VPV Lausanne sont invités à participer à la prochaine assemblée générale de printemps, à l'ordre du jour vous trouvez les points statutaires avec une remise des insigne pour la fidélité au SEV. Nous prendrons congé des nouveaux retraités. Le président du SEV Giorgio Tuti vous parlera sur l'importance d'avoir des militants et de prendre une fonction dans un comité. L'assemblée sera suivie d'un apéritif ainsi que d'un repas en commun. L'inscription est obligatoire auprès du président Jean-Bernard Egger, CP 1310, 1001 Lausanne ou jbe@sev.fastnet.ch.
Les collègues de la SBV sont les bienvenus!
Se recommande: le comité

Mardi 30 avril 19h45
Château-d'Oex
Buffet de la Gare

■ **VPT MOB**

Assemblée générale

Tous les membres de la section – actifs et pensionnés – sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale de section.
Le comité

Décès

François Blaser, constructeur de voies, La Neuveville; décédé le 25 mars dans sa 94^e année. PV Neuchâtel.

Otto Bolz, chef de service, Nidau; décédé le 19 mars dans sa 90^e année. PV Biel-Bienne.

Jean Guilloud, maître artisan, Yverdon-les-Bains; décédé le 30 mars dans sa 86^e année. Membre PV Vaud.

Françoise Gyger, veuve de Willy, St-Lé-

gier-Chiésaz; décédée le 1^{er} mars dans sa 82^e année. PV Biel-Bienne.

Paul Joye, chef de manœuvre, Mannens; décédé le 23 mars dans sa 83^e année. PV Fribourg.

Violette Leiser, veuve d'Emile, Renens; décédée le 25 mars dans sa 92^e année. PV Vaud.

Agnès Noirat, veuve d'Aurèle, Sierre; décédée le 25 mars dans sa 85^e année. PV Valais.

Célébrez avec nous les 100 ans du Brenscino!
Notre offre du siècle en 2013

Selon les **dates d'arrivée** suivantes, nous offrons la nuitée pour **Fr. 100.-** par pers. et jour avec **demi-pension**.
(min. 3, max. 14 nuitées)

1.5.-3.5. / 1.6.-3.6. / 1.7.-3.7.
1.10.-3.10. / 20.10.-24.10.

Ou pour tous les **autres dates** nous vous offrons comme membre SEV **30% rabais** sur votre prix de séjour

Votre petit paradis...
Dans lequel profiterez une hospitalité «pure»!

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Telefon 091 786 81 11
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Avec près de 45 000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat du personnel des transports

publics. Les membres sont organisés dans une structure de milice avec des sous-fédérations et des sections.

Pour ces nouveaux postes de coaching des sections nouvellement créés et limités à 2 ans, nous cherchons de suite ou à convenir

deux secrétaires syndicales/syndicaux à 60%, responsables du coaching des sections

Vous êtes chargé/e d'accompagner les sections SEV (points forts CFF). Vous nouez des contacts avec les responsables bénévoles des sections et lancez, développez et accompagnez des projets avec leur aide dans le domaine du recrutement et de l'encadrement des membres. En tant que coach de sections vous êtes souvent en déplacement. Vous travaillez en équipe, aussi sur des campagnes syndicales en collaboration avec les postes internes.

Vous avez suivi une formation professionnelle ou fait des études et possédez une première expérience professionnelle dans une entreprise de transports publics ou dans une organisation sans but lucratif. Vous avez un intérêt marqué pour les questions touchant au droit du travail et à la politique des transports et avez la fibre syndicale. Le diplôme du cycle de formation Movendo de spécialiste de la gestion et du développement des organisations syndicales ou autre formation continue, resp. une expérience dans les domaines de la gestion des projets, des campagnes et dans le coaching sont un atout.

Vous êtes compétent/e en matière de communication et travaillez de manière indépendante et orientée vers des projets. L'approche du coaching vous est connue. Vous prenez des initiatives, êtes flexible et prêt/e à vous engager en faveur de nos membres. Votre langue maternelle est l'allemand ou le français et vous possédez de bonnes connaissances de l'autre langue. Lieu de travail: secrétariat central à Berne ou secrétariat régional à Lausanne.

Nous offrons à toute personne motivée et engagée un travail intéressant et de très bonnes conditions d'engagement.

Ce poste vous intéresse? Mme Ursula Lüthi, responsable du personnel, se réjouit de recevoir votre postulation complète jusqu'au 26 avril 2013 à l'adresse: SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Berne ou ursula.luethi@sev-online.ch

Pour d'autres renseignements, veuillez contacter Jérôme Hayoz, secrétaire syndical, 031 357 57 57

Pour en savoir plus sur le SEV: www.sev-online.ch



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat du personnel des transports publics. Le journal *contact.sev*, publié en

trois langues, informe les quelque 45 000 membres chaque deux semaines.

Suite à un départ à la retraite, nous cherchons pour le 1^{er} juillet ou à convenir

un/e rédacteur/trice (80-100%)

pour le secrétariat central à Berne.

Vous contribuez à l'image du SEV dans le public et êtes responsable de l'édition francophone de *contact.sev*. Vous planifiez les éditions bimensuelles au sein de l'équipe de rédaction, coordonnez les articles écrits aussi bien à l'interne qu'à l'externe, ainsi que les contributions photographiques. Vous vous documentez et rédigez différents genres d'articles, du compte-rendu d'assemblée aux dossiers complets. Vous vous chargez de la mise en page du journal via un système éditorial. Ces tâches seront effectuées en étroite collaboration avec le responsable de la communication. Vous êtes également son adjoint comme porte-parole du syndicat.

Vous avez une formation et de l'expérience dans le domaine journalistique et avez de l'intérêt pour tout ce qui a trait au monde syndical et à la politique des transports ou vous bénéficiez d'expérience dans le milieu syndical ou dans le monde des transports publics et vous pouvez amener de plus de bonnes connaissances journalistiques. Vous êtes alors fait pour ce poste. Il faut également que vous vous exprimiez dans un excellent français et ayez de très bonnes connaissances en allemand pour traduire des textes d'allemand en français. Vous avez un bon flair pour trouver des thèmes et les traiter et vous êtes ouvert aux changements qui ont lieu dans le monde des médias. Vous travaillez de manière indépendante, rapide, précise et consciencieuse.

Nous offrons à toute personne motivée un travail varié et plein de responsabilités avec de bonnes conditions de travail, dans un environnement politiquement engagé.

Ce poste vous intéresse? Mme Ursula Lüthi, responsable du personnel, se réjouit de recevoir votre postulation complète jusqu'au 26 avril 2013 à l'adresse: SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6 ou à ursula.luethi@sev-online.ch.

Pour d'autres renseignements, vous pouvez prendre contact avec le responsable de la communication, Peter Moor, au 031 357 57 57.

Pour en savoir plus sur le SEV: www.sev-online.ch

COURRIER DES LECTEURS

Mécaniciens de locomotive: de barons du rail à de simples numéros

Comme vous pouvez le lire à fréquence régulière dans les journaux, les accidents sur nos lignes ferroviaires s'accroissent. Heureusement, pour l'instant, il y a énormément de dégâts matériels et peu de vies humaines en jeu. Les mécaniciens ont passé du statut de barons du rail à celui de simples numéros.

Comme dans le privé, le service public court après la rentabilité financière. L'entretien préventif du matériel

roulant diminue, tout comme les pauses payées des mécaniciens, sans parler de la suppression des temps de relève et des tours de réserve. Comme cela ne suffisait pas, on augmente la charge de travail par l'augmentation du nombre de trains.

En Suisse romande on veut passer à la cadence aux 30 minutes, en sachant que notre réseau devient saturé déjà à l'heure actuelle, et bien entendu sans ressources

financières supplémentaires car tout doit être compressé et rentabilisé. La formation aussi est touchée: il faut engranger plus de matière en moins de temps. Est-ce que ce système dans nos entreprises de transport public n'aurait pas atteint son niveau de saturation? On fait travailler les mécaniciens soit avec des horaires très compressés, soit avec de longues amplitudes.

De plus, à cause du manque d'effectifs, ces mêmes

mécaniciens voient leurs jours de congé ou de compensation tomber pour remplacer des collègues malades. Et bien entendu, ils travaillent un week-end sur deux, ce qui n'est pas le cas de leur hiérarchie.

Est-ce plus rentable de supprimer les petits entretiens préventifs ou attendre une grosse casse à un million de francs? Ou encore de sous-traiter le travail à des entreprises externes qui n'ont pas

forcément les connaissances requises en matière de sécurité? Les directions des entreprises ont pris la manie d'engager des cadres qui ont de beaux certificats mais à qui il manque l'expérience du terrain.

Ainsi un grand fossé se creuse entre les bureaux et le terrain, ce qui forcément porte préjudice au service public.

Christophe Burgy

Le comité central de la sous-fédération des pensionnés (PV) a évoqué l'initiative AVSplus

S'engager dans la récolte de signatures

Compte-rendu de la 1^{ère} séance du Comité central qui s'est tenue le 12 mars au restaurant Rathskeller à Olten

En ouvrant la première séance du Comité central PV, le président central Ricardo Loretan souhaite une très cordiale bienvenue à deux nouveaux présidents de sections: Jean-Pierre Genevay, section PV Vaud et Rudolf Luggen, section PV Valais. Il forme les meilleurs vœux pour une fructueuse collaboration et leur souhaite à tous deux force et courage dans leur mission.

Il salue René Läubli de la section PV Glaris-Rapperswil, prévu pour une élection à la Commission de gestion, et Vincent Brodard, notre interlocuteur au secrétariat central SEV. Albert Brunner et Peter Grütter, tous deux présidents de section, se sont fait remplacer par René Läubli et Walter Lerch.

Ricardo prie ensuite l'assistance d'observer un moment de recueillement en hommage aux collègues hommes et femmes qui nous ont quittés. Il relève que, si la troisième étape de la vie nous donne la liberté de disposer de notre temps comme nous l'entendons, c'est aussi une étape qui a une fin inéluctable. Les nombreux décès enregistrés dans nos rangs nous le montrent hélas. Il souhaite une complète guérison à tous les collègues malades ou accidentés. Qu'ils

et elles puissent bientôt profiter à nouveau des beaux moments de la vie.

Rapport du président

Les procès-verbaux du cours syndical et de la dernière séance du Comité central à Brenscino sont adoptés sans remarque. Le rapport annuel très complet de notre président central rencontre une approbation admirative. Il traite de manière détaillée de la marche du monde, des événements politiques ainsi que du travail des syndicats.

Ricardo Loretan remercie Serge Anet pour la mise à disposition rapide de traductions françaises impeccables; l'assistance le souligne par des applaudissements.

Après quelques questions auxquelles le caissier central Egon Minikus répond avec compétence, les comptes annuels, le bilan et le budget sont adoptés à l'intention de l'Assemblée des délégués. Le caissier souligne que la PV maîtrise ses coûts et qu'une augmentation des cotisations n'est pas à l'ordre du jour pour les prochaines années.

Heinz Küpfer présente le rapport positif de la Commission de gestion. Les règlements de gestion des sections PV Genève, Glaris-Rapperswil et Neuchâtel ont été actualisés, ils sont approuvés à l'unanimité. Ricardo Loretan se montre très heureux que la section PV Neuchâtel ait désormais – outre un nouveau règlement

de gestion – un comité de section au complet. Le mérite revient certainement au grand engagement et aux efforts du président Yvan Renevey. La candidature de René Läubli comme membre suppléant de la Commission de gestion PV est approuvée à l'intention de l'AD.

Caisse de pensions CFF

Plus d'une heure est consacrée ensuite à l'élection complémentaire au Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. Il s'agit dans l'immédiat de remplacer Erwin Schwarb, proposé en son temps par la PV qui n'avait pas de candidat retraité idoine. Nous pouvons présenter aujourd'hui une personne adéquate, son âge lui permettrait de faire deux périodes administratives. Le règlement d'organisation prévoit qu'un siège du Conseil de fondation de la CP CFF peut être accordé à un pensionné. Le règlement électoral qui lui est subordonné contient une divergence à ce sujet. Il serait malhonnête de vouloir changer encore les règles du jeu au cours d'une procédure en cours. La question de la nécessité d'être un spécialiste est discutée en détail. Vincent Brodard est également d'avis que ce n'est pas absolument nécessaire.

La PV annoncera donc la candidature de Rolf Deller. Il se présente et déclare son grand intérêt pour ce poste. Il est motivé à se mettre rapidement au courant de la matière. La votation sur une nomination de Rolf Deller donne le résultat suivant: pour: 18, contre: 5, abstentions: 3. La conclusion



De gauche à droite: Kurt Egloff, président PV Zurich; Bernard Demierre, vice-président central; Andreas Forrer, président de la section PV St-Gall; Egon Minikus, caissier central.

est claire: la PV, de loin la plus grande des sous-fédérations, a droit à un siège au Conseil de fondation de la CP CFF, elle escompte le soutien de la direction syndicale du SEV.

La section PV Winterthur-Schaffhouse retire définitivement sa proposition au Congrès, annoncée récemment et qui concernait la réglementation des cotisations aux cartels syndicaux cantonaux. La section PV Ticino & Moesano va présenter une proposition au Congrès, demandant qu'on fête aussi les jubilaires qui comptent 70 et 80 ans de sociétariat au SEV et qu'on leur remette un diplôme. L'idée de tels diplômes pour les veuves fait débat. On se met finalement d'accord sur le fait que chaque section est libre de faire comme elle l'entend.

Initiative AVSplus

Ricardo Loretan nous informe sur l'initiative «AVSplus». Dans un exposé brillant, il nous convainc de l'importance de cette revendication populaire. D'un côté les coûts des loyers et des caisses-maladie continuent à augmenter. De l'autre les caisses de pensions ne pourront pas verser de compensation du renchérissement dans les années qui viennent. Le taux de couverture de la CP CFF est actuellement de 99,1%.

Dans cette situation, il n'y a qu'un moyen: renforcer l'AVS, augmenter les rentes. «AVSplus», pour une retraite dans la sécurité et la dignité, telle est la solution! Tous les membres SEV doivent absolument signer l'initiative et s'engager dans la campagne.

Caisse unique

Notre président central parle encore des caisses-maladie. Une caisse publique à la SUVA serait à saluer. Ricardo Loretan nous informe aussi sur les voyages TEE offerts aux pensionnés CFF cet été. Toutes les courses sont réservées jusqu'à la dernière place et il n'y est pas possible d'offrir des courses supplémentaires. Les dates des rencontres annuelles de l'automne sont publiées sur leur site internet.

Suit encore une information sur les nouveautés dans les facilités de voyage et dans le recrutement ainsi que des nouvelles de la Commission féminine et de la FARES/CSA. La discussion du papier de travail sur «l'avenir des instances de la PV» sera poursuivie lors du cours syndical de l'automne prochain. Le président central met un terme à la séance avec un merci spécial à Frédy Imhof qui a traduit les débats en simultané.

Otto Huser,
secrétaire central SEV-PV



La sous-fédération PV est bien entendu très concernée par l'initiative AVSplus.



Lausanne – Conférence publique

Mercredi 17 avril à 17 h 30

Palais de Beaulieu – Salle « Lausanne »

« La parité, pierre angulaire
de la gouvernance des caisses de pensions »

Me Jacques-André Schneider

docteur en droit, avocat, professeur à l'Université de Lausanne

Organisation : ARPIP (Association des représentants du personnel
dans les institutions de prévoyance)

SBV

Unterverband des
Brennstoff- und Verkaufspersonals
Sous-fédération du
personnel de l'exploitation et de la vente
Sotfederaziun dal
personale d'esercizio e di vendita

VPV

Unterverband des Verwaltungspersonals
Sous-fédération
du personnel de l'administration
Sotfederaziun
dal personale amministrativo

SEV

Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindicato del personale
dei trasporti

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 6 000 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

Journée de formation SEV Recruter avec succès pour le syndicat



Mercredi 29 mai 2013
de 9 à 16 h, Hôtel Bern, Berne

Le recrutement des membres est dans toutes les bouches et il le restera durant les années à venir. Par des discussions ouvertes, il sera possible d'échanger ses impressions sur ses propres méthodes et celles des autres. Il n'y a pas de recette miracle pour le recrutement des membres, mais des idées novatrices et une nouvelle motivation nous permettent d'avancer.

Contenu

- Expériences de recruteurs
- Bonnes pratiques – Mauvaises pratiques
- Quel soutien apporte le SEV?
- Comment les sous-fédérations donnent-elles leur soutien?
- Que dois-je savoir en tant que recruteur ou recruteuse?

Animation Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV.

Public-cible Responsables du recrutement et membres des comités de section et des sous-fédérations et toute personne intéressée.

Orateurs Responsables du recrutement et membres des comités de section et des sous-fédérations et toute personne intéressée.

Chèques-congé Les employés CFF qui suivent ce cours reçoivent un congé-formation selon CCT CFF, annexe 6, art. 6g (CFF Cargo par analogie). La demande de congé doit être faite avant le cours au service compétent. Après le cours, la confirmation de participation distribuée par l'animateur du cours doit être remise à l'employeur. Pour les employés des autres entreprises concessionnaires, les réglementations correspondantes font foi.

Délai d'inscription : jusqu'au 30 avril auprès du Secrétariat central SEV,
Team recrutement, case postale, 3000 Berne 6, tél. 031 357 57 57,
bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

La sous-fédération VPV désire à nouveau s'agrandir

Qui sera le meilleur recruteur pour l'année 2013?

L'année dernière, en tant que fédération VPV, nous voulions augmenter le nombre de membres. Dans le but de continuer à grandir, nous lançons à nouveau un concours.

Afin de pouvoir encore remettre les prix en tant que sous-fédération VPV, le concours est limité du 1^{er} janvier au 30 novembre 2013.

Les prix sont:

1^{er} prix: une nuit, demi-pension pour 2 personnes au Parkhotel à Brenscino

2^e prix: un voyage au départ d'Interlaken à la Jungfrau pour 2 personnes

3^e prix: un repas pour deux personnes dans un restaurant proche de chez vous

Alors, n'hésitez pas et participez !

Vous pouvez obtenir du matériel promotionnel auprès de votre président de section.

Vous pouvez aussi utiliser la voie électronique pour vos inscriptions auprès du SEV à l'adresse suivante:

http://www.sev-online.ch/fr/mitgliedschaft/anmeldung_sev.php

Comité central VPV

Comités des sections de Berne, Lausanne, Lucerne, Suisse Nord-Ouest, St-Gall, Zurich.

Angle droit

Le nageur invisible

Un capitaine ayant vécu une collision s'en est sorti sans amende et non coupable.

On a du mal à se l'imaginer: un bateau du trafic régulier naviguant sur un lac suisse percutant un nageur. Le nageur se trouvait sur la ligne de passage du bateau.

Le nageur, bien entraîné, a survécu mais avec plusieurs fractures aux jambes et d'autres blessures. Il a pu rejoindre la rive à la brasse. Il y avait des témoins aussi bien sur le bateau que sur la rive. Tous ont rapporté de manière unanime que le nageur s'était lancé et n'avait remarqué le bateau qu'au dernier moment. Et c'était déjà trop tard. Le nageur pensait qu'il était à 25 mètres de la rive, mais cela devait être environ 50 mètres.

La police a lancé une procédure contre inconnu pour

coups et blessures graves par négligence. Au centre de l'enquête se trouvait donc le capitaine du bateau, qui se trouvait à la barre au moment de l'accident. Celui-ci a fait une demande de protection juridique au SEV et a ainsi obtenu un avocat. La question était de savoir si la personne a fait une chose qui a mené directement à cet accident ou si elle a oublié de faire quelque chose qui aurait pu l'éviter. Dans ce cas-ci, la question était surtout de savoir si le capitaine aurait dû voir le nageur et s'il aurait pu éviter la collision. Afin d'éclaircir cette question et sur demande des témoins, une reconstitution a été mise sur pied: le parcours a été effectué avec le même bateau.

Conditions de visibilité

Plusieurs circonstances empêchaient de voir le nageur

ou en tout cas rendaient la vue difficile: la surface de l'eau brillait, le bateau se trouvait dans ce qu'on appelle l'angle mort, le nageur portait une combinaison néoprène noire et un bonnet noir et se trouvait près d'un port, où les bateaux amarrés le cachaient quelque peu. Dans le procès-verbal, on a indiqué que le nageur n'était pas visible durant un moment ou en tout cas difficile à percevoir, bien que lors de la reconstitution tout le monde savait qu'il y avait un nageur dans le lac et où il était plus ou moins.

Pas de fautes

Les autorités ont alors estimé que le capitaine n'avait aucune chance de voir le nageur: «Il a scruté le lac pour évaluer les sources de danger, aussi bien qu'il le pouvait.» Il a été jugé qu'il

avait fait toutes les manœuvres selon les directives en vigueur: le bateau était sur la route définie et avançait à la bonne vitesse. Une seule conclusion s'imposait donc: le capitaine a rempli ses devoirs scrupuleusement et n'est pas coupable. On a donc mis un terme à la procédure contre lui. Les coûts d'avocat ont été pris en charge par l'Etat.

Le service d'enquête indé-

pendant sur les accidents des transports publics (SEA) est arrivé à la même conclusion: elle n'a pas donné de nouvelles recommandations de sécurité suite à cet accident. Le nageur était un sportif robuste, heureusement: un an après l'accident, il a recommencé à participer à des compétitions d'endurance.

La protection juridique SEV

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 25 avril 2013. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 18 avril à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 15 avril à 10 h.

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



Helvetia, le nouveau partenaire SEV

Comment le vivent-ils ?

Le choix d'Helvetia est acquis, les raisons pour abandonner l'enseigne SEV connues, il s'agit à présent d'aller de l'avant pour servir nos membres. Comment les collaborateurs romands vivent-ils ce changement? Patrick Rouvinez s'exprime.

■ Patrick, quel a été ton sentiment?

Sur le moment, j'ai eu quelques nuits blanches mais les doutes ont été rapidement écartés lorsque j'ai eu connaissance des conditions de reprise. En effet, les garanties données pour nos assurés par rapport à leurs polices et la reprise de tous les collaborateurs internes et externes de SEV Assurances ont vite éliminé mes craintes.

■ Tu es devenu un collabora-

teur d'Helvetia Assurances pour membres SEV après 10 ans de pratique avec SEV Assurances, comme responsable de la filiale romande à Lausanne; qu'est-ce qui t'a décidé à faire le pas?

L'opportunité d'apprendre quelque chose de nouveau n'est pas donnée à tout le monde et c'est une chance inespérée. Syndicaliste convaincu, j'ai eu aussi la preuve que Helvetia est une Assurance à dimension humaine et que leur philosophie n'est pas si loin de celle que nous connaissions chez SEV Assurances. Le contact direct avec les clients est un des points forts de la politique d'entreprise. Pour moi, le fait de rester la personne de contact pour les membres SEV et de pouvoir continuer à œuvrer à long terme comme traducteur simultané pour le SEV a for-

tement contribué à ma décision.

■ Peux-tu nous citer les arguments que tu entends développer avec tes collègues SEV pour les convaincre d'adhérer à Helvetia Assurances, le nouveau partenaire SEV?

Le SEV, dans ce partenariat avec Helvetia, est convaincu que les produits Helvetia proposés aux membres du syndicat sont adaptés à leurs besoins. Le fait que les ex-conseillers de SEV Assurances restent les personnes de contact pour les membres SEV n'est certainement pas étranger à ce partenariat. Par le passé, les membres SEV nous demandaient souvent si nous n'avions pas de produits novés. Maintenant nous pouvons leur proposer ce genre d'assurances. Finalement, SEV Assu-



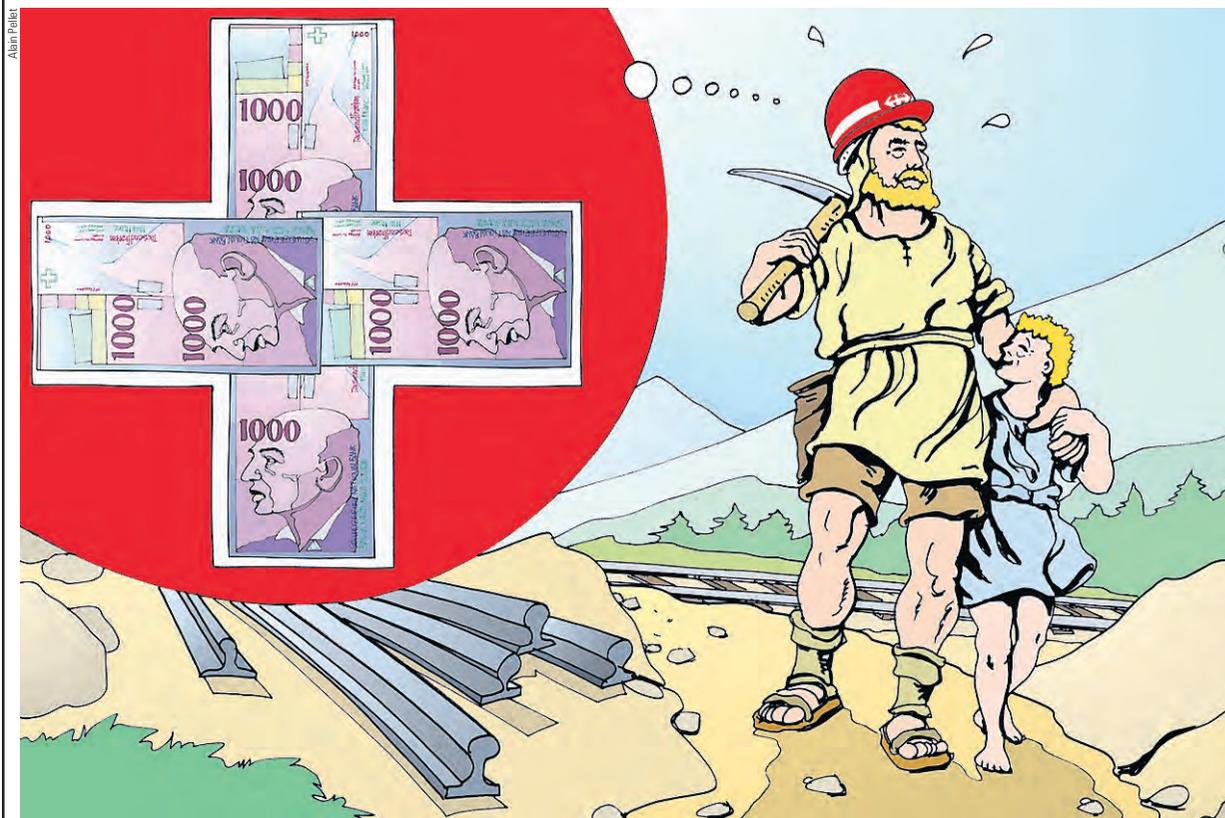
Patrick Rouvinez: Helvetia, une Assurance à dimension humaine!

rances n'a pas beaucoup changé mais a fortement évolué dans le sens et la demande de nos assurés...

Propos recueillis
par Jean-François Milani

Contact: Patrick Rouvinez, Helvetia Assurances, rue de la Gare 45, 1260 Nyon
patrick.rouvinez@helvetia.ch
Tél: 058 280 79 63
Mobile: 079 740 52 61

PELLET PIOCHE: 76% de Suisses favorables à l'Initiative pour un salaire minimum de 4000 frs.



EN VITESSE

Genève: tarifs tpg

Les Genevois devront à nouveau se prononcer sur l'initiative 146 de l'AVIVO « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois (TPG) ». La justice a invalidé le scrutin du 3 mars suite au recours du Parti pirate genevois. La Chambre administrative de la Cour de justice a admis ce recours « au motif que le texte soumis au peuple n'était pas identique à celui déposé initialement et ayant fait l'objet de la récolte des signatures ». Elle a de ce fait invalidé le scrutin du 3 mars, annulé l'arrêt du Conseil d'Etat et invité le gouvernement à organiser un nouveau scrutin.

Le texte proposé par les initiants et refusé par le Grand Conseil réduit de six ans la tranche d'âge concernée par le tarif junior, qui ne couvre ainsi plus que les 6-18 ans. L'omission de cette précision entre parenthèses dans le texte publié constitue une différence de fond importante.

Pensionnés

Mardi 14 mai 9 h ■ PV Fribourg

Froideville
SAIDEF

Visite guidée de l'usine d'incinération des ordures du canton de Fribourg (SAIDEF)

Les personnes qui ne veulent pas faire la visite peuvent nous rejoindre pour le repas, mais doivent également s'inscrire. Inscriptions : jusqu'au jeudi 2 mai 2013 au plus tard auprès de Charly Humbert, tél. 026 401 16 01 ou Marguerite Michel, tél. 026 475 17 62. Veuillez préciser si vous venez avec les transports publics ou en voiture et si vous participez aux repas.

Mardi 14 mai 2013 : visite guidée de l'usine d'incinération des ordures du canton de Fribourg (SAIDEF). La commission d'animation de la PV Fribourg vous invite à une visite guidée de la SAIDEF (usine d'incinération des ordures du canton de Fribourg), route de Châtillon 70 à Posieux, accessible à tous (il y a des ascenseurs). Rendez-vous à 9 h sur le parking devant l'entrée de la SAIDEF.

Aller : Fribourg, dép. du bus de la gare routière à 8 h 38. Froideville (1^{er} arrêt après le pont de la Glâne) arr. 8 h 45, puis env. 15 min. de marche. Pour celles et ceux qui viennent en voiture, parking devant l'usine.

Retour : Froideville dép. du bus 12 h 38

Café de la Glâne (VSG) arr. 12 h 38

Fribourg arr. 12 h 43 (pour celles et ceux qui ne restent pas pour dîner). Chacun est responsable de son titre de transport.

Visite de 9 h 15 à 11 h 15, suivie du verre de l'amitié offert par la SAIDEF.

Pour ceux qui le désirent (à préciser lors de l'inscription), repas de midi pris en commun au café de la Glâne à Villars-sur-Glâne au prix de 24 francs (places de parc en suffisance près du café). Menu : salade mêlée, piccata milanaise, spaghetti sauce tomate, bouchée glacée nougat. Café offert par la section. Départ des bus du café de la Glâne direction Fribourg au 08 de chaque heure. Au plaisir de vous rencontrer.

La commission d'animation

■ PV Fribourg

Pro Senectute se présente

Assemblée de printemps du 19 mars 2013 à Fribourg. Le président de la PV Fribourg, Jean-Pierre Neuhaus, a le plaisir d'ouvrir l'assemblée de printemps au NH Fribourg Hôtel en présence de 76 membres. Il excuse quelques personnes et salue particulièrement les membres comptant 40, 50 et 60 ans d'affiliation au SEV.

Avant de passer à l'ordre du jour, il cède la parole à Madame Yolande Fasel et à Monsieur Bernard Brodard de Pro Senectute. Cette institution d'utilité publique, dont le siège fribourgeois fête ses 90 ans, se présente au travers d'un film et des nombreuses prestations offertes. Monsieur Brodard conclut en lançant un appel : « Pro Senectute recrute des bénévoles, avis aux amateurs ».

Après la lecture du PV de l'assemblée d'automne 2012, le président cède la parole à la représentante des visiteuses aux malades. En 2012, Eveline Lambert a effectué plus de 30 visites avec l'aide de Thérèse Ribotel. En outre, chaque nonagénénaire a reçu un cadeau des mains du président.

Prenant la parole, le nouveau caissier, Charles Savary, annonce qu'il y a eu cinq décès

dans la section. Il a en outre le plaisir d'accueillir deux nouveaux membres, mais déplore cinq démissions. L'effectif à ce jour est de 341 membres. L'ancien caissier, Francis Lambert, reprend du service, le temps d'annoncer que les comptes 2012 bouclent avec un bénéfice de 676.75 francs. Au nom des vérificateurs des comptes, André Bise prie l'assemblée d'accepter ces deniers et d'en donner décharge au comité. Après quoi, Jean-Pierre Neuhaus brosse un tableau complet et détaillé de ce que fut l'année dernière dans le monde, en Suisse, au SEV, au sein de la sous-fédération PV ainsi qu'à la section PV Fribourg.

Pour remplacer Clovis Meuwly parvenu au terme de son mandat au sein de la commission de gestion, c'est Gilbert Bourqui qui est nommé suppléant. Dans les communications, Marguerite Michel annonce la visite de l'usine d'incinération des ordures, le 14 mai prochain. En outre, une marche aura lieu en septembre. Rappel des autres sorties 2013 : 11 juin sur le lac Léman, 27 août, pique-nique au Gros Prarays et, pour clore l'année, assemblée d'automne à Guin le 12 novembre.

Enfin, Jean-Pierre Neuhaus encourage les membres à signer la carte pour l'initiative « AVS plus ». Il rappelle en outre que la couverture de la caisse de pensions CFF était de 101/102 % à fin 2012. En cette année 2013, l'hôtel de Brenscino fête ses 100 ans et offre des rabais de 30 %. La prochaine rencontre des cheminots pensionnés, toutes catégories confondues, aura lieu le 30 octobre à Martigny. Enfin, comme de coutume, Jean-Pierre Neuhaus encourage les membres à utiliser leur bon FVP de 100 francs jusqu'au 31 mars 2013.

Le secrétaire : Jacques Zulauff

■ PV Biel/Bienne

Le comité est à nouveau complet

Le 21 mars 2013, 82 membres se sont retrouvés au restaurant Romand à Bienne.

Le chœur d'hommes des cheminots pensionnés a ouvert l'assemblée. Ruedi Flückiger salue l'assemblée et souhaite une cordiale bienvenue à Hans Bieri, secrétaire syndical SEV de Berne, qui est notre orateur du jour.

Dans son rapport annuel, notre président est très satisfait qu'enfin toutes les charges du comité ont pu être réparties et souhaite à Robert Drewes, notre nouveau secrétaire, plein succès dans sa nouvelle charge. Les comptes annuels sont présentés par notre caissier Heinz Lüthi. Les recettes et les dépenses correspondent aux montants budgétés. Les comptes sont acceptés par applaudissements et Heinz Lüthi est remercié pour son grand travail. Notre section compte encore, au 1^{er} mars 2013, 735 membres. Depuis le 1^{er} septembre 2012, 22 membres sont décédés et deux ont été mutés dans une autre section. Pour honorer la mémoire des disparus, le chœur des cheminots pensionnés interprète deux chants.

Hans Bieri, secrétaire SEV, nous développe, dans son exposé, les buts de l'initiative « AVSplus » lancée par le SEV en collaboration avec l'Union syndicale suisse (USS). Cette initiative populaire « AVSplus » demande une augmentation des rentes de 10%. L'augmen-

tation sera un supplément calculé sur les rentes payées actuellement. La façon actuelle de calculations des rentes ne sera pas modifiée. L'augmentation moyenne des rentes AVS sera d'environ Frs 200.- pour les personnes seules et Frs 350.- pour les couples. Le SEV s'est engagé à récolter 20 000 signatures valables. Les sections et tous les membres SEV sont invités à être actifs et à soutenir la récolte des signatures. Les feuilles de signatures déposées dans la salle ont été très bien utilisées par nos membres présents. La pétition « non au 2^{ème} tunnel routier au Gothard » a également bien été soutenue. Ruedi Flückiger remercie Hans Bieri pour son intéressant exposé et lui souhaite, pour sa prochaine retraite, beaucoup de plaisir, la santé et beaucoup de temps pour les loisirs et pour tout ce qu'il voudra encore entreprendre.

Heinz Lüthi rappelle encore une fois notre voyage de la section du 14 août 2013. Le voyage prévu en autocar à la Schwägalp coûte Frs 70.- avec le repas de midi. Notre caissier, Heinz Lüthi, prend volontiers déjà maintenant les inscriptions. Pour terminer, le chœur d'hommes des cheminots pensionnés est remercié par notre président, Ruedi Flückiger, qui peut clore l'assemblée peu après 16 h 00.

R. Flückiger / trad. J.-C. Amiet



Grande campagne de recrutement

4 à 5 adhésions : 50.- ; 6 à 8 adhésions : 100.- ; 9 à 12 adhésions : 300.-
13 à 16 adhésions : 500.- ; 17 à 19 adhésions : 700.- ; 20 et plus adhésions : 1000.-
(seules comptent les adhésions réalisées du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013)

Les primes sont payées en chèques Reka !

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

Adressez-vous à : info@vpt-online.ch

Pas de solution en ce qui concerne le temps pour les travaux accessoires

Les minutes de la discorde

Les négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail sont rompues. La raison : l'entêtement de certains.

Les professionnels du marketing des chemins de fer sont très créatifs lorsqu'il s'agit de proposer de nouvelles offres pour attirer les voyageurs. Afin de connaître toutes ces offres, les collègues du guichet doivent se tenir à jour. Malheureusement, les informations n'arrivent pas toujours de manière optimale et à temps de la part de la direction P-VS et cela peut parfois conduire à des incompréhensions et des énervements côté clientèle. Comment et quand les collaborateurs de «Distribution et Services» peuvent-ils acquérir les connaissances nécessaires ?

Jusqu'à présent, ils avaient, selon la région, jusqu'à trois heures par mois pour étudier les nouveautés de façon autonome, temps considéré comme dédié aux travaux accessoires. Dans les BAR, le thème n'était pas réglé. Le SEV a alors dé-



Monika Rüttimann au guichet à la gare de Lausanne.

marré des négociations avec les CFF afin de se mettre d'accord sur une réglementation.

L'argent, le nerf de la guerre

Le SEV a pensé que prévoir 10 minutes par tour de service était une offre correcte. Les CFF

ont bloqué les négociations, une fois de plus en raison des coûts engendrés. Cela amènerait des coûts supplémentaires de trois millions, qui apparemment ne peuvent pas être pris en charge par une entreprise qui fait plus de 400 millions de bénéfice annuel. L'entreprise a offert à la place deux «chèques-temps» de deux fois 15 minutes par mois. Ceux-ci auraient pu être utilisés lorsqu'il y a moins de monde aux guichets. Une «solution flexible et bon marché qui garantirait que les employés l'utilisent à cette fin et pas pour autre chose!»

Le SEV a alors proposé un compromis : allouer deux jours supplémentaires de congé pour dédommager les employés qui font ces travaux accessoires durant leur pause ou avant leur prise de service. Cette solution minimale n'a pas été jugée nécessaire par les CFF. Les CFF ne voulaient en effet octroyer que deux minutes par jour, ce qui représente un jour libre par année. Comme aucun accord n'a été trouvé, les CFF ont rompu les négociations. Et les BAR actuelles restent valables, in-

changées.

Et les collaborateurs ?

Monika Rüttimann travaille à 60% à la gare de Lausanne et partage les tâches familiales avec son mari. Elle est très flexible et se renseigne sur les nouvelles offres quand elle y arrive, lorsqu'il y a peu de monde ou durant les pauses. Cela fonctionne plus ou moins bien, selon le chef de team et aussi selon la flexibilité personnelle. Dans le local de pause, il y a deux ordinateurs sur lesquels on peut consulter Infopoint, les informations régionales, E-Tutor, etc. Mais on ne pourrait quand même en vouloir à quelqu'un qui n'utilise pas sa pause pour étudier les offres ! Les informations sont désormais souvent également transmises par mail. C'est bien mais c'est parfois fait un peu tard. La solution flexible proposée par le SEV, à savoir deux jours supplémentaires de congé en dédommagement serait une solution équitable. De plus, la surcharge de travail avait déjà été relevée lors du sondage sur la satisfaction du personnel.

pan/Hes

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° 6 :

la Rotonde à Delémont.

Le sort a désigné **Peter Freiburghaus de la section BAU Nordwestschweiz**, domicilié à Wangen bei Olten, 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 17 avril 2013