

# Textes d'orientation 2013

Décision du congrès SEV  
des 23 et 24 mai 2013



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



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

## Préface

Chères et chers collègues,

Le congrès SEV a la tâche de déterminer les positions de notre syndicat sur différents domaines. Nous avons classé nos positions (textes d'orientation) d'après les thèmes suivants :

- Politique syndicale
- Politique contractuelle
- Politique sociale
- Protection de la santé et sécurité au travail
- Politique des transports
- Europe

Ces textes d'orientation ont été discutés et adoptés lors du congrès des 23 et 24 mai 2013. Ils sont contraignants pour tous les organes du SEV et font office de boussole pour les prochaines années.

Afin que nous puissions atteindre nos objectifs, nous sommes tous appelés à nous en tenir à ces textes d'orientation.

Je suis sûr que nous pourrons ainsi défendre avec succès nos positions.

Giorgio Tuti, président SEV

## Table des matières

Préambule	3
Table des matières	5
Politique syndicale	6
Politique contractuelle	8
Politique sociale	10
Protection de la santé et sécurité au travail	13
Politique des transports	15
Europe	18

## Politique syndicale

### Le SEV aujourd'hui

Le SEV a beaucoup travaillé à son positionnement dans l'environnement syndical durant les deux dernières années et il a renforcé son engagement envers l'Union syndicale suisse (USS). En conséquence, le SEV est de plus en plus considéré comme l'organisation syndicale la plus grande et la plus puissante du domaine des transports, et il peut user de son influence de manière ciblée.

Le SEV se positionne de manière à pouvoir conclure à l'avenir des coopérations renforcées et ciblées avec des syndicats et des associations des services publics.

L'évolution de l'effectif des membres reste un thème de poids: le SEV a pu continuer à freiner la courbe descendante mais il n'a pas pu inverser la tendance. L'effectif a légèrement augmenté au niveau des actifs (plus d'adhésions que de démissions) ce qui est positif. Mais il faut cependant compter chaque année avec quelque 1 000 cas de décès et cela pèse lourd dans la balance. C'est en effet ce qui provoque un recul de l'effectif des membres, malgré les efforts fournis par toutes les parties concernées.

### Le SEV – direction pour l'avenir

On peut définir à deux niveaux une direction visant à renforcer l'avenir du SEV et à le positionner de manière optimale:

Vers l'extérieur: positionnement renforcé et ouverture à des coopérations avec d'autres syndicats et associations.

- Le SEV adopte une attitude combative et continue à renforcer son engagement au sein de l'Union syndicale suisse ainsi que sa position en Suisse en tant que le Syndicat du personnel des transports.
- Le SEV continue à examiner de manière approfondie les possibilités de coopérations et cas échéant, il conclut des accords avec d'autres syndicats et associations. Il ne s'agit pas en premier lieu de fusions, mais plutôt de coopérer à un niveau pratique, afin de développer des synergies et d'améliorer la représentation des intérêts des membres ainsi que les prestations qui leur sont proposées.

Vers l'intérieur: réflexions permanentes sur les structures et adaptation en cas de besoin. Intensification du recrutement des membres selon

le principe de base «les membres recrutent les membres».

- Le SEV augmente son efficacité et son efficacité en examinant et en adaptant constamment ses structures. La collaboration entre SEV, sous-fédérations et sections doit être intensifiée et renforcée. Cela permet au SEV d'être plus proche de ses membres, d'augmenter sa capacité de mobilisation et d'améliorer son efficacité dans la représentation des intérêts et l'apport des prestations.
- En ce qui concerne le recrutement des membres, le SEV s'en tient à son principe «les membres recrutent les membres». Par des campagnes de recrutement ciblées et un soutien professionnel des sections, l'évolution de l'effectif des membres SEV doit être influencée positivement. L'objectif est de convaincre de plus en plus de jeunes employés des transports publics.

## Politique contractuelle

La politique contractuelle du SEV rencontre un grand succès. La stratégie ascendante ou «bottom-up» du SEV, partant des CCT d'entreprises pour aller vers des CCT-cadre cantonales, a fait ses preuves.

Durant les douze dernières années, dans la branche des transports publics, des conventions collectives de travail ont été créées dans pratiquement toute la surface. Elle ont contribué de manière décisive à maintenir et améliorer les conditions de travail, ceci avant tout grâce à un partenariat social solide et durable et au soutien de membres engagés. Et cela continue: le nombre de conventions collectives conclues augmente encore. Cependant, il est tout naturel que la progression se fasse plus lentement maintenant par rapport aux premières années de négociations contractuelles.

La qualité des conventions collectives a également augmenté, grâce aux expériences rassemblées jusqu'ici par le SEV. Des renouvellements ont déjà eu lieu dans beaucoup d'entreprises et ont consolidé, voire même amélioré les conditions de travail.

Là où cela semble utile, nous tentons d'obtenir que les CCT soient rendues obligatoires.

Les connaissances acquises par nos membres est le meilleur garant du respect des conditions de travail négociées. Pour cette raison, l'information, la formation et la formation continue doivent être poussées, pas seulement pour permettre aux personnes concernées de participer aux réflexions, mais aussi afin de permettre aux dispositions CCT d'être appliquées correctement. Dans cette optique, les secrétaires syndicales et syndicaux sont bien entendu à disposition, en effet ils peuvent non seulement mettre à profit les connaissances de la base mais aussi transmettre leur propre savoir-faire pour combler les éventuelles lacunes.

A la lumière de ce qui précède, il convient de citer les points forts suivants:

### **Poursuite de notre politique CCT**

Il n'y a pas de raison de changer la direction prise. Les rares entreprises dans lesquelles nous n'avons pas encore conclu de CCT doivent être repérées de manière conséquente. Il s'agit de terminer à ces endroits

les négociations CCT, de concert avec les membres concernés. Nous devons tout particulièrement garder un œil sur les nouvelles entreprises qui ne connaissent pas ou peu les coutumes de la branche.

Concernant les CCT-cadre cantonales, le SEV doit pouvoir imposer son point de vue s'il veut rencontrer le succès escompté.

### **Extension et amélioration des conventions collectives existantes**

La grande expérience du SEV acquise en matière de CCT doit être utilisée pour renouveler les conventions collectives existantes, dans la mesure des possibilités. Ce n'est pas uniquement la défense des acquis qui figure ici au premier plan. Les mots-clés tels que participation dans l'entreprise, âge de la retraite flexible, création de postes de travail protégés, conditions de travail

adaptées aux genres et versement de salaires égaux pour un travail égal font partie de nos objectifs afin d'obtenir des améliorations sensibles. De même que l'examen d'une réduction des tours de service très longs.

### **Introduction de la force obligatoire**

Partout où les effets d'une CCT peut être renforcée en étant rendue obligatoire, il faut l'entreprendre.

### **Renforcement du savoir-faire des membres en matière de politique contractuelle**

Le meilleur contrôle d'une application correcte des CCT est réalisé par les personnes directement concernées. Cela constitue parfois de grands défis pour nos membres, il faut parer à cette situation en leur proposant des cours de formation et de formation continue.

## Politique sociale

### Constat général

Les partis bourgeois et les associations patronales n'ont pas diminué leur pression sur les assurances sociales dans notre pays. Le 1<sup>er</sup> Pilier est soumis aux attaques des milieux pessimistes, qui ont toujours eu tort ces 20 dernières années, mais continuent de prévoir le pire, à rebours du bon sens. Le 2<sup>ème</sup> Pilier, lui, est confronté à la crise et aux taux d'intérêts bas, mais surtout aux spéculateurs de la Bourse et aux assureurs déterminés à maximiser leurs profits.

Après la publication de son Rapport sur l'avenir du 2<sup>ème</sup> Pilier en décembre 2011, le Conseil fédéral veut maintenant aborder la question de la prévoyance vieillesse globalement en y incluant les 2 premiers Piliers. Ce sera sans doute le point fort de la politique sociale ces prochaines années.

### AVS et AI

L'AVS doit être améliorée. Aujourd'hui, de nombreux retraités ne sont plus en mesure de maintenir de manière appropriée leur niveau de vie antérieur, comme le prescrit la Constitution fédérale. L'AVS est le Pilier de la prévoyance vieillesse le plus efficient et le plus stable et

elle évolue sur des bases solides. Par pur calcul politique, les milieux bourgeois préparent le terrain à des baisses de prestations. Nous voulons, au contraire, que notre AVS soit développée.

Le SEV s'engage activement dans la récolte des signatures pour l'initiative populaire AVSplus, dont le but est de garantir un supplément de 10% sur toutes les rentes vieillesse de l'AVS. Pour la grande majorité cela signifiera des rentes de vieillesse augmentées d'environ 200 francs par mois. (350 francs pour les couples). Le financement est possible: les coûts supplémentaires de 3,6 milliards de francs représentent une augmentation des cotisations paritaires de 0,55% pour les employeurs et les salariés. Comme les cotisations AVS n'ont pas bougé depuis 40 ans, cette hausse est acceptable. Par ailleurs, en cas d'acceptation de l'initiative populaire pour un impôt sur les successions, l'AVS recevrait en plus quelque 2 milliards de francs de recettes chaque année.

La 5<sup>ème</sup> révision de l'Assurance-invalidité (AI) a démontré ses effets positifs. Les dépenses de l'AI ont été réduites, alors que la hausse de la TVA a augmenté les recettes. L'as-

sainissement de l'AI est en bonne voie. Il est donc inutile de prévoir d'autres réductions de prestations. Dans ce contexte, la révision 6b de l'AI, en cours de traitement aux Chambres, doit être surveillée de très près. Si les durcissements, en termes de prestations (système linéaire appliqué à toutes les rentes) ou de financement (frein à l'endettement) devaient s'imposer, il faudrait que l'USS et le SEV envisagent sérieusement un référendum.

### Prévoyance professionnelle LPP

La Caisse de pensions CFF poursuit ses efforts en vue d'un assainissement durable de sa situation financière. Sa structure d'âge et le rapport démographique restent très défavorables. Le personnel actif doit ainsi continuer de contribuer à l'assainissement. Les pensionnés également, qui attendent depuis 2004 une compensation du renchérissement.

Le SEV s'oppose à de nouvelles coupes dans les prestations. Les cotisations d'assainissement des actifs ne peuvent plus être augmentées. Le SEV exige des CFF qu'ils apportent une contribution supplémentaire à la consolidation financière de la Caisse. Ils doivent aussi prendre leurs responsabilités face à leurs anciens collaborateurs pensionnés.

Dans les autres caisses de pensions d'entreprises des transports publics, où des assainissements coûteux sont toujours en cours, le SEV soutiendra les mesures ciblées et intelligentes, en veillant qu'elles soient appliquées de manière supportable et sociale. Là également, les employeurs et les pouvoirs publics cantonaux ou locaux devront assumer leurs responsabilités au-delà du minimum légal.

Pour améliorer encore l'échange d'expériences et d'opinions, le SEV entretient et développe son réseau de membres de Conseils de fondation et de membres de commissions de prévoyance, au travers des plateformes d'échanges internet et de newsletter ciblées.

### Modèles de retraite et modèles de temps de travail liés aux contraintes de l'âge

Les membres SEV ne peuvent que trop rarement bénéficier de mesures d'encouragement à la retraite anticipée ou partielle. Surtout pour les collègues des catégories de métiers physiquement contraignants et/ou qui sont soumis à des horaires irréguliers, les modèles traditionnels sont trop pénalisants et peu attractifs. Des solutions innovantes doivent être trouvées. Les réflexions menées par le SEV en collaboration avec les partenaires de la Commu-

nauté de négociations et les CFF doivent entrer dans une nouvelle dynamique. Il faut passer au choix de modèles adaptés aux besoins et aux possibilités financières des membres, et les concrétiser.

En outre, au vu de l'augmentation croissante du nombre de salarié/e/s de plus de 50 ans dans les CFF et les ETC, des modèles de temps de travail tenant compte des contraintes liées à l'âge doivent aussi être étudiés et développés.

## Protection de la santé et sécurité au travail

Le SEV prête une grande attention aux thèmes de la protection de la santé et de la sécurité au travail. Afin que les besoins et les revendications parviennent aux entreprises de manière efficace et active, une bonne collaboration avec les commissions du personnel concernées est nécessaire. Des facteurs comme le stress et la flexibilisation du travail ont des répercussions négatives sur la santé et la sécurité sur la place de travail.

### Violence et agressions envers le personnel

La violence et les agressions s'amplifient de manière générale dans notre société. La protection du personnel a la priorité absolue pour le SEV. C'est aux entreprises qu'incombe cette responsabilité: elles doivent tout entreprendre pour préserver la santé et la sécurité de leur personnel. La Confédération, les cantons et les communes doivent cependant aussi trouver des solutions politiques pour que la violence dans les espaces publics diminue.

### Sécurité au travail et prévention des accidents

Les entreprises sont tenues de saisir des mesures pour la sécurité au travail et la prévention des accidents. Les prescriptions établies et les habits de protection ne suffisent bien souvent pas. Les déroulements de travail devenus plus complexes et la pression croissante due au manque de temps augmentent le risque d'accidents. Afin de limiter ce risque, les entreprises doivent investir dans la formation et la formation continue de leur personnel. Le SEV s'engage avec vigueur pour que les économies réalisées dans les transports publics ne soient pas faites sur le dos du personnel ni de sa sécurité.

### Conditions de travail du personnel âgé

Toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs doivent pouvoir arriver à la retraite en bonne santé et dans la dignité. Avant tout dans les professions qui sont physiquement as-treignantes, cela n'est cependant bien souvent pas possible. Lors des négociations avec les employeurs, le SEV doit mettre l'accent en priorité sur des conditions de travail adaptées au personnel

âgé. Le SEV soutient les modèles de carrière qui tiennent compte de cet aspect. Parallèlement à cela, de nouveaux modèles de retraites anticipées accessibles aussi aux petits revenus doivent être créés.

### **Santé à la place de travail**

La santé à la place de travail est une préoccupation centrale des entreprises et le SEV veille à l'insérer dans toutes les conventions collectives de travail. En font partie non seulement une installation ergonomique des postes de travail mais aussi la protection contre des remarques et agissements méprisants ou discriminatoires.

Conscient que certains employeurs considèrent ces thèmes comme étant exclusivement du ressort des commissions du personnel, le SEV définit sous quelles formes les thèmes de la sécurité au travail

et de la protection de la santé sont traités :

- en collaboration directe avec les commissions du personnel ;
- par des activités des sections ou branches (campagnes de sensibilisation) ;
- en négociant des règlements adéquats ou en élargissant les réglementations de la CCT ;
- indirectement en siégeant dans divers organes, comme par exemple la commission LDT ou le Conseil d'administration de la SUVA, ou encore dans des commissions internes de l'USS ;
- grâce au lobbying politique lors de projets de lois ou de révisions ;
- en étant présent dans les médias ;
- et cas échéant aussi en dénonçant les abus aux autorités si aucune autre mesure prise n'est efficace.

## **Politique des transports**

La politique suisse des transports est marquée par les thèmes du financement et du service public. D'une part, les bases sont actuellement jetées pour assurer un financement illimité pour l'exploitation, l'extension et l'entretien du trafic ferroviaire et routier. D'autre part, le service public est remis en question par les questions de la libéralisation et de la couverture des coûts.

Le SEV s'engage pour que les revendications des collaboratrices et collaborateurs à ce propos soient transmises à tous les niveaux politiques et qu'elles soient prises en considération. Le SEV soigne constamment ses relations avec les autres organisations, les autorités, les porte-paroles des transports publics, ainsi qu'avec les membres du Parlement.

### **Financement**

Le Parlement est en train de discuter sur la vision du Conseil fédéral concernant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), vision qu'il a développée suite à la pression de l'Initiative TP. Il est juste que le nouveau fonds ne doive pas seulement garantir la construction mais aussi l'exploitation, l'entretien, le main-

tien de l'infrastructure et le développement de l'ensemble du réseau ferroviaire. Mais pour tout cela, les moyens envisagés sont clairement insuffisants et le remboursement de la dette accumulée représente une charge déraisonnable. Pour ces raisons, le SEV s'engage afin que le fonds soit désendetté et que la part de l'impôt sur les huiles minérales soit rehaussée. Il s'oppose au financement par le biais de la TVA.

Le SEV ne s'exprime pas sur la concurrence entre les projets d'extension, la préférence doit être donnée à ceux qui sont d'une plus grande utilité pour l'ensemble du système. Le trafic marchandises doit absolument être inclus dans ces réflexions.

La polémique sur le financement des chemins de fer a enflammé les discussions sur le financement de la route et l'introduction d'un Mobility pricing. Le SEV doit garder à l'oeil ces deux thèmes car ils ont une influence directe sur les transports publics.

### **Service public**

Le SEV se reconnaît partisan du service public dans le trafic voyageurs comme dans le trafic marchandises. Pour le SEV, le service public

doit offrir des prestations de bases sûres, efficaces, étendues sur toute la Suisse et de bonne qualité. Ces prestations doivent être à disposition de toutes les couches sociales, de tous les milieux économiques et de toutes les régions du pays avec des principes uniformes et des prix raisonnables.

Le SEV s'engage afin que les mesures d'économie des cantons ne mènent pas à un amincissement de l'offre de transports publics dans les régions périphériques, ni à des réductions des contributions versées aux ETC.

Il lutte en outre contre l'initiative Pro Service Public qui, contrairement à son titre très prometteur, mène tout droit à un affaiblissement du service public.

### **Personnel et productivité**

La concurrence ne doit pas être réalisée sur le dos du personnel. Même sans cette concurrence, les entreprises de transports ont pu augmenter massivement leur productivité durant les dernières années. Les entreprises ont déjà suffisamment de pression avec les attentes d'augmentation de l'efficacité formulées dans les accords de prestations et le projet FAIF. A cela s'ajoutent les économies que les entreprises s'ingèrent pour ne pas répercuter entièrement sur la clientèle la hausse du

prix des sillons. Il faut mettre fin à cette tendance de réaliser toujours plus de prestations avec toujours moins de personnel. Les objectifs ambitieux ne peuvent être atteints qu'avec le soutien d'un personnel suffisamment formé et bien rémunéré.

### **Après la construction vient l'entretien**

L'entretien du réseau ferroviaire a été délaissé à cause du manque de moyens et de ressources. Sur la durée, cela peut avoir des répercussions dévastatrices sur la qualité du trafic en Suisse. Le SEV s'engage donc pour que l'entretien reçoive la même priorité que les nouvelles constructions qui sont plus prestigieuses. L'entretien est une tâche durable qui doit être effectuée par du personnel engagé de manière permanente, afin de préserver le savoir-faire dans les entreprises. Il faut éviter de devoir l'acquérir auprès d'externes contre paiement.

### **Mises au concours seulement dans des cas d'exception**

Le SEV est d'avis que les mises au concours ne peuvent être réalisées qu'en dernier recours dans les transports publics. Sur un réseau avec beaucoup de trafic il est difficile d'avoir une vraie concurrence. Les expériences montrent que dans

le trafic d'agglomération, les mises au concours issues de la libéralisation et la concurrence qui en découle sont réalisées au détriment du personnel des différents secteurs. C'est pourquoi il faut faire valoir le principe selon lequel seules les entreprises soumises à une convention collective de travail peuvent participer aux mises au concours de la main publique.

### **Pour vos marchandises, le rail**

#### **Trafic marchandises à travers les Alpes**

Le mandat de l'Initiative des Alpes doit être absolument appliqué. La construction des NLFA et du corridor de 4 mètres sont des conditions sine qua non d'un transfert modal. Afin que les investissements agissent aussi sur le transfert du trafic, il faut que soit introduite la bourse du transit alpin ou un instrument de contrôle similaire.

### **2<sup>ème</sup> tube routier au Gothard**

Le SEV s'oppose fermement au 2<sup>ème</sup> tube routier du Gothard proposé par le Conseil fédéral. Il aurait des répercussions directes sur la rentabilité des NLFA, en particulier au tunnel de base du Gothard. De plus, la volonté du peuple de mettre les marchandises sur le rail ne serait pas respectée.

### **Trafic marchandises intérieur**

La discussion de mesures pour promouvoir le trafic marchandises intérieur par rail est relancée. Après le nouveau démantèlement des points de desserte du trafic par wagons complets, il est évident que dans ce domaine également, il faut définir un objectif explicite de transfert et formuler un mandat clair pour le service public.

## Europe

Les transports publics suisses dépendent à bien des points de vue de la politique des transports de l'Union européenne. En effet, les questions comme l'ouverture du marché, la complète séparation de l'infrastructure et de l'exploitation ainsi que la concurrence dans le trafic voyageurs sont discutées par l'UE; les bases sont ainsi déjà jetées. Il est donc nécessaire que la Suisse exprime dans les temps sa vision des choses au niveau européen.

### 4ème paquet ferroviaire

L'Union européenne a effectué un pas supplémentaire vers la libéralisation avec son 4ème paquet ferroviaire. La commission propose que l'ensemble du trafic ferroviaire voyageurs interne soit complètement libéralisé dès 2019. Le SEV s'oppose avec véhémence, en tant que membre ETF, à un tel courant. L'ETF et le SEV veulent empêcher une libéralisation du trafic voyageurs par rail. Ils s'engagent contre une concurrence dans ce secteur car elle risque d'engendrer une pénurie pour les usagers et de mettre en danger les places de travail. Ils tentent en outre d'éviter le dumping salarial et social en se pronon-

çant clairement pour le maintien des standards sociaux et pour la protection des travailleurs lors des mises au concours de prestations de transports publics sur la route et le rail.

Le trafic voyageurs par rail est un service public qui doit être accessible et abordable pour tous. Un réseau ferroviaire bien intégré est généralement une combinaison de tronçons rentables et déficitaires. Une libéralisation amènerait des offres privées sur les tronçons rentables, laissant aux entreprises publiques l'exploitation des régions périphériques. Si tel était le cas l'Etat payerait plus, alors que les entreprises privées réaliseraient de meilleurs bénéfices sur les tronçons rentables.

### Prescriptions sur la sécurité et contrôle de la sécurité

Si l'agence ferroviaire européenne (AFE/ERA) doit devenir l'unique poste en Europe à délivrer des autorisations de trafic pour les véhicules et des attestations de sécurité aux entreprises de chemins de fer, cela ne peut pas être son unique tâche. L'ETF et le SEV exigent que soient prises en considération les compétences des collaborateurs, la

formation et la formation continue, des règles acceptables sur le temps de travail, ainsi que des normes élevées sur la santé et la sécurité à la place de travail en tant qu'éléments de base pour la sécurité des chemins de fer. Ils demandent en outre que l'AFE fixe des standards et contrôle qu'ils soient respectés.

### L'infrastructure n'est pas privatisable

Grâce à un lobbying intensif entre autres de la part des syndicats, la commission a admis la présence d'entreprises intégrées ou de holdings à l'avenir encore. Les CFF constituent le meilleur exemple de chemins de fer intégrés puisqu'ils englobent sous le même toit l'infrastructure, le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Ils sont un modèle du genre dans le monde entier.

L'ETF et le SEV sont convaincus que l'infrastructure des transports doit rester en mains publiques, sous le contrôle d'un organe élu démocratiquement qui doit rendre des comptes au peuple.

Secrétariat central  
Steinerstrasse 35  
Case postale  
3000 Berne 6

031 357 57 57  
[info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch)

