

## Yvette Jaggi

L'Europe unie, les entreprises ferroviaires intégrées et le système infrastructure/rail en Suisse. **Page 4**



## Comité central VPT

Le Neuchâtelois René Tschantz reprendra la présidence de la branche Rail de la sous-fédération VPT. **Page 15**



## Claude Gaille

Fiscalisation des FVP, agressions et resquilleurs fâchent le président de la ZPV Léman. **Page 16**

## Fête du Travail en Suisse

# Non aux inégalités!

**Le 1<sup>er</sup> mai, c'est toujours l'occasion de brandir notre liste de revendications.**

Salaires, rentes et justice sociale

étaient au centre des discours de mercredi passé, un peu partout en Suisse. Ici à Genève, les membres SEV ont profité du défilé pour faire connaître la campagne « 10 heures, ça suffit! », de-

mandant des journées de travail de moins grande amplitude pour les conducteurs de bus.

**Page 8**



## ÉDITO

### Touche pas à ma rente!

Depuis quelques jours, un nouveau mot est apparu dans notre vocabulaire: la rente variable. Cette idée de rente variable, sortie du chapeau des représentants patronaux de la Caisse de pensions CFF, est une très mauvaise idée. Concrètement, cela reviendrait à dire que selon le rendement des marchés financiers, le 10% du montant de la rente est susceptible de varier. Les risques seraient ainsi directement transférés sur le dos des retraités. Comment quelqu'un qui ne vit que de sa pension peut-il planifier ses dépenses quotidiennes si son revenu diminue soudainement de 10%? Ni le loyer, ni la prime d'assurance maladie ne changent en fonction des marchés boursiers, et les autres coûts fixes non plus. Cela peut être gérable pour des retraités qui, lorsqu'ils étaient actifs, percevaient des revenus élevés, mais pas pour ceux qui gagnaient des salaires standards.

Nous sommes opposés au modèle de rentes variables. Nous avons lancé l'initiative AVSplus dans le but de garantir des rentes vieillesse qui permettent un niveau de vie digne pour tout le monde comme le dicte notre Constitution fédérale. La rente variable vise exactement le contraire. Le SEV va faire tout son possible pour chasser du vocabulaire ce nouveau mot.

Giorgio Tuti, président SEV

## Rapport social 2013

En encart de cette édition: le rapport social du SEV, résumé de l'activité du syndicat en 2011 et 2012, qui sera aussi disponible au Congrès. Ce rapport porte sur deux années intenses placées sous le signe d'une situation difficile politiquement et économiquement. Il montre également les résultats du travail effectué par le SEV pour ses membres, « même si le syndicat aurait bien voulu obtenir encore davantage », comme l'écrit Giorgio Tuti dans l'avant-propos.

## Présentation du rapport d'experts sur l'infrastructure

### CFF et BLS en holding?

■ Pas de bouleversement dans le paysage ferroviaire suisse: c'est ce que recommande un groupe d'experts dirigé par Paul Blumenthal. Durant deux ans, ce groupe a mené une étude sur ce que devrait être l'avenir de l'infrastructure ferroviaire suisse.

Leurs recommandations visent à ne pas compromettre un système qui fonctionne très bien: la séparation entre exploi-

tation et infrastructure ainsi que le regroupement de l'infrastructure sous une seule société ne sont donc pas recommandés. Ce qui est à envisager par contre, c'est l'organisation des entreprises sous forme de holding, afin d'être conforme avec les futures directives de l'Union européenne. **pmo/Hes**

**Pages 2, 3, 6 et 7**

## EN VITESSE

## ATE

■ L'ATE (Association transport et environnement) a une nouvelle présidente. Il s'agit d'Évi Allemann, conseillère nationale socialiste bernoise, 34 ans. Les délégués réunis en assemblée extraordinaire à Berne à mi-avril l'ont élue sur un score clair. Elle remplace Franziska Teuscher (Verts) entrée début 2013 à l'exécutif de la Ville de Berne.

## Plan social obligatoire

■ L'USS est satisfaite d'appréhender qu'un plan social obligatoire a été introduit à la faveur de la révision du droit de l'assainissement des entreprises.

Après le Conseil fédéral et le Conseil des États, c'est au tour du Conseil national de reconnaître que l'assouplissement prévu de la protection contre le licenciement dans le cas d'entreprises insolubles n'était pas tolérable sans mesures compensatoires pour les travailleurs et travailleuses concernés. Pour compenser donc la possibilité d'un licenciement immédiat en cas d'assainissement d'entreprises, il y aura un plan social, ainsi que le demande depuis longtemps l'USS.

## Vevey-Chexbres SA

■ La Compagnie Vevey-Chexbres SA sera entièrement intégrée aux CFF à fin mai 2013. Il s'agit d'un processus souhaité par le canton de Vaud, les communes et les CFF.

La ligne Vevey-Puidoux-Chexbres revêt une grande importance pour les CFF. Elle fait partie intégrante du RER Vaud et traverse un paysage unique inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. Des rames Domino modernes et climatisées circulent sur la ligne depuis juin 2012.

## Développement de l'infrastructure ferroviaire: le groupe d'experts mené par Paul Blumenthal

## Infrastructure: allons-y

**Ni aujourd'hui, ni demain, peut-être plus tard: avoir une seule entreprise pour toutes les infrastructures n'est pas à l'ordre du jour.**

Ça fait plus de deux ans que le groupe d'experts était au travail, sous la direction de Paul Blumenthal (interview en pages 6 et 7). Le rapport ne propose pas de regroupement des infrastructures à voie normale, mais, en vue du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE, il recommande aux entreprises de se former en holding. Ce n'est qu'à cette condition qu'on pourra garder à moyen terme une structure intégrée, à savoir exploitation

et infrastructure sous le même toit. Paul Blumenthal a affirmé que «la qualité de l'offre ferroviaire ne dépend pas de comment l'entreprise est organisée». Si le rail suisse est un modèle, il ne faut pas remettre son organisation en question.

## Garantir l'indépendance

Les experts considèrent deux points comme prioritaires: remplacer la commission d'arbitrage actuelle (qui n'a rien à faire!) par une autorité de régulation, comme cela existe dans d'autres domaines (communication, poste, énergie), un Railcom en quelque sorte. La Confédération devrait également reprendre Sillon Suisse SA, qui appartient actuelle-

ment aux CFF, au BLS et à SOB, ainsi qu'à l'UTP (chacun possède un quart). L'indépendance de cette fonction est indispensable, estime le groupe d'experts.

## Ne pas compromettre le système

Les experts expliquent que leurs propositions ont pour but la stabilité du système: «Nous proposons une solution pragmatique, afin de ne pas déstabiliser le système ni le mettre en danger, afin de maintenir la grande qualité et les prestations et afin de rapprocher le système suisse de l'évolution européenne.» La plus grande concession face à l'Europe est la structure en holding, particulièrement re-

commandée pour les CFF et le BLS. Mais cela ne sera pas concret avant des années, puisque ça doit suivre la voie fédérale: consultation et «table ronde» sur ce rapport, puis le Conseil fédéral traitera du dossier et préparera son projet de consultation pour le printemps 2014. Suite à cela un message devrait être adressé au Parlement à fin 2014, afin d'aller de l'avant avec Railcom et l'organisation de la vente des sillons, selon le planning de l'OFT. Le regroupement des infrastructures est quant à lui placé en fin de calendrier, sans citer d'année précise.

Peter Moor/Hes

## Le BLS est satisfait de ses prestations mais pas de son résultat financier

## Demande en hausse: succès partiel

**Le BLS célèbre ses 100 ans en 2013. L'heure n'était pourtant pas à la fête lors du bilan 2012.**

Bonne nouvelle: le trafic Voyageurs au BLS a augmenté de 3,8%, pour arriver à 53,8 millions de passagers. Le BLS ne dépend en effet que peu du tourisme, n'offrant que du trafic régional. C'est plutôt du côté finances que ce n'est pas la joie: seuls les bus et l'infrastructure obtiennent un résultat positif. Le BLS réalise un bénéfice de 2,097 millions pour 2012, ce qui est plus qu'en 2011, mais qui suscite tout de même l'insatisfaction. Les coûts augmentent, les recettes stagnent. Le BLS a également dû verser un montant de 13,4 millions pour l'assainissement de la caisse de pensions, qui atteint maintenant un taux de couverture de plus de 100%; des réserves de fluctuation vont être faites ces prochaines années.



Rudolf Stämpfli, président du Conseil d'administration.

## Les économies continuent

L'année dernière, le BLS avait informé de cette situation financière délicate et établi un programme, «Gipfelsturm», qui prévoyait des économies à hauteur de 50 millions, entre 2013 et 2015. Des mesures d'urgence avaient déjà été prises en 2012, avec pour résultat des économies de 12 millions. Bernard Guillelmon, directeur du BLS, a confirmé que 40 à 45 postes sont menacés: «Le BLS ne peut pas éviter ces suppressions d'emploi. Mais nous cherchons à l'interne une alterna-

tive pour les personnes concernées ou les soutenons dans leur recherche à l'externe. Si certains licenciements ne peu-

vent être évités, nous cherchons des solutions avec les partenaires sociaux.

Peter Anliker/Hes

## COMMENTAIRE

## Maintenir les postes!

Le SEV ne sous-estime pas la situation difficile dans laquelle se trouve le BLS. C'est pourquoi il est prêt à chercher des solutions avec le personnel. Déjà l'année dernière, le SEV a demandé davantage d'argent aux cantons, demande réitérée par la direction BLS lors de sa conférence de presse. Mais le SEV a aussi demandé à la direction et au Conseil d'administration de balayer devant sa porte. Certes leurs salaires ne sont de loin pas comparables à celui du directeur des CFF, mais Guillelmon et le Conseil d'administration touchent toutefois chaque année un peu plus.

Le personnel quant à lui a produit davantage et contribué à une augmentation de l'efficacité. Le président du CA, Stämpfli, l'a bien rappelé: on a atteint une journée record lors de laquelle 113 trains marchandises ont traversé l'axe Lötschberg-Simplon, alors que la capacité est de 110. Plus d'efficacité n'est pas possible. Pour le SEV, une suppression de poste n'est dès lors pas envisageable et c'est même plutôt l'inverse qu'il faut prévoir. Et ne rien avoir à disposition pour les augmentations de salaire, c'est tout simplement faux.

Jérôme Hayoz/Hes



propose d'avancer avec réserve

# pas à pas

## COMMENTAIRE

### Le SEV salue le maintien de l'entreprise de chemin de fer intégrée

Le groupe d'experts a pris son temps pour rendre son rapport sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire suisse. Celui-ci apporte peu d'éléments nouveaux, ce qui est une bonne chose en l'occurrence. «A maintes reprises, et aussi dans l'audit du groupe d'experts, nous nous sommes exprimés contre une séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, et le rapport va dans ce sens», constate Giorgio Tuti, président du SEV.

Les étapes prudentes proposées par le groupe d'experts semblent appropriées pour le SEV. Aussi bien la création d'un poste de régulation («RailCom») que la reprise de l'attribution

des sillons par la Confédération sont indiquées pour baisser les risques d'une éventuelle discrimination. Le SEV aurait souhaité que le groupe d'experts traite aussi de la question de la libéralisation dans son rapport. Cela n'est pas le cas. Pour le SEV, la question de la discrimination se poserait avant tout si la Suisse ouvrait le trafic voyageurs longue distance à la concurrence. Le SEV se positionne contre une telle évolution, qui fait l'objet de discussions dans le cadre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'Union européenne. Le groupe d'experts se réfère à ce 4<sup>e</sup> paquet concernant la proposition de pousser à moyen terme les

chemins de fer à voie normale de Suisse dans une structure de holding. Seul ce modèle de chemin de fer intégré promet un avenir serein pour l'Europe, selon l'avis du groupe. Si l'on devait en arriver là, pour le SEV une chose est sûre: «Le plus important sera que dans cette forme d'organisation également, des standards sociaux soient appliqués de manière obligatoire; il sera alors urgent de conclure une convention collective de branche pour en fixer le cadre», déclare Giorgio Tuti. Le SEV va s'exprimer de manière détaillée sur ce rapport lors de la prochaine consultation.

SEV

## SALAIRES

### Soucis financiers et forte augmentation des contraintes au travail

La Suisse n'a jamais été aussi riche. Et pourtant, les salaires de nombreuses personnes sont sous pression. Un cinquième d'entre elles ont même de sérieux soucis avec leurs revenus. Face à une dépense imprévue de 2000 francs pour leur dentiste ou pour réparer leur auto, elles se retrouvent à court d'argent. Mais l'argent n'est pas le seul problème. L'augmentation très forte des contraintes au travail en est aussi un. Désormais, plus d'un tiers des travailleurs et travailleuses se sentent souvent ou très souvent stressés au travail. Cela aussi parce qu'ils et elles doivent travailler de plus en plus en dehors des horaires de travail réguliers.

L'ensemble des salarié(e)s ont contribué à plus de bien-être dans notre pays. Mais seule une minorité en a profité. Les grands gagnants sont les managers et les cadres. Ces dernières années, leurs salaires ont considérablement augmenté. Aujourd'hui, la Suisse compte 11 586 personnes touchant un gros salaire, d'un demi-million de francs ou plus par an. C'est quatre fois plus qu'en 1997. Du côté des perdants, on trouve des professionnels titulaires d'un apprentissage. Ils ont beaucoup apporté à leurs entreprises. Mais, sur leurs comptes salaire, c'est le calme plat.

Les causes de ces excès: le versement de bonus et l'individualisation de la politique salariale. Depuis les années 1990, les managers ont plus participé aux bénéfices et plus profité du cours des actions de leurs entreprises. Cela, pour qu'ils gèrent celles-ci dans l'intérêt des actionnaires, pour lesquels ils ont dû faire le plus possible de bénéfices. Les bénéfices et le cours des actions ont explosé et, partant, les bonus des managers aussi. L'introduction des bonus a permis aux dirigeants d'accaparer la plus grande partie de l'augmentation du poste des salaires. Si les entreprises avaient eu un système salarial classique, reposant sur des augmentations générales, les directions auraient été obligées de verser des salaires plus élevés à l'ensemble du personnel. La fourchette des salaires s'est élargie non seulement dans les grands groupes, mais aussi dans les entreprises de taille moyenne et celles qui sont en mains publiques. Après l'externalisation des entreprises de la Confédération, CFF et PTT, leurs chefs ont aussi pu toucher des salaires à hauteur de millions. Tout au bas de l'échelle, la répartition des salaires est restée précaire. 437 200 salariés doivent travailler pour un bas salaire (état 2010), soit 11,8% des travailleurs et travailleuses. Ils gagnent, en équivalent temps plein, moins de 4000 francs par mois (12 mois). Beaucoup ont besoin d'être aidés. Par exemple, leurs parents ou grands-parents les soutiennent financièrement ou bien ils doivent se tourner vers l'aide sociale. Alors qu'ils travaillent à temps plein! Il est particulièrement scandaleux qu'un tiers des personnes qui touchent un bas salaire soient titulaires d'un apprentissage. Manifestement, une formation de deux ou trois ans ne protège pas contre la sous-enchère salariale. On trouve de nombreux cas de ce genre dans les grands commerces de vêtements et de chaussures. Deux tiers des employé(e)s qui y gagnent moins de 4000 francs ont fait un apprentissage. Mais une chose est positive: à la différence d'autres pays, le problème des bas salaires ne s'est pas aggravé chez nous. Grâce à la campagne «Pas de salaires au-dessous de 3000 francs!» des syndicats, il a par exemple été possible de relever les salaires les plus bas de l'hôtellerie-restauration de 2350 francs à 3400 francs (13 mois) entre 1998 et aujourd'hui.

Situation que nous souhaitons encore améliorer par le biais de l'initiative pour un salaire minimum de 4000 francs.

Daniel Lampart, chef économiste USS

### 4000, c'est possible ! Ils/elles ont couru pour le salaire minimum.



Dans le cadre des 20 km de Lausanne, près de 70 membres du collectif «salaire minimum» ont arboré leur revendication tout au long d'une course «pour le plaisir», course de 4 km. Du plaisir donc, mais aussi de la détermination, se lisaient dans le regard de ces participants engagés pour plus de justice salariale en Suisse...

## L'Europe unie et les entreprises ferroviaires intégrées

On ne tombe pas amoureux d'un marché unique, disait très justement Jacques Delors il y a une vingtaine d'années, quand vivait encore l'espoir, l'intention même, de construire une Europe des cœurs et pas seulement du porte-monnaie. Aujourd'hui, quelques adhésions hâtives, traités minimalistes, sursauts nationalistes et crises monétaires plus tard, l'Union de 27 Etats membres n'en finit pas d'organiser le supermarché qu'elle est devenue. A Bruxelles, la Direction de la concurrence donne le ton et inspire la réglementation de tous les secteurs d'activité de l'Union européenne. La politique des transports n'échappe pas à l'encadrement autoritaire de la libéralisation. Dès 2000, le premier paquet ferroviaire amorçait l'ouverture du marché du fret, complétée par le deuxième paquet libéré en 2004. Le troisième suivait en 2007, commençant l'ouverture du marché du transport des voyageurs par le trafic international. Enfin, on attend pour cette année encore la libéralisation du transport des voyageurs sur les réseaux intérieurs des pays membres ainsi que l'autorisation conditionnelle du modèle de holding. Cette forme d'organisation, qui permet d'éviter la désintégration des grandes compagnies ferroviaires, a d'abord été proscrite par Bruxelles, au nom bien sûr de la sacro-sainte concurrence et au mépris d'une tradition qui a démontré sa raison d'être et son efficacité. Ce



qu'a reconnu la Cour européenne de justice, actionnée par l'Allemagne et l'Autriche qui pratiquent le fameux modèle de la holding, en clair du groupe de sociétés réunies dans le même portefeuille (littéralement «tenues» ensemble).

Restructuration en forme de holding pour les CFF SA et le BLS SA, c'est justement ce que vient de proposer, à l'unanimité de ses onze membres, un groupe d'experts mandaté en octobre 2010 par Moritz Leuenberger pour examiner «le système infrastructure / rail en Suisse». En vue, bien sûr, de sa mise en compatibilité avec la réforme du rail européen. Dans cette perspective, l'exemple de nos voisins allemands et autrichiens indique une piste politiquement acceptable. Celle-ci

marque une volonté d'ouverture sans renoncement au principe avéré de l'entreprise intégrée, pour l'exploitation du réseau à voie normale. L'essentiel étant donc sauf, les deux autres propositions principales devraient passer la rampe: renforcement de l'autorité de régulation – l'actuelle Commission d'arbitrage demeure très discrète – et transfert à la Confédération de l'instance d'attribution Sillon SA qui conserverait son statut de société anonyme mais serait désormais conforté par un mandat légal en lieu et place de l'actuel contrat résiliable par les quatre propriétaires-signataires.

Les recommandations du groupe d'experts vont faire l'objet d'une vaste consultation sous forme d'une audition et d'une table ronde puis vont passer au Conseil fédéral qui devrait faire son choix et adresser son message aux Chambres à la fin de l'an prochain. S'ensuivra un débat parlementaire d'une durée imprévisible.

Ainsi fonctionne la démocratie helvétique: lentement mais sûrement, sans trop se laisser impressionner par l'horaire précipité qui prévaut outre-frontières. Comme le disent sagement les experts: «Mieux vaut bien préparer le système ferroviaire suisse à l'ouverture du marché que de l'exposer à cette ouverture alors que son fonctionnement n'est pas optimal.»

Et pendant que l'on discutera sereinement d'une modeste transformation de superstructure, les voyageurs, inconscients des réformes prévues pour 2016 au mieux, s'impatientent aujourd'hui sur les quais, dans les trains. Ils savent que les infrastructures et les installations sont sollicitées aux limites de leur capacité mais réclament – à juste titre – la poursuite des services fiables et de qualité auxquels les dirigeants et collaborateurs des sociétés de transport ferroviaire les ont habitués. Décidément, même les meilleurs «horairistes» suisses ne sauraient harmoniser les temporalités inconciliables du réformateur européen, des vendeurs de sillons, du législateur suisse, des planificateurs d'infrastructures, de l'exploitant de la NLFA, sans oublier les personnels au travail et les modestes usagers.

**Yvette Jaggi**

Récolte de signatures pour l'initiative populaire AVSplus

## Sur le bon chemin, mais pas encore au but!

**Le SEV a déjà récolté bien plus de 10 000 signatures, grâce à l'excellente participation des membres, qui ont retourné la carte reçue avec le journal.**



La semaine dernière à Berne! La récolte continue...

«Je veux remercier tous les collègues qui ont renvoyé la carte

insérée dans le journal très rapidement avec une ou plusieurs signatures! explique Giorgio Tuti. «Un merci supplémentaire à tous ceux qui ont récolté des signatures dans leur cercle d'amis, lors d'assemblées, lors du 1<sup>er</sup> mai et lors des journées de récolte nationales, entre autres. Cette initiative est importante et la récolte continue.»

Le SEV veut en effet atteindre les 20 000 signatures, afin de pouvoir bientôt déposer l'initiative. Le temps presse car beaucoup de caisses de pension ont diminué leurs prestations ces dernières années. De plus, les retraités n'ont pas eu de renchérissement.



Acteur de référence en matière de transports publics, les tl contribuent à l'attractivité et à la qualité de vie d'une agglomération au rayonnement international.



Pour renforcer nos équipes, nous invitons les professionnels ambitieux à nous rejoindre. Nous mettons au concours le poste de:

## RESPONSABLE SÉCURITÉ D'EXPLOITATION (h/f)

### Votre mission:

En qualité de cadre supérieur, vous êtes garant de la sécurité d'exploitation du réseau de transport des tl (route et rail), de la sûreté des personnes (clients, collaborateurs, tiers) et des biens (véhicules, installations, équipements). A ce titre, vous élaborez la stratégie relative à la sécurité d'exploitation et d'entretien des systèmes rail/route et appuyez la Direction dans la mise en œuvre des prescriptions légales (formation du personnel, documentation et application des processus, identification des risques, etc.). Font également partie de vos attributions la responsabilité du Système de Gestion de la Sécurité, le pilotage des audits et contrôles, ainsi que le rôle de répondant auprès des institutions fédérales (OFT, DETEC) et des partenaires externes (Police, organismes de sécurité et de surveillance, associations actives dans le domaine de la sécurité et de la sûreté).

Détail des modalités de postulation et exigences requises disponible sur [www.t-l.ch/emploi](http://www.t-l.ch/emploi)

tl

Rencontre des quatre pays à Berne

## La sécurité avant tout

**Les syndicats des cheminots germanophones veulent continuer à être actifs au-delà des frontières. Le thème principal de leur rencontre: la sécurité pour le personnel et les transports.**

Chaque année, les syndicats d'Allemagne, d'Autriche, du Luxembourg et de Suisse se rencontrent pour faire un tour d'horizon ferroviaire. Cette année, le

n'arrivent pas à profiter des augmentations de personnel dans les transports publics pour recruter. C'est pourquoi il a été décidé d'organiser un atelier pour les responsables recrutement des syndicats, afin d'échanger certaines recettes de recrutement qui ont fait leurs preuves.

### Sécurité pour tous

Aussi bien au niveau technique que social, on remarque que la libéralisation péjore la sécurité, avec des contrôles la-



Les différentes délégations à Berne.

paysage semble identique un peu partout: aussi bien les entreprises que les Etats refusent les améliorations sociales. Cela va si loin que des améliorations convenues contractuellement sont ensuite supprimées: en Autriche il s'agit d'une diminution du temps de travail et au Luxembourg d'une augmentation salariale.

### Renforcer le recrutement

Les syndicats constatent tous qu'ils

cunaires et des règles essentielles non respectées, phénomène engendré par des offres bon marché établies pour obtenir les mandats.

Les quatre syndicats (EVG en Allemagne, Vida en Autriche, Landesverband au Luxembourg et le SEV) veulent agir en particulier dans le domaine du trafic transfrontalier. Mais cette action syndicale doit être suivie de volonté politique.

Peter Moor/Hes

## CARGO

### DB - BLS - CFF

Le trafic marchandises s'est invité au cœur des débats.

Un représentant du comité d'entreprise de la DB Schenker, la filiale Cargo de la DB, est venu exprès à Berne pour participer à la rencontre.

Il faut dire que les relations entre la DB et les CFF s'étaient quelque peu refroidies suite à l'entrée fracassante des CFF en Allemagne. Si DB Schenker

abandonne désormais son partenaire jusqu'à présent, le BLS, pour donner un mandat à CFF Cargo, cela signifie que le climat s'est détendu. Ce qui dérange, c'est que c'est le personnel qui paie le prix pour le retour à des relations normales. Aussi bien côté suisse que côté allemand, on est certain que ce trio DB-CFF-BLS nous réserve encore bien des surprises.

Questions à Paul Blumenthal, responsable du groupe d'experts sur l'organisation des infrastructures ferroviaires



## « La famille du rail ne sera pas séparée »

*Pour Paul Blumenthal, une séparation infrastructure/exploitation des chemins de fer suisses n'a aucun sens. A moyen terme toutefois, les entreprises ferroviaires devront se doter d'une structure en holding compatible avec les directives européennes.*

■ **contact.sev:** A quel point suivre le marché est-il souhaitable en matière d'infrastructure ferroviaire?

**Paul Blumenthal:** A la base, l'infrastructure est un bien public avec des exigences complexes, en particulier en matière de sécurité. Elle n'est pas compatible avec le principe de marché. L'exemple anglais d'il

ya 20 ans a bien montré que la privatisation et la concurrence menaient vite à l'effondrement du système. Mettre des tronçons au concours et confier l'exploitation aux entreprises les meilleur marché, ça ne fonctionne pas. En plus, l'infrastructure est une prestation commandée qui comporte donc des décisions politiques claires et

reçoit un financement de la manne publique.

■ **Quel est votre avis quant au partenariat public-privé?**

C'est un thème qui touche aux finances, que nous n'avons pas examiné dans le groupe d'experts. On peut se demander si le PPP ne serait pas une possibilité si l'argent public venait à man-

quer pour l'infrastructure ferroviaire. Mais il faut être conscient que des investissements dans ce domaine ne seront jamais rentables, sauf si les entreprises exploitantes payaient les sillons beaucoup plus cher. Mais cette option est irréaliste, car ce serait finalement les clients qui passeraient à la caisse.

■ **Votre groupe d'experts a-t-il eu connaissance de cas où l'entreprise a été discriminée à son entrée sur le réseau ferroviaire suisse?**

Nous n'avons pas été confrontés à de vraies discriminations. La commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) n'a jusqu'à présent dû traiter que peu de plaintes de ce genre. Ce qui nous a surtout été présenté comme discrimination, ce sont des priorités données, en matière de sillons, au trafic Voyageurs au détriment du trafic marchandises, mais c'est légalement correct. Le reste est en rapport avec le comportement des grandes entreprises dominantes sur le marché, ce dont est responsable la commission de la concurrence. Mais aucun des deux ne correspond à de la discrimination par un exploitant du réseau monopolistique, qui intervient aussi comme entreprise de transport et désavantagerait ses concurrents dans l'accès au réseau. Pour l'instant, de telles discriminations n'étaient

pas connues en Suisse, puisque la concurrence en matière de trafic voyageurs était quasi nulle. Mais des possibilités de discrimination existent déjà dans notre système. Et dès que la concurrence augmente, la tentation de désavantager certains augmente. Afin d'éviter cela, il faut de meilleurs cadres de régulation avec des règles du jeu claires, par exemple un seul distributeur de sillons totalement indépendant et un poste de régulation fort comme « Railcom ».

■ **En Autriche, ÖBB est en concurrence avec Westbahn entre Vienne et Salzbourg: est-ce que ÖBB Infrastructure a essayé de discriminer Westbahn?**

Dans ce cas-là, le régulateur a été interpellé plusieurs fois, mais n'a pas confirmé de cas de discrimination, en ce qui concerne la répartition des sillons. ÖBB doit être, en tant qu'entreprise intégrée, extrêmement attentive à ce genre de choses, qui sont lourdement sanctionnées, comme le prévoit le système de régulation autrichien. Parallèlement, il y a eu des douzaines de plaintes de Westbahn contre ÖBB en raison de son comportement de numéro un sur le marché, plaintes qui sont en partie encore en cours.

■ **Afin d'empêcher cette dis-**

### Coopération renforcée mais pas de regroupement des chemins de fer

■ **contact.sev:** Quels seraient les avantages et les désavantages d'un regroupement des réseaux à voie normale CFF, BLS et SOB?

**Paul Blumenthal:** Il y a des avantages obtenus par la taille, par exemple lors d'achats ou dans le professionnalisme du management des infrastructures. Mais de l'autre côté, il y a des avantages dus à la proximité régionale, qui laisse parfois place à une certaine créativité dans la recherche de solutions non marchés, on doit l'admettre. Pour un bon management des infrastructures et une utilisation efficiente et durable des moyens, il faut beaucoup de professionnalisme. Cela peut être garanti plus facilement par une grande entreprise, qui peut se permettre d'engager des spécialistes. Le problème

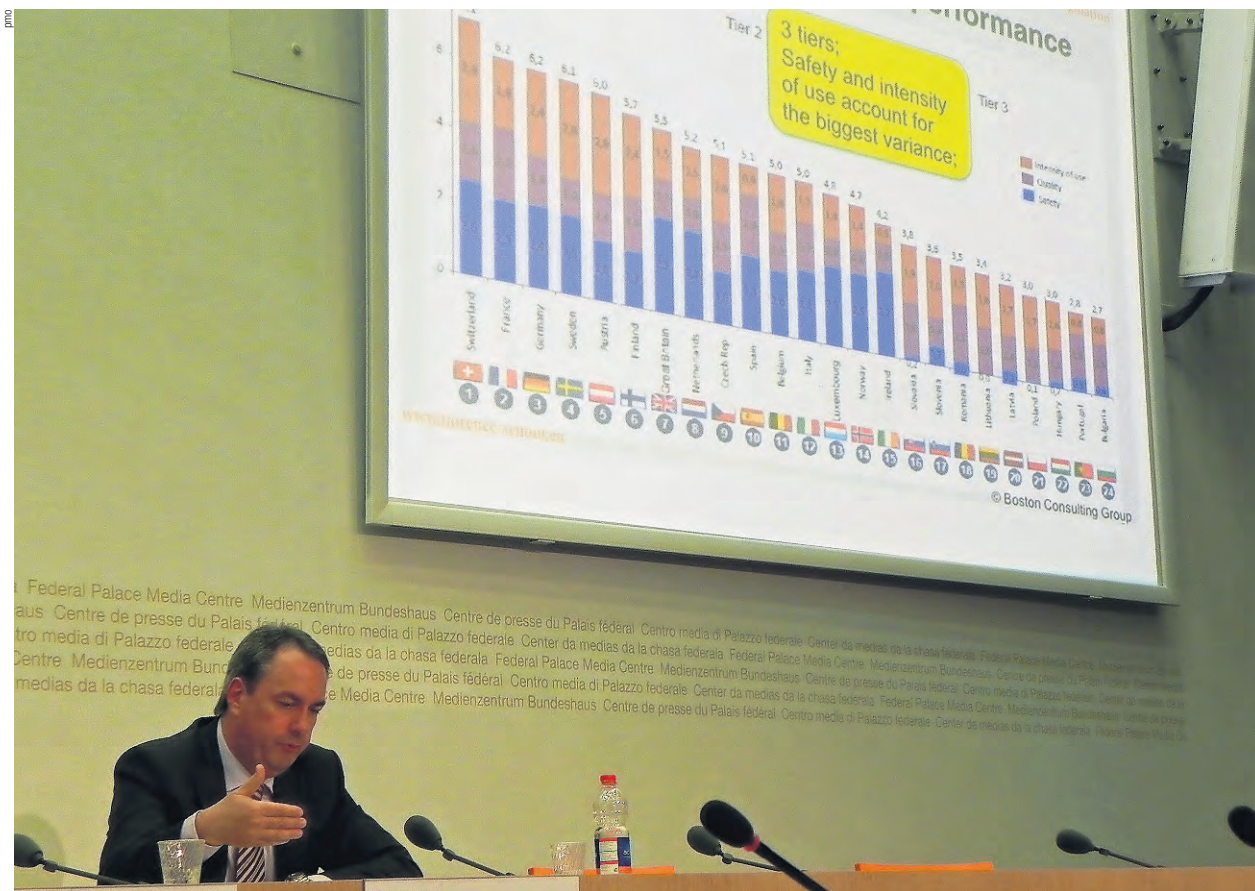
principal n'est cependant pas dans ces trois entreprises citées, mais plutôt dans les petites à voie normale, qui gèrent un réseau bien plus petit (ndlr: on entend par là les TPF, TransN, SZU et Turbo). Le regroupement n'est pas une priorité pour le groupe d'experts, mais il s'agit plutôt d'introduire de nouveaux modèles de coopération, dans lesquels les « grands » ouvrent la porte aux « petits », là où les effets de taille sont les plus importants.

■ **Vous êtes pour ou contre une telle concentration des chemins de fer?**

Je ne veux pas lancer une discussion politique à ce propos, qui pourrait mettre en danger ce qu'il faut vraiment faire, à savoir développer et améliorer l'efficacité par des coopéra-

tions. La Suisse a plus de 100 ans d'histoire du rail derrière elle, il ne faut pas l'oublier, ni oublier le fédéralisme. Car le plus grand inconvénient d'un regroupement serait la centralisation et les problèmes qu'elle pourrait amener: on devrait rediscuter la répartition, ce qui nous conduirait à une discussion politique sans fin, sachant que les entreprises appartiennent à différents actionnaires aux intérêts pas toujours similaires. De plus, on n'a pas encore réussi à démontrer à ce jour les avantages financiers d'une solution si radicale. Il y a quelques années, les CFF parlaient d'effets de synergie à hauteur de bien plus de 100 millions par année. Notre commission a en revanche cité un nombre de millions limité à deux chiffres.





Paul Blumenthal a présenté le rapport de son groupe d'experts le 2 mai à Berne. Le graphique ci-dessus montre que, malgré ou grâce au système intégré des chemins de fer suisses, ils sont les plus performants d'Europe. Ce qui a été mesuré: l'intensité d'utilisation du réseau (en rouge), la qualité (en violet) et la sécurité (en bleu).

## crimination envers les nouveaux arrivés, la commission européenne veut séparer totalement l'infrastructure et l'exploitation...

Faux: dans le projet actuel du 4<sup>e</sup> paquet, on n'exige pas de séparation totale, mais de plus grandes ouvertures au marché dans le trafic voyageurs. Les chemins de fer intégrés doivent pouvoir continuer à fonctionner, mais sous forme de holding, en tout cas pour une période de transition. Toutefois, la Commission européenne prévoit des exigences impossibles pour l'indépendance de l'infrastructure des entreprises de transport au sein de la holding. Par exemple, les collaborateurs issus de l'autre domaine ne pourraient

être engagés qu'au terme d'un délai de 3 ans. Dans le processus de décision, les chemins de fer concernés, DB, FS ou la SNCF, vont tout faire pour que les exigences deviennent réalistes. La Commission européenne ne veut plus non plus permettre de nouvelles holdings...

### ■ Les propositions de votre groupe d'experts sont-elles compatibles avec la politique de l'UE dans ce domaine?

Oui. Nous avons exprimé l'attente d'avoir la décision euro-

péenne à propos du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire avant de remettre notre rapport, commandé au printemps 2012. La Cour européenne a alors admis la possibilité du modèle de holding comme la DB ou ÖBB.

### ■ Une séparation stricte aurait-elle du sens?

Le groupe d'experts est arrivé unanimement à la conclusion que, dans l'état actuel de la concurrence ferroviaire en Suisse, le système intégré a plus d'avantages que d'incon-

véniants. Il garantit un maintien de l'excellente qualité du système de chemins de fer en Suisse, en particulier l'horaire

### « Dans l'état actuel de la concurrence ferroviaire en Suisse, le système intégré a plus d'avantages que d'inconvénients. »

Paul Blumenthal

cadencé et l'utilisation très dense du réseau. Avec la séparation, on a pu remarquer en Suède que la qualité du système diminue nettement pour les usagers, et qu'il faut des

années ensuite pour retrouver le niveau de départ. Pour le trafic marchandises concurrentiel, nous avons besoin de ca-

drés clairs mais c'est tout à fait réalisable sans séparation. La famille du rail ne sera donc pas séparée!

Interview: Markus Fischer/Fi

## BIO

**Paul Blumenthal** (58 ans) a grandi à Naters et Brigue (où son père a travaillé durant 46 ans à la gare). Après des études de sciences économiques et sociales terminées en 1981, il entre aux CFF. En 1993, il devient responsable du Trafic Voyageurs, après avoir travaillé au marketing de ce même secteur. Dès 1999, il a dirigé la Division Trafic Voyageurs et devient membre de la direction. En 2009, il quitte pour des raisons de santé et devient conseiller indépendant. Aujourd'hui il siège dans environ 12 conseils d'administration de la branche rail: ÖBB, Zentralbahn, Thurbo, Elvetino, les chemins de fer rhétiques, Berner Oberland Bahnen, TransN, VMCV et les transports publics de la ville de Bâle. Il habite à Schmiten FR avec son épouse, a deux enfants adultes et sera bientôt grand-père. Ses hobbies: le nordic walking, le VTT et le ski.

## « Notre système ne fonctionnerait pas sans partenariat social »

### ■ contact.sev: Quelle est votre position face au partenariat social et à la CCT?

**Paul Blumenthal:** Sans le partenariat social, notre super système ne fonctionnerait pas. Un partenariat social moderne est selon moi indissociable d'une CCT, car les règles doivent être acceptées des deux côtés. Quant à une CCT commune à toute une branche, je suis d'avis qu'elle est possible uniquement si on laisse une marge pour des réglemen-

tions différentes selon la région ou selon l'entreprise.

### ■ ÖBB délocalise de l'entretien lourd à l'étranger, où les coûts de personnel sont plus bas. Ne perd-elle pas du savoir-faire et de la qualité, tout en étant dépendante d'entreprises privées?

Je corrige: elle a fait cela dans le passé. Pour un transporteur multinational comme Railcargo Austria, c'est juste

et nécessaire économiquement.

### ■ Y a-t-il beaucoup de différences entre ÖBB et les CFF?

Oh que oui. Par exemple dans le partenariat social: la culture du consensus à la suisse me plaît beaucoup plus que la culture du conflit souvent pratiquée chez nos voisins.



1<sup>er</sup> Mai fêté dans toute la Suisse

# Non aux inégalités croissantes !

**Plusieurs dizaines de milliers de personnes ont manifesté à l'occasion de la Fête du travail dans une cinquantaine de localités du pays pour « Des salaires plus justes, des rentes meilleures », le slogan choisi par l'USS pour cette année.**

Partout, le creusement des écarts entre les salaires a été dénoncé. A Bâle, le président de l'USS, Paul Rechsteiner, a rappelé que dans la riche Suisse, 440 000 personnes gagnent trop peu pour pouvoir vivre décemment et que 140 000 d'entre elles ont pourtant fait un apprentissage. Où en sommes-nous arrivés, a-t-il encore demandé, pour qu'un apprentissage ne soit plus la garantie de gagner assez pour vivre normalement? Paul Rechsteiner a aussi fustigé spécialement les grandes chaînes de commerces de chaussures et de vêtements aux mains de milliardaires et qui versent des salaires de honte à leurs vendeuses.

C'est pour cela qu'un tournant s'impose en matière de salaires et de revenus, à savoir: leur répartition juste. Pour Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS, présent à Weinfelden, expliquer le creusement des salaires avec la mon-



Théâtre de rue à Delémont, avec la loi sur l'asile en ligne de mire...



A Genève, la section SEV-TPG a organisé un stand raquette.

dialisation et dire qu'on ne pourrait pas s'y opposer, c'est purement et simplement du flan. En effet, partout dans le monde, là où les syndicats

sont actifs et où on applique une politique économique et salariale juste, les écarts entre les salaires sont moindres.

Mais comment réaliser ce tournant? En plus de la voie syndicale classique, la conclusion de CCT, les organisations des salarié(e)s misent sur la démocratie directe.

A Schaffhouse, Giorgio Tuti, vice-président de l'USS et président du SEV, a précisé que l'on pouvait stopper cette évolution en disant clairement oui aux initiatives populaires «1:12» et «sur les salaires minimums». La première fixera le rapport entre le salaire le plus élevé et le salaire le plus bas de chaque entreprise, une nécessité et une urgence. Depuis 1997 en effet, le nombre des

«salariés millionnaires» a quadruplé. Quant à l'initiative sur les salaires minimums, 400 000 personnes, qui gagnent aujourd'hui moins de 4000 francs par mois, en profiteraient d'un seul coup.

Les syndicats ont aussi lancé une initiative en faveur de l'AVS. Leur initiative populaire AVSplus favorisera une «alphabétisation politique» dans un contexte où le social et la sécurité sociale sont systématiquement dénigrés (Paul Rechsteiner). Améliorer les rentes de vieillesse est impor-

sous-traitantes, de la sécurité et du nettoyage seraient aussi concernés. Toutes ces branches connaissent déjà le travail sur appel et des horaires «éclatés en plusieurs morceaux». Prolonger les heures d'ouverture des commerces serait augmenter encore plus le stress, réduire le temps libre et les moments destinés à la famille. Cela, pour des salaires bien trop bas.

La protection des travailleurs et travailleuses sera-t-elle toujours plus mise à mal? Et les représentant(e)s du personnel doivent aussi être mieux protégés, comme le montre le cas, cité lors de nombreuses manifestations, des licenciements scandaleux de l'hôpital neuchâtelois de la Providence. De manière absolument illégale, des grévistes ont été licenciés avec effet immédiat, alors qu'ils s'étaient uniquement engagés pour le maintien de leur CCT. A Dietikon, la présidente du SSP, Katarina Hubert-Prelicz, a dénoncé la passivité du gouvernement neuchâtelois qui persiste dans une attitude passive. Mais cela ne se passera pas comme ça, a-t-elle ajouté, en rappelant la plainte déposée auprès de l'Organisation internationale du Travail et la manifestation du 1<sup>er</sup> juin à Genève. Une manifestation de solidarité, à laquelle tout le monde est appelé à participer! Un autre thème a dominé ces manifestations du 1<sup>er</sup> Mai, celui de l'encouragement de services publics performants. A Delémont, Alain Carrupt, coprésident de syndicom, a posé les bonnes questions à ce sujet: «Comme Jurassiennes et Jurassiens, vous savez mieux que d'autres ce que signifient privatisation et libéralisation en matière de service public. Augmentation des coûts, baisse des prestations, restriction des accès, société à deux vitesses. Est-ce cela que nous souhaitons? Est-ce cela que nous voulons laisser en héritage aux générations futures?»



Cortège de Zurich.



Les CFF et le deuxième tube au Gothard: conciliants mais...

# C'est une question de capacité

**Les CFF soulignent l'importance des limitations actuelles de la capacité et signalent leur disponibilité pour aider la Confédération à élaborer des alternatives.**

Si, à première vue, la position des CFF dans la procédure de consultation du Conseil fédéral semble plutôt opportuniste, il faut reconnaître qu'elle a le «mérite» de retourner le couteau dans la plaie, soulevant certains problèmes décriés également par le SEV (voir *contact.sev* n° 7).

La question de la capacité de l'autoroute est d'une importance fondamentale à tous les points de vue: nous avons dépensé des milliards pour réaliser les nouvelles lignes ferro-



Certaines promesses rendent sceptiques dès le début...

viaires de base et le peuple a déjà dit à plusieurs reprises qu'il voulait que le trafic marchandises se fasse par le train. La réalisation d'un second tube sous le Gothard donnerait un développement totalement nouveau à cette histoire. Pour

éviter cela, nos autorités proposent l'élaboration d'une loi limitant l'utilisation à une seule piste par tunnel.

#### Pressions européennes

Mais qu'on le veuille ou non, la question de limiter le trafic au

Gothard est un dossier qui va au-delà des frontières. Les pressions européennes sont prévisibles, d'autant plus que l'accord sur les transports terrestres, signé par la Suisse dans le cadre des bilatérales, interdit des limites artificielles de la capacité. Donc, s'il y a quatre pistes, les quatre devront être à disposition de la circulation.

Les CFF ont suggéré «de lever définitivement les doutes et incertitudes juridiques qui persistent dans l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE». Une demande similaire a été émise par le Gouvernement du canton d'Uri, qui a rappelé que sa population avait refusé une initiative cantonale pour le doublement du tunnel en 2011 par peur d'une augmentation de trafic ultérieur, et qui a demandé au

Conseil fédéral s'il devait garder son idée de second tube, d'accompagner le projet d'un accord bilatéral qui obligerait l'UE à respecter la limitation à deux pistes voulue par la Suisse. Nous verrons quelle sera la réponse à ces demandes... Un point important dans la réponse à la consultation: «Les CFF sont disposés à appuyer la Confédération dans la planification et la mise en œuvre de solutions de rechange ferroviaires, et de les exploiter si elle en fait la demande.» Une façon de répondre aux voix critiques qui insinuent que les CFF ne sont pas capables de faire face aux sollicitations en cas d'assainissement sans deuxième tube. La procédure de consultation est désormais terminée et on va maintenant entrer dans le vif du sujet au niveau politique.

Pietro Gianolli/Hes



### Prêts hypothécaires

## Se bâtir un financement.

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

Contactez nos conseillers au 021 348 21 50  
[www.retraitespopulaires.ch](http://www.retraitespopulaires.ch)

Votre avenir, notre mission.



Le 77<sup>e</sup> Congrès SEV aura lieu les 23 et 24 mai

# Toutes les nouvelles propositions au Congrès

**14 nouvelles propositions sont parvenues au secrétariat central SEV. Celles-ci seront débattues les 23 et 24 mai prochains.**

■ K13.001 – Sous-fédération TS commission centrale

**Nouvelle réglementation du droit de vote au comité SEV**

Proposition

Le droit de vote est réglé comme suit :

- 2 voix par sous-fédération
- 1 voix par commission

Motif

Le droit de vote au comité SEV est réglé par le règlement de gestion SEV, chiffre 10.3, avec une pondération des voix comme cela est d'usage pour le droit de vote des actionnaires.

Selon les statuts du SEV et les droits et devoirs prévus, le comité SEV est constitué sur le même modèle qu'un Conseil d'administration.

Le passé a démontré que la pondération des voix mène souvent à des injustices et qu'elle se déroule souvent au détriment de l'initiateur ou l'initiatrice de la proposition. Les commissions conservent la pondération des voix comme jusqu'à présent. Par contre, pour les sous-fédérations une réduction et une égalisation a lieu.

Prise de position

Le comité SEV recommande de refuser la proposition.

- Une proposition pratiquement similaire a été refusée par le congrès 2011.

■ K13.002 – Sous-fédération TS commission centrale

**Changement de rythme du congrès**

Proposition

Le rythme actuel du congrès tous les deux ans est modifié et le congrès aura lieu à l'ave-



Le Congrès du SEV se déroulera au Kursaal, comme d'habitude. Ici en 2011.

nir tous les trois ans.

Motif

Le rythme actuel du congrès n'a pas lieu d'être si l'on compare les coûts avec le bénéfice retiré. Il faut donc instaurer un nouveau rythme tous les trois ans.

Situation actuelle:

2013: Congrès de 2 jours

2015: Congrès de 1 jour

2017: Congrès de 2 jours

2019: Congrès de 1 jour

Proposition:

2013: Congrès de 2 jours

2016: Congrès de 2 jours

2019: Congrès de 2 jours

...

Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

■ K13.004 – Section ZPV Lucerne

**Mesures pour la protection de la santé**

Proposition

A notre époque fiévreuse où les conditions cadres en relation avec les influences sociales et de la politique sociale changent très vite, nous sommes de l'avis que les CFF, en tant qu'entreprise de la Confédération et leader dans les transports publics, devraient mieux assumer leur responsabilité sociale envers les employés.

Des mesures concrètes pour la protection de la santé doivent être présentées, surtout pour

le personnel de l'exploitation qui est continuellement confronté aux influences changeantes du travail et à des situations spéciales.

Motif

L'art. 125 de la CCT qui énumère toutes les obligations des collaborateurs ne suffit pas. Il faut que l'employeur ait lui aussi l'obligation de présenter des mesures concrètes.

La protection de la santé ne se limite pas à une nourriture saine, à des locaux corrects pour le personnel ou encore à des examens de santé. Elle doit aussi contenir des déroulements de travail humains.

Pour les collaborateurs plus âgés, il faut veiller à des places de travail adaptées à leur âge, au ravitaillement, aux temps de repos et à l'environnement du travail. Un collaborateur qui a 30 ans de service et plus, et qui a mis toute son énergie au service de l'entreprise, a droit à une meilleure protection de la santé. Des mesures concrètes sont exigées. La situation actuelle qui prévaut dans le quotidien du personnel de l'exploitation n'est plus tolérable.

Les aspects médicaux doivent être pris en compte. Les tours de service peuvent entraîner divers symptômes jusqu'à une maladie dite « syndrome de désynchronisation ».

Nous demandons donc au plus vite des négociations sur des nouvelles formes de travail dans lesquelles la protection

de la santé a la première priorité. Ces solutions doivent être intégrées dans la CCT 2015.

Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- La demande sera intégrée dans les négociations CCT et prise en compte dans les requêtes adressées aux ETC.

■ K013.005 – Section ZPV Lucerne

**Modèles de mises à la retraite anticipée**

Proposition

Afin que les CFF puissent à nouveau s'affirmer comme un employeur social et attractif, il est nécessaire qu'ils puissent offrir à leur personnel des modèles de mises à la retraite progressistes.

Motif

Les augmentations constantes de la productivité de ces dernières années supportées par le personnel doivent permettre aux CFF d'offrir des solutions attractives et financièrement équilibrées. Pour ce faire, il faut veiller à ce que des modèles de mises à la retraite sans majoration de coût puissent être offerts au personnel des échelons salariaux inférieurs et au personnel avec un service irrégulier.

Nous demandons donc aux partenaires sociaux de se mettre rapidement à la table de négociations avec les CFF pour

trouver et proposer des modèles de mises à la retraite sociaux, équilibrés et financièrement supportables pour le personnel.

Ainsi, les CFF pourront à nouveau pratiquer une politique du personnel progressiste.

Et pour ce faire, des modèles utilisés par d'autres employeurs peuvent aussi être amenés dans les négociations.

Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- Les propositions K13.005, K13.006, K13.007, K13.010, K13.014 portent sur l'âge de la retraite.

- Le SEV va prendre en compte cette demande centrale de retraite anticipée, la thématiser lors des futures négociations avec les entreprises dans les diverses branches et soutenir les modèles de retraite anticipée.

■ K013.006 – Section RVP Lausanne

**Âge de la retraite à 62 ans pour le personnel de la manœuvre**

Proposition

Droit à une mise à la retraite à 62 ans pour le personnel qui travaille au service de la manœuvre.

Motif

Les conditions de travail dans le service de la manœuvre sont très particulières, le travail est



pénible et contraignant. Le personnel travaille à l'extérieur quelle que soit la météo et les horaires irréguliers qui changent chaque jour sont physiquement épuisants. Une mise à la retraite à 62 ans lui permettrait d'en profiter en meilleure santé. L'idée d'atteindre l'âge légal avec des problèmes de dos ou de santé n'est pas une perspective d'avenir enviable.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- Les propositions K13.005, K13.006, K13.007, K13.010, K13.014 portent sur l'âge de la retraite.

- Le SEV va prendre en compte cette demande centrale de retraite anticipée, la thématiser lors des futures négociations avec les entreprises dans les diverses branches et soutenir les modèles de retraite anticipée.

■ K013.007 – Section VPT Lausanne-Echallens-Bercher (LEB)

#### Mise à la retraite anticipée à partir de 60 ans pour les collaborateurs des ETC

#### Proposition

Possibilités de mises à la retraite anticipée à partir de 60 ans pour les collègues des entreprises de transports concessionnaires (ETC).

#### Motif

La section LEB est préoccupée par la charge de travail du personnel causée par les tours de services et en particulier par le travail de nuit. Elle demande au SEV de s'engager pour des modèles de mises à la retraite anticipée pour les diverses ETC de Suisse, par exemple en intervenant auprès des conseils

de fondation des caisses de pensions (Profelia, Symova, etc.).

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- Les propositions K13.005, K13.006, K13.007, K13.010, K13.014 portent sur l'âge de la retraite.

- Le SEV va prendre en compte cette demande centrale de retraite anticipée, la thématiser lors des futures négociations avec les entreprises dans les diverses branches et soutenir les modèles de retraite anticipée.

■ K013.008 – Commission des femmes SEV

#### Les déléguées des sous-fédérations au comité des femmes SEV

#### Proposition

Chaque sous-fédération (SF) élit deux femmes en tant que déléguées au comité des femmes SEV. Une de ces déléguées au moins siège au comité central de la SF dont elle est issue.

L'article 1.9 du règlement régissant les organisations internes et les commissions est complété comme suit:

Le comité central se compose...

– « des déléguées au comité de la commission des femmes »

– ...

Les déléguées ont pour tâche de sensibiliser la sous-fédération s'agissant des intérêts des femmes et des difficultés qu'elles rencontrent dans l'environnement professionnel représenté, au sein du syndicat et dans la société, d'une part, et de s'impliquer au sein de la sous-fédération en faveur des objectifs et des requêtes des femmes SEV, d'autre part. En

contre-partie, elles se font les porte-parole des préoccupations de la SF au sein de la commission des femmes SEV.

Le comité des femmes SEV peut encore proposer d'autres femmes au colloque de formation/à la conférence des femmes en vue de leur élection audit comité.

#### Motif

La politique de l'égalité est une tâche de direction et de coordination. Elle implique des femmes désignées en fonction de leurs connaissances spécifiques. Une mise en œuvre optimale n'est assurée que si celles-ci sont présentes dans tous les secteurs et à tous les échelons du syndicat. Elles doivent en particulier pouvoir aussi s'engager en faveur des aspects spécifiques des femmes en assumant une fonction impliquant des prises de décision.

La gent féminine recèle un potentiel important de futurs membres. Les aspects spécifiques aux femmes doivent cependant être pris au sérieux par le syndicat si l'on entend gagner durablement les femmes à notre cause. Des contacts étroits entre les différentes instances du SEV, en particulier entre les SF et les commissions, sont primordiaux. La commission des femmes entend faire bénéficier tous les membres d'un bon encadrement. Cela implique un contact étroit entre les membres et la commission. La représentante des femmes au sein d'une SF ne peut pas remplir sa tâche en faisant bénéficier tout un chacun de son activité, sans le soutien et le travail en coulisses de la commission des femmes.

La préposée à l'égalité au SEV forme avec le comité des femmes SEV le pool de con-

naissances portant sur les questions se rapportant aux sexes. Tous les membres du syndicat doivent pouvoir bénéficier des connaissances concentrées dans cette instance. Leur mise à disposition suppose cependant de bons contacts avec la surface.

#### Prise de position

Le comité SEV propose de refuser la proposition.

La proposition est trop restrictive. Le complément souhaité à l'article 1.9 empiète sur l'autonomie des sous-fédérations.

■ K13.009 – Commission des femmes SEV

#### Langage et iconographie non sexistes au SEV

#### Proposition

Avec effet immédiat, le SEV et ses sous-fédérations doivent utiliser un langage non sexiste dans tous les écrits et à la forme orale. Le SEV déclare donc comme contraignante l'utilisation du « Guide de formulation non sexiste » pour la langue française de la Chancellerie fédérale.

Il faudra aussi veiller à une formulation non sexiste dans les brochures (recrutement), le journal et autres canaux de communication et/ou éviter d'utiliser des illustrations de rôles dépassés.

A cet effet, le département de la communication lance une campagne de sensibilisation et met à disposition l'outil word <http://gendering.codeplex.com>.

#### Motif

« Les limites de mon langage signifient les limites de mon propre monde » (Ludwig Wittgenstein)

La langue et les images imprègnent notre pensée et notre représentation du monde. Tant que seule la forme masculine est utilisée là où il est question des hommes et des femmes, et que les femmes ne figurent pas dans les illustrations ou alors de façon sexiste, la société va peu changer: les femmes restent désavantagées – et pas seulement au niveau du langage et de l'iconographie.

Si nous voulons changer la perception des genres afin qu'elle soit égalitaire, nous de-

vons adapter au quotidien notre langage et l'iconographie. En utilisant résolument la forme neutre, c'est-à-dire féminine comme masculine, il est prouvé qu'on peut faire bouger les choses. Partout où il est question des deux sexes – et quand cela n'est-il pas le cas? – il faut explicitement les désigner. Cela s'applique en particulier aussi aux titres. Le langage et les illustrations du quotidien dans lesquels les femmes sont absentes ou, au mieux, « sous-entendues », sont une forme très subtile de discrimination envers elles. Comme on ne sait pas toujours si les femmes sont incluses dans certains propos, l'utilisation d'un langage non sexiste apporte de la clarté.

Les syndicats, l'économie, la société et les politiques continueront à avoir de la peine à trouver les mécaniciennes de locomotive, ingénieures et cadres dirigeants au féminin, membres, etc., si les femmes sont exclues de la langue et de l'iconographie.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

■ K013.010 – Section ZPV Biel-Bienne

#### Comptes de temps de travail sur toute la carrière

#### Proposition

Le SEV s'engage pour la création de comptes de temps de travail et de financement sur toute la carrière pour les départs à la retraite anticipée.

Le personnel peut, s'il le désire, transférer ses primes de fidélité, son solde d'heures supplémentaires et son compte de temps qui dépassent les 80 heures à la fin de l'année, ainsi que les suppléments de temps et les suppléments pour travail de nuit 2 et 3 dans un compte spécial de temps de travail sur toute la carrière.

On pourrait aussi prévoir que ce compte de temps soit complété par un compte de financement à partir d'un certain âge, qui serait alimenté par des pourcentages salariaux.

Le compte de temps de travail sur toute la carrière accompagne la collaboratrice ou le collaborateur et il est payé en cas



Giorgio Tuti, Barbara Spalinger et Manuel Avallone à la « tribune présidentielle »...

de décès ou de transfert dans une autre entreprise qui ne participe pas à un tel système. L'employeur doit administrer ce compte de temps et le compte de financement pour la retraite anticipée et l'alimenter par le biais d'un financement spécial avec un subside annuel.

Le choix de faire ou non un compte de temps de travail sur toute l'année appartient au/à la seul/e employé/e et non pas à l'employeur.

#### Motif

Le compte de temps de travail sur toute la carrière permet aux collaborateurs de prendre une retraite anticipée et de recevoir leur salaire encore pendant une durée délimitée.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- Les propositions K13.005, K13.006, K13.007, K13.010, K13.014 portent sur l'âge de la retraite.

- Le SEV va prendre en compte cette demande centrale de retraite anticipée, la thématiser lors des futures négociations avec les entreprises dans les diverses branches et soutenir les modèles de retraite anticipée.

■ K013.011 – Section LPV Ticino

#### Convention collective pour le secteur Cargo

#### Proposition

Le SEV met tout en œuvre pour réentamer des négociations avec les entreprises de transport ferroviaire des marchandises dans le but de pouvoir signer une convention collective pour le secteur Cargo.

#### Motif

L'environnement du transport ferroviaire des marchandises a considérablement changé ces dernières années en Suisse: de nouveaux acteurs sont apparus, s'accaparant des parts de marché importantes. Cependant, ces nouvelles entreprises ne considèrent pas qu'il est prioritaire de conclure des conventions collectives de travail, si bien qu'aucune d'entre elles n'a fait un pas dans cette direction. Les conséquences se

font clairement sentir et une fois de plus, la libéralisation du marché se répercute sur les conditions d'engagement des travailleuses et travailleurs.

Pour mettre un frein à cette tendance, il est crucial de reprendre les négociations pour introduire une convention collective de travail dans ce secteur, d'autant plus qu'aujourd'hui les entreprises CFF Cargo et BLS Cargo ne se trouvent plus en position privilégiée comme c'était le cas il y a quelques années.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- La proposition correspond aux revendications SEV.

■ K013.012 – Section LPV Ticino

#### Compensation du travail du samedi par de l'argent ou du temps libre

#### Proposition

La direction du SEV est priée de s'engager pour que le personnel des transports publics reçoive en compensation du travail du samedi de l'argent ou du temps libre.

#### Motif

Les employeurs traitent le travail effectué le samedi de la même manière que le travail effectué du lundi au vendredi. Comme le dimanche, le samedi est un jour très important pour les relations familiales et sociales.

Pour cette raison, on demande à ce que le travail du samedi soit traité de la même façon que le travail du dimanche, c'est-à-dire par l'octroi d'une compensation sous la forme d'argent ou de temps libre.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- La proposition sera intégrée dans le catalogue des revendications de la conférence CCT.

- Dans les requêtes adressées aux entreprises, des solutions dans le sens de la proposition seront demandées.

■ K013.013 – Section PV Ticino e Moesano

#### Diplômes d'honneur SEV

#### Proposition

Le SEV transmet aux membres affiliés au syndicat depuis 25 ans un insigne en argent. Pour une affiliation de 40 ans, c'est un insigne en or qui leur est remis ainsi qu'un diplôme d'honneur où figure la durée d'affiliation du membre.

A partir de 40 ans, et pour chaque décennie complète d'affiliation supplémentaire, un diplôme d'honneur est remis avec la durée de l'affiliation. Les diplômes d'honneur sont signés par le président du SEV et la section.

#### Motif

C'est un fait que l'être humain devient toujours plus vieux, donc que l'affiliation au SEV devient toujours plus longue. Cela signifie qu'à l'avenir il y aura toujours plus de membres qui fêteront plus de 60 ans d'affiliation au SEV. Cette longue fidélité au SEV doit absolument être prise en compte.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

■ K013.014 – Section VPT tpf Réseau urbain

#### Taux de productivité dans les entreprises de transports

#### Proposition

Le SEV étudie les possibilités de faire bénéficier le personnel des gains de productivité des entreprises, par exemple:

- En mettant sur pied des modèles de retraite anticipée attractifs pour le personnel soumis aux horaires irréguliers
- En améliorant les conditions d'obtention d'une retraite anticipée dans les entreprises qui la proposent déjà.

#### Motif

Chaque année, les entreprises de transports publics augmentent leur taux de productivité. Exemple TPF: pour les TPF en 2013, l'objectif est d'augmenter ce taux de 5%. C'est-à-dire, pour exemple: la ligne 5b des TPF avait une cadence de 15 minutes et était desservie par 4 bus en 2012. Dès l'horaire 2013, elle a toujours une cadence de 15 minutes mais n'est desservie plus que par 3 bus. Cette augmentation de productivité a pour effet de pé-

joindre les conditions de travail du personnel. Minutages plus serrés pour les courses-horaires: il faut faire «plus en moins de temps».

Les effets sur la santé et l'espoir de vie se font sentir. Les horaires irréguliers auxquels sont soumis une grande partie de nos collègues sont en outre un facteur aggravant.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- Les propositions K13.005, K13.006, K13.007, K13.010, K13.014 portent sur l'âge de la retraite.

- Le SEV va prendre en compte cette demande centrale de retraite anticipée, la thématiser lors des futures négociations avec les entreprises dans les diverses branches et soutenir les modèles de retraite anticipée.

■ K013.015 – Sous-fédération LPV Comité central

#### Décalage du changement d'horaires

#### Proposition

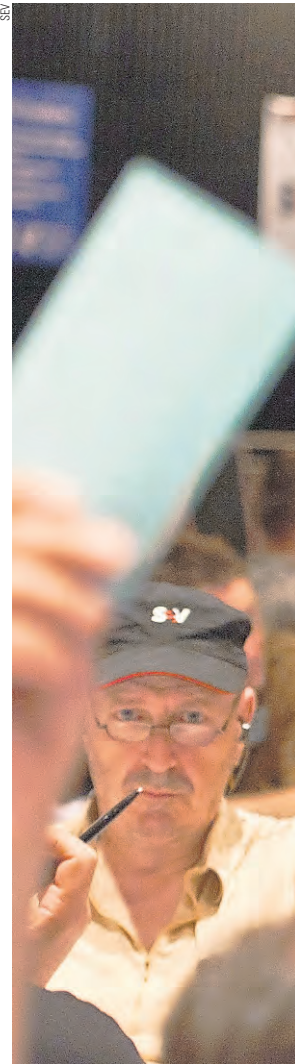
En collaboration avec la division Voyageurs CFF, le SEV s'engage pour le décalage du changement d'horaires.

Un tel décalage ne pouvant se faire qu'au niveau européen, le SEV demande aux CFF de transmettre cette proposition à la Communauté européenne du rail CER dans le but d'avancer le changement d'horaires annuel au week-end du passage à l'horaire d'hiver qui a lieu en automne.

De son côté, le SEV va demander à l'ETF de bien vouloir négocier cette proposition dans le cadre du dialogue social avec la CER.

#### Motif

La période actuelle du changement d'horaires, fixé à la mi-décembre, donc avant les jours de Noël, n'est pas favorable pour le personnel roulant comme pour les passagers.



Proposer, débattre puis voter: c'est ça le Congrès.

La fiabilité de la planification des interventions n'est pas donnée et entraîne chaque année de la frustration car les employés ne prennent connaissance que très tardivement de leur tableau de service pour les jours de Noël et du Nouvel-An. Pour la clientèle qui planifie des voyages en train durant les jours de fêtes, ce moment n'est pas non plus favorable: les billets et réservations sont à disposition au plus tôt six semaines avant le changement d'horaires.

La LPV est persuadée que la mesure demandée contribuera à augmenter la satisfaction de la clientèle et des collaborateurs. En plus, la planification et la gestion s'épargneront un week-end de travail d'adaptations.

#### Prise de position

Le comité SEV recommande d'accepter la proposition.

- A l'attention de la section Rail de l'ETF.

## CONGRÈS

Tous les documents relatifs au Congrès 2013 se trouvent sur notre site internet:  
[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



## Sous-fédérations

**Jeudi 16 mai** ■ **VPT**  
**10 h**

Foyer SEV  
Steinerstrasse 35  
Berne  
Commission centrale

**Samedi 15 juin** ■ **Commission féminine**  
**07 h 30**

**Lausanne**  
Gare CFF  
Sortie du groupe romand

Cette sortie du groupe romand de la commission féminine aura lieu le samedi 15 juin. Rendez-vous à la gare CFF de Lausanne à 7 h 30, départ à 7 h 50. Destination: les gorges de l'Aar. Inscription obligatoire jusqu'au vendredi 7 juin auprès de Danièle Dachauer, tél. 079 262 87 71.

**Samedi 23 novembre** ■ **VPT**  
**10 h**

Martigny-Croix  
Salle de l'Eau-Vive  
Assemblée romande 2013

Notez d'ores et déjà cette date dans vos agendas!

## Sections

**Mercredi 29 mai** ■ **ZPV Biel/Bienne**  
**17 h**

Salle de la Geno  
Genossenschaftstrasse 18  
Nidau  
Assemblée générale

Elle sera suivie par le verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus.

Vous trouverez plus d'informations sur le site : <http://zpvbielbienne.ch>. Le tractanda et le PV de la dernière assemblée seront affichés dans les locaux, et envoyés par mail aux actifs, ainsi qu'aux intéressés sur demande à : [denis.babey@gmail.com](mailto:denis.babey@gmail.com). Pour info, cette année, le pique-nique des AT aura lieu le 28.07.2013 à la cabane du Moto Club Péry à Péry. Tous les AT et les retraités sont cordialement invités, plus d'info sur <http://zpvbielbienne.ch>. **Le comité**

**Vendredi 31 mai** ■ **SBV Arc jurassien**  
**18 h 30**

Restaurant Romand  
Place Centrale  
Bienne  
Assemblée de printemps

Jürg Hurni, secr. syndical SEV, sera notre invité. Après l'assemblée, le repas sera offert. La traduction français-allemand simultanée sera assurée. Les propositions que vous souhaitez soumettre à l'assemblée sont à faire parvenir par mail à [arcjurassien@sbv-online.ch](mailto:arcjurassien@sbv-online.ch). Inscription à l'assemblée et au repas à envoyer jusqu'au 25 mai à René Zürcher au 078 825 66 90 ou à [arcjurassien@sbv-online.ch](mailto:arcjurassien@sbv-online.ch). Venez nombreux!

## Loisirs

**Lundi 27 mai** ■ **60<sup>e</sup> rencontre internationale des agents de train**  
**12 h**

Rotterdam  
Hôtel Blijdorp  
Des agents de train de différentes nations se rencontrent pour un échange interculturel et convivial. Infos: <http://zugbegleiter.com>

**Samedi 22 juin** ■ **USSC badminton**

St-Gall Sporthalle  
Schönenwegen  
13<sup>e</sup> championnat suisse

## Elections complémentaires CoPe Infrastructure

### Recommandation de vote des sous-fédérations BAU et VPV



**François Ducommun** (1966)

Agent du mouvement de formation, puis spécialiste à K-IT, il a également travaillé à la réalisation de nombreux projets informatiques. Il est aujourd'hui actif à I-ET-TC.



**Andreas Bieri** (1970)

Conducteur de véhicules moteurs, monteur spécialisé lignes de contact, formateur pour les cours de sécurité et sur les lignes de contact. Il est à la CoPe I-IH-RME depuis 2011.

François Ducommun et Andreas Bieri ont su acquérir de l'expérience dans leur surface. Ils remplaceront les membres sortants de manière idéale, continuant ainsi à couvrir tous les groupes de métiers.

## Pensionnés

**Jeudi 16 mai** ■ **PV Neuchâtel**

Plasselb –  
St-Silvester  
Course pédestre

La Chaux-de-Fonds: dép. 8h02, Neuchâtel: dép. 8h36, Fribourg (bus): dép. 10h02, Plasselb: arr. 10h26.

Non-marcheurs: La Chaux-de-Fonds: dép. 10h02, Neuchâtel: dép. 10h36, Fribourg (bus): dép. 12h02, Plasselb: arr. 12h30.

Repas au restaurant « Zum Försterhaus » avec le menu du jour (env. 18 fr.). Titre de transport: AG ou CJ ou carte multijours. Le programme détaillé peut être demandé à Yvan Renevey. Inscriptions jusqu'au lundi 13 mai chez: Yvan Renevey, 032 725 62 88, ou [renevey26@gmail.com](mailto:renevey26@gmail.com).

**M. Quartier**

**Jeudi 16 mai** ■ **PV Jura**

Campagne  
fribourgeoise  
Groupe des marcheurs

Rendez-vous à 8h10. Départ du train à 8h20.

La campagne fribourgeoise, avec nos collègues neuchâtelois qui sont invités à participer à toutes nos sorties. Train Delémont-Fribourg-Plasselb arr. 10h26. Marche Plasselb-Saint-Sylvestre. Repas au Restaurant zum Försterhaus, menu du jour. Continuation pédestre pour Giffers. Départ du bus 17h05, Fribourg, départ du train 17h34, Berne-Bienne-Delémont, arr. 19h18.

Marche d'environ 3 heures avec possibilité de s'arrêter avant. Titre de transport: AG CJ ou carte multijours. Inscription jusqu'au lundi 13 mai à 12h auprès de Lucien, tél. 032 422 57 73.

**Mardi 28 mai** ■ **PV Genève**

Val-de-Travers  
Sortie de section

Attention: programme partiellement modifié! Les CFF ont refusé notre réservation dans le train partant à 8h14 de Cornavin. Nous devons utiliser un train RegioExpress et changer de train à Lausanne, arr. 8h39/dép. 8h45. Là, nous recollerons au programme de la sortie.

Conséquences:

De Ge-Aéroport, départ 7h36 et changement à Cornavin (pour le RegioExpress Romont)

De Cornavin, départ 7h51 (RegioExpress pour Romont), départ en principe de voie 1. Vérifiez sur le téléaffichage!

De Nyon, départ 8h07 (RegioExpress pour Romont) et changement à Lausanne.

Les RegioExpress sont assurés par du matériel ultramoderne à deux étages. Un peu de baume, pour cette diane plus matinale! Remarque du secrétaire: « Exclamation de notre petite-fille, à l'entrée du wagon: il y a même 3 étages et une montre! »

Rappel du programme: nous nous rendons tout d'abord à Môtiers (NE) pour visiter à choix la maison Mauler, grands vins mousseux, ou l'Absinthierie du Père François. Nous reprendrons le train à 11h57 pour La Presta Mines d'asphalte où nous sera servi le repas. Au menu: jambon cuit dans l'asphalte et tout ce qu'il faut avec!

Cette journée vous est offerte au prix de 50 fr. par personne, membre ou conjoint. Ce prix comprend les visites avec dégustation, le repas, les boissons, le café ou le thé. Titre de transport: carte journalière avec abonnement 1/2 ou abonnement général. Inscription: en versant 50 fr. par participant(e) jusqu'au 21 mai 2013. Profitez de commander votre agenda avec le même bulletin, merci.

**Bob**

**Mardi 11 juin** ■ **Retraités TL & Métro**  
**7 h 30**

Parc du  
Vélodrome  
Sortie poisson  
Neuchâtel-Praz-Vully

Café et croissant sur le bateau. Repas de midi à Praz-Vully: potage du jour, filets de perches meunière à la mode du patron, sauce mayonnaise. Coupe Bel Air et café. TOUT COMPRIS pour le prix de 95 fr. par personne. Autres boissons à charge des participants. Possibilité inscriptions pour collègues retraités TL et commune de Lausanne ou amis auprès du président Roland Bergmann, 021 624 64 14, natel 079 688 57 16 ou du secrétaire, Marc Gay-Crosier, 021 634 89 51 ou 079 666 48 04, jusqu'au 24 mai.

Départ du retour aux environs de 16h. Et Lausanne arrivée vers 18h.

**Le comité**

Attention: programme partiellement modifié

## Pensionnés (suite)

**Mercredi 19 juin** ■ **PV Vaud**

Balcon du Jura – Les Rasses  
Sortie d'été

**Inscription jusqu'au 29 mai** par carte postale adressée à:  
**René Guignet,**  
**Route d'Aubonne 9a,**  
**1304 Cossonay,**  
ou par courriel à:  
**rene.guignet@hotmail.ch**  
en mentionnant: nom, prénom, adresse et nombre de personnes.

Pour la prise en charge des frais du repas et des boissons (Bonvillars pour le blanc et Cep Rouge, eaux minérales et café), une participation de CHF 60.– vous est demandée. Cette dernière sera encaissée durant le voyage d'aller et nous vous remercions d'avance de prévoir la monnaie en conséquence.  
Titre de transport: carte annuelle de voyage, carte journalière ou billet à demi-prix à destination de «Les Rasses, Grand-Hôtel».

Nous vous proposons de découvrir sous un soleil que nous n'espérons pas avare de ses rayons, le magnifique panorama qui nous est offert depuis le balcon du Jura.

Programme: départ de Lausanne à 9h45, depuis la voie 8 avec l'ICN 1521. Nous arriverons à Yverdon-les-Bains à 10h05 sur la voie 2. Il y aura lieu de vous déplacer rapidement, en direction du quai 1, côté Neuchâtel, pour embarquer dans le train pour Ste-Croix, dont le départ a lieu à 10h12 de la voie B3.

Profitez de la vue exceptionnelle que vous offre l'ascension en direction de la cité des boîtes à musique perchée à une altitude de 1095 m.

Vous aurez alors une demi-heure d'attente, pour découvrir les environs de la gare ou, pour les plus assoiffés, vous rafraîchir au buffet de la gare. A 11h31, nous monterons dans le car postal en direction des Rasses. Tout au long du trajet, vous pourrez vous en mettre plein les yeux en admirant le panorama offert sur le lac de Neuchâtel et ses abords.

A l'arrivée aux Rasses, nous rejoindrons le Grand-Hôtel situé à proximité de l'arrêt postal, pour un apéritif bien mérité. Repas de midi: soupe à la crème d'asperge, émincé de bœuf au vin rouge, gratin dauphinois et légumes verts et tarte aux fruits, café ou autre boisson chaude pour finir. Vous aurez droit à un petit moment de divertissement, par notre animateur maison.

A 15h27, il sera temps de reprendre le car postal direction Ste-Croix. A 16h11, nous embarquerons à nouveau sur une composition de la compagnie Travys, direction Yverdon-les-Bains, arrivée à 16h47. Nous aurons alors 6 minutes pour embarquer dans le train de 16h53 partant du quai 1, direction Lausanne, arrivée à 17h15. Nous nous réjouissons d'avance de votre nombreuse participation. Recevez nos amicales salutations.

*Votre comité*

## Assemblée des délégués FSG du 9 avril

# 50 ans déjà!

**Les délégués, membres de la commission de gestion et invités de la Coopérative des maisons de vacances et de ski des cheminots se sont retrouvés à Grindelwald pour la 50<sup>e</sup> assemblée des délégués.**

Le président Markus Kaeser a remercié les deux membres d'honneur Bruno Krattinger et Andi Lüthi ainsi que Jürg Hurni, organisateur du tournoi de jass. Cette assemblée a été l'occasion de revenir sur l'histoire de la coopérative, dont l'assemblée de fondation avait lieu le 9 avril 1953. Un record de nuitées: Samedan en 1962 avec 204 semaines louées. Il y a aussi des objets qui étaient peu rentables et dont la FSG a dû se séparer (Giens en France et Bluche-Montana). Les appartements actuels à Grindelwald, Samedan et Bettmeralp ont demandé beaucoup d'énergie, d'investissements et d'heures de travail qui ont été récompensés par la grande satisfaction des visiteurs. La FSG peut se targuer d'avoir un bon outil de travail, avec des appartements attractifs, de bonnes prestations et une gestion professionnelle. La collaboration avec Reka et interhome valent la peine. L'année 2012 peut être considérée comme une bonne année: le fait que le taux d'intérêt ait pu être diminué de 0,5% l'année précédente n'y est pas étranger. Une planification financière prudente et le respect du budget d'entretien ont permis d'arriver à un bénéfice avant amortissement de CHF 349 177.92. Après amortissement, le bénéfice est de CHF 2677.92, qui sera reporté sur l'année suivante. La commission de gestion a attesté que la te-

nue des comptes était bonne et le financement solide. Le rapport de gestion ainsi que le budget prévu pour 2013 ont été acceptés à l'unanimité par les 13 votants. Jürg Schneider, comptable, a été remercié pour son excellent travail. Le président Markus Kaeser a remercié Erwin Schwarb, président de la commission de gestion sortant: quelques mots et une bonne bouteille de vin. Sia Lim, adjointe à l'administrateur des finances SEV, lui succédera. Ursula Lüthi, responsable du personnel SEV, reprend quant à elle la place laissée vacante par Sandro Rubin. Toutes deux ont été élues à l'unanimité. La prochaine assemblée des délégués et assemblée générale aura lieu le 25 mars 2014 à Berne. Y seront élus un nouveau président et un nouveau comptable, Markus Kaeser et Jürg Schneider quittant leur fonction à la fin 2013. Après le repas pris en commun, certains ont profité de visiter la maison de vacances de Grindelwald.

*Ursula Lüthi/Hes*

### www.fsg-ferien.ch

Sur internet, vous trouverez des informations sur les maisons de vacances. Tous les membres SEV sont, de par leur appartenant au syndicat, membres collectifs de la FSG et ont droit à un rabais de 10% sur les prix de base. En tant que membre individuel, vous pouvez profiter de 10% supplémentaires! Dans les téléchargements proposés sur le site, vous pouvez notamment consulter les statuts et le rapport de gestion. Les réservations peuvent également être transmises par téléphone au 031 911 46 88.

### Décès

**Joseph Bastian**, Villaz-St-Pierre; décédé dans sa 75<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Roger Bugnon**, maître artisan retraité, Lausanne; décédé le 21 avril dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Guido Caviezel**, chef de train retraité, Lyss; décédé le 24 avril dans sa 80<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

**Pierre Cettou**, retraité, Massongex; décédé le 23 avril dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Georges Currat**, retraité, Bulle; décédé le 18 avril dans sa 97<sup>e</sup> année. VPT tpf Rail.

**Suzanne Dargier**, cuisinière, Courgenay; décédée le 18 avril dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Jura.

**Charles Degoumois**, mécanicien retraité, Lavey-Village; décédé le 26 avril dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Paul Despont**, retraité, Givisiez; décédé le 29 avril dans sa 96<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Fritz Haldemann**, chef de train retraité, Vallorbe; décédé le 17 avril dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Hedwig Kuhn**, Bellmund; décédée le 11 avril dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

**André Légeret**, retraité, Chexbres; décédé le 26 avril dans sa 91<sup>e</sup> année. VPT tl.

**Michel Monney**, chef de groupe retraité, Bienne; décédé le 10 avril dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.

**Marie-Louise Pianaro**, veuve de Willy, Noiraigue; décédée le 18 avril dans sa 77<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Henri Pinget**, retraité, Broc; décédé le 25 avril dans sa 90<sup>e</sup> année. VPT tpf Rail.

**Jeanne Robert**, veuve de Marcel, Neuchâtel; décédée le 18 avril dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

## 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, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch Prépresse: 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 23 mai 2013. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 16 mai à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 13 mai à 10 h.



Séance du comité central VPT à Davos les 3 et 4 avril 2013

# La VPT, toujours aussi dynamique !

**La séance du comité central s'est déroulée à Davos. Elle était organisée par Felix Murk.**

Nous nous trouvons en face de la gare de Davos Platz dont la ligne ferroviaire est en réfection depuis le début avril. De Klosters nous avons terminé le parcours en bus. C'est un paysage magnifiquement enneigé qui nous accueille.

Peter Bernet ouvre la séance, il a le plaisir de saluer tous les participant(e)s, il salue également la présence de nos deux traducteurs, Vincent Brodard et Hans Bieri. Vincent Leggiero (Gatu) reçoit un accueil particulier car il siège au comité central pour la première fois en remplacement de Peter Bernet.

Gilbert salue l'assemblée et plus particulièrement Vincent, il remercie Felix pour l'organisation de ce comité. Il souhaite garder le principe qu'un membre de la commission centrale dirige la séance, cela lui permet de se concentrer et d'être à l'écoute de tous les membres présents.

Le règlement de gestion VPT a subi un petit toilettage, des modifications rédactionnelles ont été apportées à ce dernier. Ces modifications ont fait l'objet de nombreuses discussions, ce qui prouve que les membres sont sensibles à l'éventuelle rigidité du règlement. Notre président dit que le règlement n'est pas «figé dans le marbre», la VPT est ouverte d'esprit, il est à noter que ces modifications visent à améliorer sa compréhension. Elles sont acceptées par le comité central.

Le comité central se pose la question de savoir s'il faut voter une résolution à l'assemblée des délégués. Le comité décide que s'il y a un sujet concret au moment de l'assemblée, il est important de le faire.

Les cartes agression ont été étendues à tout le territoire suisse, il est à relever que 4 sous-fédérations ont travaillé



Peter Bernet et Gilbert D'Alessandro.

ensemble sur le sujet, le président central trouve ces collaborations réjouissantes et importantes pour le SEV. Les collègues et les entreprises doivent être sensibilisés à ce problème, lors d'agression aussi bien verbale que physique, la carte agression doit être remplie. Nous sommes payés pour être au service du public mais pas pour nous laisser insulter. A Fribourg un «connard enclé» a coûté 10 jours plus une amende à son auteur. Belle preuve de respect de la part de la justice...

Une grande manifestation de défense du service public sera organisée par l'USS, une participation de la VPT est souhaitable, environ 1000 membres présents serait considéré comme un succès. Le SEV réfléchit encore à la date et la manière de faire. Le SEV a une certaine influence (leadership) dans le domaine du service public.

Le recrutement a été un point important de notre séance, après une année 2011 retentissante, 2012 s'est classée comme satisfaisante. Le nombre d'admissions au SEV durant les premiers mois de l'année 2013 n'est pas très bon, toutefois au prorata la moyenne VPT est bonne. Le nombre de décès de membres retraités est en partie responsable de la différence constatée entre 2011 et 2012. Deux coachs recrutement seront engagés par le SEV pour une durée de 2 ans. Les coachs seront mis à contribution pour les sections CFF en particulier, toutefois si une ETC souhaite des conseils ils pourront faire appel aux coachs. Les sec-

tions ETC sont encadrées par des secrétaires syndicaux, ils sont les coordinateurs des actions dans les sections qui leur sont attribuées. Il est important de recruter de nouveaux membres, chaque nouveau collègue doit être informé de l'importance de rejoindre notre syndicat afin d'avoir de bonnes conditions de travail.

La commission centrale va réfléchir pour soutenir le recrutement d'une autre façon. L'aspect financier ne devrait pas être le seul à motiver le recruteur.

Le comité SEV n'a pas chômé en 2012, ce ne sont pas moins de 10 comités, 1 séminaire, 10 CCT validées, 40 propositions dont 2 VPT traitées, qui ont occupé ce dernier.

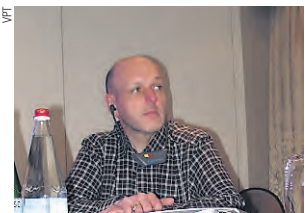
## Changement au comité central

Danièle Dachauer, vice-présidente VPT fort appréciée, a fait valoir son droit à la retraite pour la fin de l'année 2013, après de nombreuses années passées au service de notre sous-fédération. Pour la remplacer le comité central proposera Ueli Müller, membre du comité central de langue allemande, ceci afin de maintenir l'équilibre linguistique, le président étant un Suisse romand. Ueli est âgé de 44 ans et est maçon de formation. Il a également été professeur d'auto-école. Il travaille comme chauffeur de bus au STI et a rejoint le SEV il y a 12 ans. Homme fort sympathique, participant avec aisance aux séances et faisant preuve de beaucoup d'intérêt, Ueli serait sans conteste le vice-président idéal. Le comité central recom-

mande vivement aux membres de l'assemblée des délégués d'élire Ueli Müller à la vice-présidence de la VPT.

Les assemblées des branches se sont déroulées dans de bonnes conditions. La branche Rail a réuni 60 personnes, Bruno Müller a remis son mandat de président que je reprendrai avec effet au 1.1.2014. Un médecin du travail a donné un exposé très intéressant sur les problèmes liés aux horaires irréguliers.

La branche Gatu avait invité des membres de la police des



René Tschantz reprendra la présidence de la branche Rail.

chemins de fer qui ont parlé de la sécurité dans les transports publics. La branche Navigation a eu un exposé sur le nouveau règlement des cordages, ce fut également une belle journée. La branche Retraités comptait 90 personnes, les thèmes testament et héritage expliqués lors de cette journée ont été bien accueillis par les participants.

En raison des problèmes liés à la perte de trafic cargo BLS le comité central a écrit une lettre de soutien aux mécaniciens PV, il a également envoyé une lettre à Urs Mächler, PC LPV, ainsi qu'à Jérôme Hayoz, responsable SEV des BLS. Ajoutons qu'une résolution visant une CCT pour le domaine touristique a été remise à Peter Peyer, responsable SEV de ce domaine, afin qu'il la présente aux patrons des RMS.

Une lettre a été envoyée au Premier ministre Ponta de Roumanie, ainsi qu'à Aurel Radu, directeur Metrorex et Sorin Oprescu, maire de Bucarest, pour défendre le renouvellement de la CCT échue en mars dernier. Les employés du

métro de Bucarest ne seront plus des employés de l'Etat mais deviendront employés de Metrorex avec un salaire inférieur d'environ 30%. Le renouvellement de la CCT empêcherait ce dumping salarial. Johan Pain s'occupe de ce dossier avec conviction, nous n'en doutons pas...

La VPT souhaite animer le congrès 2013, à certains moments ses membres porteront un tee-shirt avec inscription «oui au service public». Lorsque les dires des invités politiques ne correspondront pas avec les convictions syndicales, les membres VPT feront tourner un foulard de couleur rouge. Cette idée sera proposée au SEV. Nous combattons également les propositions qui vont à l'encontre de la VPT et de la cohésion SEV, par exemple la pondération des voix, celle-ci doit rester telle que nous la connaissons.

Christian Florin, chef de l'infrastructure du Rhätische Bahn invité de notre comité, nous a présenté l'infrastructure de son entreprise, exposé très apprécié du comité central. Une réflexion est menée pour savoir si la commission continuera à inviter un patron de la région ou s'il faut plutôt axer l'invitation vers du syndicalisme.

Hans Bieri, qui prend sa retraite, remercie le comité central d'avoir pu travailler avec lui. Peter Bernet remercie chacune et chacun de la bonne participation, il remercie les traducteurs de leur excellent travail. Gilbert D'Alessandro est enchanté de ces séances où tous les membres ont pris la parole, ce comité a été très vivant, les différents points de vue ont pu être entendus, et nous quittons Davos avec le sentiment d'avoir vécu un comité constructif.

Gilbert remercie Peter pour avoir parfaitement dirigé les séances, il remercie Felix de nous avoir concocté un séjour de qualité, il nous remercie aussi d'avoir été actifs durant ces journées. René Tschantz

Claude Gaille n'a pas l'intention d'aller au congrès SEV pour se taire

# Un président trois fois fâché

**1) Inadmissible fiscalisation de la carte FVP des contrôleurs ; 2) trop grande tolérance de la part des CFF envers les resquilleurs ; 3) violence dans les transports publics. Voilà les trois thèmes qui fâchent le président de la section ZPV Léman. Et il a envie de le faire savoir au congrès que notre syndicat tiendra les 23 et 24 mai prochains à Berne.**

Le chef de train Claude Gaille, président de la section ZPV Léman, est très remonté pour trois raisons. Premièrement, il n'accepte pas que le fisc impose la carte FVP (facilités de voyage pour le personnel des transports publics). Cette carte a une valeur de 2000 francs (2400 fr. dès 2014). Dans leur déclaration d'impôts, les contrôleurs doivent ajouter cette somme dans la colonne de leurs revenus. Jusqu'à l'année passée, ces 2000 francs pouvaient être soustraits à la déclaration d'impôt pour autant que le contrôleur arrive à justifier 40 trajets professionnels en train «en réserve de service» (c'est-à-dire revenir sur son lieu de prise de service sans effectuer le contrôle des titres de transport mais en devant être prêt à donner un coup de main à sa ou son collègue en cas de nécessité). Mais les CFF ont décidé de faire figurer sur la fiche de paie cette somme comme un revenu alors que la quasi-totalité des contrôleurs continue à effectuer en une année plus de 40 trajets «en réserve de service». «Avec mon comité de section, nous demandons que les CFF se mettent de notre côté et fassent pression sur les directeurs cantonaux des finances pour défiscaliser nos FVP comme ils le font du reste pour les mécaniciens!»

## Nombreux resquilleurs

Le deuxième sujet de fâcherie de Claude Gaille, c'est la quantité «astronomique» de personnes qui voyagent sans billets et qui déclarent ne pas avoir d'argent sur eux pour payer leur billet (et l'amende). Cela contraint les contrôleurs à remplir le «Formulaire 7000» destiné au service des contentieux des CFF. «Je sais que cela ne plaît pas aux instances centrales de notre syndicat, ni à la direction générale des CFF que je dise cela, mais sur plus de 2000 formulaires que j'ai relevés en début d'année, les trois quarts proviennent de clients d'origine étrangère – en majeure partie des requérants d'asile – qui voyagent sans titre de transport. Y a-t-il des conséquences pour ces resquilleurs? Les CFF réussissent-ils à se faire payer les titres de transport? Nous ne recevons pas de réponses à ces questions, mais nous savons que de très nombreux «Formulaires 7000» restent

impayés. Pour ma part, j'estime simplement que nous devons tous être égaux devant la loi.»

## Absent suite à une agression: accident ou maladie?

Enfin, troisième cause de la mauvaise humeur de Claude Gaille: les agressions. «Je reconnais que soit les CFF, soit le

président du SEV Giorgio Tuti et le président central de la ZPV Andreas Menet avec Claude Hêche, président de la commission des transports au Conseil des Etats. Ce dernier a suggéré de lancer une étude scientifique sur le phénomène de violence dans les transports publics. Etude qui servirait de base pour une action politique. Le nom du criminologue et commandant de la police jurassienne Olivier Guéniat a été avancé pour piloter cette étude qui sera cofinancée par le SEV.

«**Nous demandons que les CFF se mettent de notre côté et fassent pression sur les directeurs cantonaux des finances pour défiscaliser nos FVP.**»

SEV, notamment par le biais de sa carte agression encartée récemment dans contact.sev, ont fait et font de grands efforts pour lutter contre les agressions. Mais on ne pense pas assez aux contrôleurs qui ont été agressés et qui n'arrivent plus à reprendre leur travail. Je connais le cas de trois collègues qui, suite à une agression, ont été mis en retraite anticipée. J'estime qu'une absence de son poste de travail suite à une agression doit être

tourner à son poste de travail pour une durée indéterminée, doit être considéré, selon Claude Gaille, comme victime d'un accident et non atteint d'une maladie.

## Etude scientifique sur les agressions

Dans le domaine de la lutte contre les agressions, Claude Gaille s'attend à une plus grande implication de la part du pouvoir politique. Il s'est dernièrement entretenu avec le

## Rendez-vous au congrès

Lors de l'assemblée des délégués de la sous-fédération ZPV, qui aura lieu le mercredi 22 mai, et lors du congrès des 23 et 24 mai, Claude Gaille est déterminé à monter à la tribune pour questionner les autorités centrales de la ZPV et du SEV sur l'un ou l'autre de ces trois sujets – ou carrément sur les trois – qui lui tiennent à cœur et qui le fâchent.

Alberto Cherubini



Claude Gaille s'attend à une plus grande implication de la part du pouvoir politique pour lutter contre les agressions.



Angle droit

# Un fou du volant ou un sauveur?

Un cas de protection juridique traité par le SEV.

**Notre membre, T., a fait une demande de protection juridique professionnelle en raison d'un excès de vitesse. Il a dépassé la vitesse autorisée (80 km/h) de 37 km/h et a été accusé de violation grave des règles de circulation.**

Lorsqu'il s'agit de la propre faute de la personne incriminée, le SEV ne garantit pas la protection juridique (voir ci-contre, article 4 de la protection juridique SEV). Dans le cas présent cependant, il s'avère que T. a quasiment reçu l'ordre de rouler trop vite. La raison? Une machine de chantier ferroviaire qui prend feu et un gros

danger pour les pompiers en raison des lignes de contact. Seul T. était joignable et pouvait rejoindre le lieu à temps pour supprimer le courant des lignes de contact, plus exactement le mettre à la terre.

Il s'agissait donc d'un cas d'urgence, car les pompiers n'avaient pas réalisé le danger de la situation. Il fallait donc éviter le pire. T. s'est rendu très rapidement sur les lieux sans faire attention au compteur de la voiture. Pouvoir agir rapidement sur le lieu de l'accident était sa priorité.

#### L'avocat intervient

Suite à sa demande de protection judiciaire, le SEV a mis de suite un avocat à disposition de T. Celui-ci a im-

médiatement demandé au procureur de laver T. de tout soupçon de violation grave des règles de circulation. La raison invoquée: T. avait le droit d'agir ainsi pour essayer de sauver la vie des personnes sur place et les préserver d'un danger imminent. Il s'agissait d'une nécessité licite dans le sens de l'article 17 du Code pénal suisse, ou encore d'un état de nécessité excusable comme le prévoit l'article 18, alinéa 2 du Code pénal. Et s'il avait commis un acte punissable comme le stipule l'article 18, alinéa 1 du Code pénal, il aurait néanmoins dû être puni plus légèrement que prévu par la loi, puisqu'il y avait des circonstances atténuantes (article 48a du Code pénal).

#### Etat de nécessité licite

Le ministère public a conclu que la nécessité était telle qu'on pouvait annuler l'infraction. La vie des pompiers primait sur le dépassement de 37 km/h sur une autoroute, peu fréquentée si tard dans la nuit. De plus, T. était l'unique monteur à disposition, la seule personne qui pouvait prendre en charge cette situation délicate. Et comme l'incendie s'était déclaré dans un quartier résidentiel, on ne pouvait pas traîner avec le travail d'extinction. T avait

donc agi selon un état de nécessité licite. Il a été acquitté. Les frais de procédure et autres frais ont été pris en charge par l'Etat. L'Office des véhicules a suivi le jugement du ministère public et a renoncé à prendre des mesures administratives.

*L'équipe de la protection juridique*

## INFO

### Article 4 du règlement de protection juridique SEV

#### Restrictions

4.1 Sont exclus de l'assistance judiciaire, en règle générale:

- les faits qui ont eu lieu avant l'entrée du membre au SEV ou qui nous sont transmis après l'annonce d'une résiliation du sociétariat SEV;
- les différends entre membres SEV;
- les cas provoqués de manière intentionnelle ou par négligence grave du membre.

## INFO

### Article 17, Code pénal suisse

#### Etat de nécessité licite:

quiconque commet un acte punissable pour préserver d'un danger imminent et impossible à détourner autrement un bien juridique lui appartenant ou appartenant à un tiers agit de manière licite s'il sauvegarde ainsi des intérêts prépondérants.

## 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](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Vaud

# Inauguration de la remise en service du funiculaire Les Avants–Sonloup

**Jeudi 2 mai a eu lieu l'inauguration du funiculaire Les Avants–Sonloup (LAS) après sa réfection complète (infrastructure, mécanisme de traction, câble, etc.).**

En gare des Avants, M. Georges Oberson, directeur du GoldenPass, accueille et souhaite la cordiale bienvenue aux nombreux invités ainsi qu'aux personnes attachés à leur funiculaire LAS. Il est chaleureusement félicité par M. Laurent Wehrli, syndic de Montreux, qui en profite pour remercier vivement les valeureuses équipes spécialisées du GoldenPass ainsi que toutes entreprises partenaires impliquées dans ces travaux réalisés avec soin et professionnalisme. M.

Pierre-André Ottoz, représentant de l'Office fédéral de la Culture (OFC), reconnaît sans ménagement la valeur inestimable du patrimoine qui vient d'être sauvegardé. Après les traditionnels discours officiels, un ruban symbolique est coupé, permettant aux invités d'embarquer en fanfare vers la station supérieure de Sonloup où un généreux apéritif est servi. L'extraordinaire machinerie située là-haut est d'ailleurs restée ouverte tout l'après-midi, faisant la joie des nombreux intéressés.

#### Plusieurs mois de travaux

De juin à décembre 2012, une kyrielle de spécialistes se sont penchés au chevet du vénérable funiculaire plus que centenaire. De gros travaux de rénovation et de modernisation ont été consentis pour près de

2,5 millions de francs. Ouvert en 1910 et publié à l'inventaire des remontées à câbles de l'Office fédéral de la culture, le funiculaire LAS d'une longueur de 523 mètres, grimpant sur une pente vertigineuse de 54,5%, transporte vaillamment plus de 20 000 voyageurs et lugeurs chaque année. Ayant préservé cette ligne unique, le GoldenPass l'a modernisé en gardant strictement l'esprit d'origine (structure métallique renforcée, bancs en bois et livrée extérieure peinte en rouge). La «boucle inductive» permettant la commande automatique a été consciencieusement conservée et des caméras permettent au centre d'exploitation des trains à Montreux de gérer à distance toute l'installation. Au sommet, à Sonloup, la salle de commande est toujours bien

visible de l'extérieur. Cette incroyable machinerie reste un véritable joyau; comme par exemple la roue d'entraînement garnie de dents en bois qui viennent d'être toutes changées comme chaque 30 ans environ, ce qui évite de remplacer la roue au complet. Le LAS est aujourd'hui prêt à poursuivre son chemin parcouru jusqu'à son centenaire, que nous avons dignement fêté en septembre 2010. Il fera toujours partie intégrante du décor des Avants; pas seulement dans le paysage, mais tout autant dans le cœur de la popula-

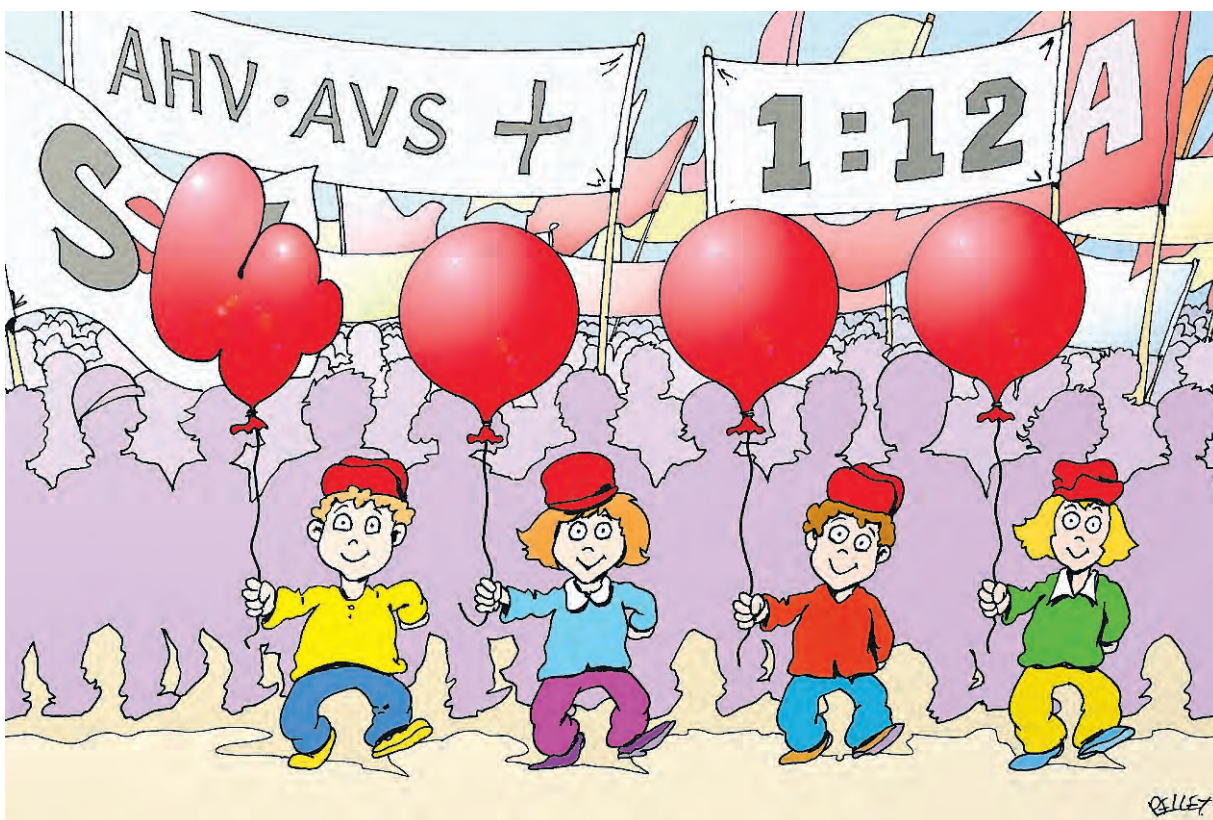


Notre collègue Jean-Claude Cochard a été un ardent défenseur du funi des Avants, il en a même écrit un passionnant historique.

tion que dans ceux des lugeurs et des visiteurs de passage. Indissociable de la vie des Avants, le funiculaire rouge conduisant à Sonloup est plus qu'un moyen de transport: c'est le symbole du Paradis des Narcisses, toute une région tournée vers l'accueil.

com.

## PELLET PIOCHE: La Fête du Travail et ses revendications...



## EN VITESSE

### Chantier CEVA

Les syndicats Unia, Syna et SIT ont dénoncé une entreprise genevoise d'échafaudages, notamment responsable des travaux d'échafaudage sur le «chantier du siècle», le CEVA.

Echami avait déjà été épinglée par la commission professionnelle paritaire de la branche pour de «graves manquements» dans une lettre du 18 avril, qui recommandait à la direction générale du génie civil de suspendre le recours à l'entreprise par les entreprises publiques.

Heures de travail interminables, heures supplémentaires non payées, travail à la tâche, sous-enchère salariale... Cette entreprise est dans le collimateur des syndicats et de la commission paritaire depuis plusieurs mois.





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.

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.**

D'autres informations se trouvent sous [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch).

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](mailto: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](mailto:markus.wittwer@bluewin.ch)

**Formation**



**Coulisses du SEV et brève visite au Palais fédéral**

Tu es membre SEV et convaincu/e de l'importance du travail syndical, tu aimerais t'engager activement et participer à l'action du SEV? Plusieurs possibilités s'offrent à toi. En effet, le SEV a une structure de milice très développée, où toute personne intéressée et engagée est la bienvenue. Ce cours te permet de t'intégrer dans l'organisation du SEV et d'accéder à nos stratégies et objectifs syndicaux.

Notre but est de mettre nos membres au centre des activités syndicales. Pour toi, il s'agit d'une porte ouverte vers une carrière syndicale.

**Description** – Tâches et objectifs du SEV  
– Au centre de l'organisation : la section  
– Le rôle du membre au sein du SEV

**Objectifs** Les participants font une réflexion sur le SEV, ses structures et ses objectifs en matière de politique syndicale et des transports.

**Public-cible** Tous ceux qui s'intéressent au SEV et au travail syndical et politique. Membres qui aspirent à occuper une fonction au sein du SEV.

**Intervenants** Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV  
Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS/TG ainsi que membre de la commission des transports et des télécommunications (CTT)

**Lieu** Berne, secrétariat central SEV et Palais fédéral

**Date** Mercredi, 5 juin 2013

**Frais de cours** Membres gratuit  
Non-membres CHF 250.–

Annonces à :  
SEV Formation  
Rue St-Martin 36, 1005 Lausanne © 021 321 42 52  
Homepage : [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**ZPV Fribourg**

**Signez « AVSplus »**

**En ce vendredi pluvieux, notre président Daniel Mollard ouvre cette assemblée générale. Comme chaque année, elle est bien fréquentée.**

Après une minute de silence en mémoire de nos chers disparus, Daniel passe en revue l'année écoulée. Il s'arrête sur un ou deux points qui méritent quelques éclaircissements. Il remercie les collègues qui signent les pétitions à disposition dans les locaux. Bienvenue au collègue Safiri Irvin qui nous a rejoints durant l'été et aux collègues Chakib Bouchiba, Nizar Belkhyate et Moussa Mamadou qui sont arrivés pour le changement d'horaire. Les rapports du caissier, du président et des vérificateurs ne demandent aucun commentaire. Le comité est reparti pour une année en espérant que des collègues se dévoueront pour reprendre ces places, car nous ne sommes pas irremplaçables et la motivation n'est plus.

Merci Sabine Brühlhart d'avoir accepté son élection à la commission des roulements. Olivier Barraud nous fait l'honneur d'être parmi nous. Dans son discours il revient sur des faits marquants de ces dernières années. Pour le présent il nous encourage à signer l'initiative « AVSplus » après nous avoir expliqué son financement et pour l'avenir comment anticiper sur les futures propositions des CFF pour préparer au mieux le renouvellement de la CCT. Jean-Marie, membre de la CoPe, nous informe que nous allons recevoir un nouveau permis. Le paiement de celui-ci n'est toujours pas résolu. La commission a obtenu que la visite médicale ait lieu avant le début d'un tour de service. Avant de conclure, Daniel félicite Häni Heinz pour 35 ans de fidélité au SEV. La parole n'est plus demandée; Daniel peut conclure en remerciant son comité et les personnes présentes tout en nous souhaitant une bonne soirée.

*Le secrétaire*

**COURRIER DES LECTEURS**

**La sorcière est morte !**

Londres a célébré, comme il se doit, l'enterrement de son ancien Premier ministre, Margaret Thatcher. Ses alliés sont venus en nombre pour témoigner leur reconnaissance pour l'héritage idéologique laissé par la « Dame de fer ». Il faut dire qu'elle a débuté sa carrière politique en supprimant la distribution gratuite de lait dans les établissements scolaires des quartiers populaires. Avec son ami, l'ancien président américain Ronald Reagan, ils s'étaient juré de restaurer la puissance coloniale anglo-saxonne dans le monde en éliminant l'Union soviétique et en cassant l'influence des syndicats en Europe et en Amérique du Nord. Mission réussie !

Aujourd'hui, ses anciens adversaires pensent comme elle. Les bureaucraties syndicales fonc-

tionnent comme des entreprises privées et la terminologie anglo-saxonne a remplacé la propagande de la lutte des classes. On travaille, on consomme et on chôme en anglais. Les « socialistes » les plus méritants, aux yeux des capitalistes, se sont vu attribuer des postes à hautes responsabilités. DSK à la tête du FMI ou Jean Studer à la présidence de la Banque Nationale Suisse. C'est ça la magie de Maggie ! Mais en Russie, plus de la moitié des habitants regrette, avec nostalgie, la fin de l'Union soviétique. A l'ouest, le naufrage social de l'Union européenne est une réalité que vivent des millions de personnes et l'Amérique possède, aujourd'hui, la plus grande population carcérale du monde. Bienvenue en enfer, Margaret Thatcher !

**Jean-Claude Cochard,**

Les milieux politiques sont très critiques face au modèle de rentes variables

# Les CFF ont ouvert la boîte de Pandore

**Le conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF examine la possibilité d'introduire un modèle de rentes variables. Le SEV et les milieux politiques sont outrés, la direction des CFF essaie de calmer le jeu.**

«Rentes variables pour les cheminots», a titré récemment en grosses lettres le «Blick» en publiant un premier article consacré à ce sujet brûlant. D'autres articles consacrés à la Caisse de pensions CFF et à son nouveau modèle ont continué à paraître plusieurs jours durant dans les colonnes du journal de boulevard allemand. De quoi s'agit-il? Les CFF ont proposé au conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF qu'à partir de 2017 seuls 90% des rentes seraient garantis, les 10% restants dépendront de la situation financière de la caisse de pensions. En d'autres termes, les retraités devront supporter les risques découlant de la gestion

de leur caisse de prévoyance, bien qu'ils n'aient aucune influence sur ladite gestion.

Les CFF ne seraient pas la première entreprise à vouloir introduire un tel système, mais la première en tant qu'employeur responsable comme l'ex-régie fédérale aime bien se définir. Dans les jours qui ont suivi la parution du premier article consacré à ce thème, un débat très intense a eu lieu dans les médias allemands : à quelques exceptions près, experts de la prévoyance vieillesse et politiciens ont critiqué ce modèle de rentes variables. Le directeur de l'Office fédéral des assurances sociales Jürg Brechbühl a lui-même déclaré que «les retraités ont le droit de connaître le montant de leur rente».

## Les dépenses ne sont pas variables

Le SEV est bien entendu foncièrement opposé à un tel modèle. Le président Giorgio Tuti le dit clairement : «Les coûts de la vie des pensionnés ne sont pas variables; les retraités doivent pouvoir compter sur un revenu stable» (lire



Le modèle de rentes variables ne concerne pas uniquement les retraités d'aujourd'hui, mais aussi ceux des générations futures.

l'édito en page 1). La santé de la Caisse de pensions CFF dépend de la conjoncture financière. «Si le modèle de rente variable ne devait pas être introduit, le taux de conversion devra alors être fortement réduit», a déclaré en substance aux médias le directeur de la caisse Markus Hübscher. La Caisse de pensions CFF a déjà baissé en octobre 2012 le taux de conversion à 5,8%, ce qui la porte dans la zone des caisses de pensions qui ont en Suisse le taux de conversion le plus bas.

## Faire confiance?

Suite à la tempête médiatique que ce modèle a suscité, le chef du personnel des CFF Markus Jordi dans le «Blick» et le CEO Andreas Meyer par courrier adressé aux collaborateurs de l'entreprise ont tenté de calmer le jeu. Le contenu de leurs propos peut se résumer ainsi : «vous pouvez nous faire confiance...» Si la Caisse de pensions CFF peut se permettre de développer de telles idées, c'est parce que ses rentes sont supérieures au minimum prévu par la Loi fédérale

sur la prévoyance professionnelle. Les institutions de prévoyance qui sont au minimum légal doivent respecter le taux de conversion de 6,8%.

## Le conseil de fondation décide

La décision sur l'introduction du modèle de rente variable dépendra du conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. Celui-ci est paritaire : il est composé de six représentants de l'employeur et de six représentants des employés (quatre SEV, un VSLF et un TransFair...).

Peter Moor

## 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° 8 :

La gare de Bienne.

Le sort a désigné **Wilhelmine Hugi de la section PV Biel/Bienne**, domiciliée à Hermrigen, 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](http://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 15 mai 2013