

Textes d'orientation 2015

Décision du congrès SEV
du 28 mai 2015

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



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

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 :

- Syndicat
- 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 du 28 mai 2015. 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
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 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 considéré de plus en plus 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 du service public en particulier.

L'évolution de l'effectif des membres reste un thème prépondérant: le SEV a pu freiner la courbe descendante mais il n'a pas pu inverser la tendance. L'effectif s'est stabilisé avant tout en 2014 au niveau des actifs, ce qui est positif. Mais il faut compter chaque année avec quelque 1000 cas de décès et cela pèse lourd dans la balance. C'est ce qui provoque un recul de l'effectif des membres, malgré les efforts fournis par toutes les parties concernées.

Efforts accrus en faveur du service public

La direction à prendre pour assurer l'avenir du SEV et le positionner de manière optimale est la suivante: il faut renforcer le SEV vers l'intérieur afin d'obtenir un effet plus percutant vers l'extérieur.

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

- Le SEV adopte une attitude combattive et continue à renforcer son engagement au sein de l'Union syndicale suisse ainsi que sa position en tant que syndicat des transports qui fait référence en Suisse.
- Le SEV continue à examiner de manière approfondie les possibilités de coopérations avec d'autres syndicats et associations, en particulier dans le domaine du service public. Cas échéant, il entre en matière. Il s'agit en premier lieu de réaliser les objectifs communs pour un service public fort et de développer une politique du service public.
- Le SEV exerce son influence à l'ETF: la Suisse se trouve au milieu de l'Europe et en toute

logique, elle dépend de l'UE et de sa politique, qu'elle le veuille ou non. Le SEV contribue à marquer, par sa participation active dans les organes de l'ETF, les conditionscadre de la politique des transports européenne.

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, sousfédérations et sections doit être optimisée afin d'être 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 la réalisation 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. Il faut accorder une attention particulière aux jeunes employés des transports publics et les convaincre d'adhérer au SEV.

Politique contractuelle

La politique contractuelle du SEV rencontre un grand succès. La stratégie ascendante ou «bottom-up» choisie par le SEV a fait ses preuves.

Durant les quinze dernières années, dans la branche des transports publics, des conventions collectives de travail et des CCT d'entreprise ont été négociées dans pratiquement toute la surface. Elles 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 rendus obligatoires.

Les connaissances acquises par nos membres sont le meilleur ga-

rant 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.

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 pu conclure 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 oeil sur les nouvelles entreprises qui ne connaissent pas ou peu les coutumes de la branche.

Le SEV donne la mesure en ce qui concerne toutes les conventions cadre cantonales existantes. Là où d'autres conventions cadre cantonales sont négociées, la participation du SEV est incontournable.

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. Ce n'est pas uniquement la défense des acquis qui figure ici au premier plan. La participation dans l'entreprise, l'âge de la retraite flexible, la création de postes de travail protégés, les conditions de travail adaptées aux genres et le 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 peuvent être renforcés en lui donnant un caractère obligatoire, il faut l'entreprendre.

Renforcement du savoirfaire 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 améliorer leurs connaissances en leur proposant des cours de formation et de formation continue.

International

Avec son rapport sur les conditions de travail d'usage dans la branche du transport ferroviaire, l'Office fédéral des transports a donné un signal inquiétant sur la manière dont les conditions de travail doivent être réglées en Suisse à l'avenir. Le SEV va tout mettre en oeuvre afin qu'à l'avenir encore, pour tout travail effectué sur sol suisse, les salaires d'usage dans notre pays soient obligatoirement versés, comme cela est le cas dans d'autres branches.

Politique sociale

Les partis bourgeois et les associations patronales n'ont pas diminué leur pression sur les assurances sociales dans notre pays. Le 1^{er} Pilier est soumis aux attaques des pessimistes qui ont toujours eu tort ces 20 dernières années mais continuent de prévoir le pire, à rebours du bon sens. Le 2^{ème} 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.

AVS et AI

Depuis 1975, les rentes n'ont bénéficié d'aucune augmentation. Ce retard doit être incontestablement rattrapé. Aujourd'hui, de nombreux retraités ne sont plus en mesure de maintenir de manière appropriée leur niveau de vie antérieur. C'est pourtant ce que promet la Constitution fédérale. L'AVS est le pilier de la prévoyance vieillesse le plus efficace 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 et renforcée.

A cette fin, le SEV s'engage à récolter activement 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 des assurés, 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.

Celui ou celle qui souffre d'une longue maladie et se trouve limité/e dans ses possibilités d'exercer une activité lucrative doit lutter pour assurer sa subsistance économique. Les réformes de l'AI ainsi qu'une jurisprudence sévère ont fortement limité l'octroi des rentes AI. Un système complet a été mis sur pied pour reconnaître les cas plus tôt et intervenir rapidement, et des mesures d'intégration ont été introduites, ceci en vue de transformer l'AI en une assurance de réinsertion au lieu d'une simple distributrice de rentes. En réalité, les réintégrations ne sont pas source de diminution des rentes versées mais ce sont les

décisions de nonentrée en matière, à cause de l'exclusion de certaines maladies, qui jouent un grand rôle.

La pression sur les économies à réaliser par l'AI ne doit pas être répercutée sur les assurés. Mais sans une intensification des mesures de prévention et l'obligation absolue des employeurs de prévoir des places de travail pour les personnes limitées dans leur santé, l'AI va devoir appliquer des mesures pour réaliser des économies, en réduisant en fin de compte encore une fois les nouvelles rentes.

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. Pour cette raison, il est indiqué de continuer dans cette voie. Le SEV s'oppose de manière générale à de nouvelles coupes dans les prestations. Les CFF doivent en outre 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 soutient les mesures ciblées et intelligentes, en veillant qu'elles soient appliquées de manière sup-

portable et sociale. Là également, les employeurs et les pouvoirs publics cantonaux ou locaux doivent 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 des Conseils de fondation et de membres des commissions de prévoyance, au travers de plateformes d'échanges internet et de newsletters ciblées.

Temps de travail flexible et modèles de retraite

Une retraite flexible entre 62 et 70 ans, comme le propose le Conseil fédéral dans sa réforme «Prévoyance vieillesse 2020», individualise encore plus le départ à la retraite: la retraite se calque de plus en plus sur les ressources financières. Les personnes à petit revenu sont ainsi contraintes de travailler plus longtemps pour avoir une retraite convenable. L'âge de la retraite ordinaire de 64/65 ans, instant de départ à la retraite valable pour la collectivité, a une fonction importante pour planifier la vie et cela ne doit pas disparaître. Le SEV lutte contre une hausse de l'âge de la retraite des femmes qui est fixé actuellement à 64 ans.

Au vu de l'augmentation croissante du nombre de salariés de plus

de 50 ans dans les entreprises de transports publics, les modèles de retraite anticipée qui ont été négociés avec les CFF doivent être introduits dans les ETC également, sous une forme adaptée.

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. 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.

Afin que les besoins et les revendications parviennent aux entreprises de manière efficace, une bonne collaboration avec les commissions du personnel concernées est nécessaire.

Violence et agressions envers le personnel

La protection du personnel contre la violence et les agressions a une 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 sont cependant aussi sollicités afin de 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 acci-

dents. 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 demande à toutes les entreprises de signer la charte de la sécurité de la SUVA. Il y a lui-même déjà adhéré.

Respect des dispositions sur la durée du travail

Le nonrespect des dispositions sur la durée du travail peut amener une fatigue extrême et de l'inattention, et les répercussions peuvent être très graves. Les entreprises sont tenues d'appliquer les dispositions légales et contractuelles lors de la planification des tours de service et elles doivent veiller à ce que ces dispositions soient respectées. Dans le cadre d'une collaboration étroite avec les personnes concernées et les commissions du personnel, il est possible de veiller à une application correcte. En cas de nonrespect, le SEV intervient directement auprès de l'entreprise. Au niveau politique, le SEV s'engage pour soutenir les

revendications syndicales au sein de la commission LDT.

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 astreignantes, 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 et de temps de travail qui tiennent compte de cet aspect. Parallèlement à cela, de nouveaux modèles de retraite anticipée accessible aussi aux petits revenus doivent être créés. Avec la signature de la CCT CFF/CFF Cargo SA, le SEV a réussi à convenir de plusieurs modèles de retraite. Le SEV continue à accorder une priorité élevée à ce thème et demande l'introduction de tels modèles dans d'autres entreprises de transport.

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. Il s'agit non

seulement d'une installation ergonomique des postes de travail mais aussi d'une protection contre les 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, le Conseil d'administration de la SUVA ou les 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

Durant les prochaines années, la politique suisse des transports se préoccupera surtout des thèmes du service public et du trafic marchandises. Les desseins de libéralisation et les questions de couverture des coûts menacent un système qui fonctionne actuellement avec succès.

Le SEV s'engage pour que les revendications des collaboratrices et collaborateurs 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 porteparoles des transports publics, ainsi qu'avec les membres du Parlement.

Service public

La Vision 2030 de l'OFT, ainsi que la stratégie des CFF et le projet de Loi sur le transport de marchandises montrent clairement la direction vers laquelle les transports publics se dirigent en Suisse, selon l'avis du DETEC. *Plus de concurrence, une plus large ouverture du marché, une recrudescence des entreprises privées et à but lucratif sur le marché, une multiplication des instruments économiques de marché et des incitations à l'action entrepreneuriale* sont quelques unes des recettes

préconisées pour «faire avancer» les transports publics en Suisse.

Ces recettes vont complètement dans la fausse direction et sont extrêmement dangereuses et dommageables pour le développement des transports publics en tant que partie intégrante du service public. Le SEV va combattre cette évolution et apporter des corrections.

Le SEV se déclare partisan d'un service public qui englobe le trafic voyageurs comme le trafic marchandises. Les prestations offertes doivent être sûres, efficaces, étendues sur toute la Suisse et de bonne qualité. Elles 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 n'amènent pas une réduction de l'offre de transports publics dans les régions périphériques, ni une diminution des contributions versées aux ETC.

Le SEV est persuadé que dans le domaine du trafic marchandises intérieur par rail, un objectif de transfert du trafic explicite et un mandat de service public clair sont également nécessaires.

Le SEV lutte enfin contre l'initiative Pro Service Public qui, contrairement à son titre prometteur, pourrait mener à un affaiblissement du service public.

Personnel et productivité

La concurrence ne doit pas être réalisée sur le dos du personnel. Les entreprises de transports n'ont pas attendu cette concurrence pour augmenter massivement leur productivité au cours des dernières années. Ces entreprises ont effectivement déjà assez de pression avec les attentes d'amélioration du rendement formulées dans les conventions de prestations et le projet FAIF. A cela s'ajoutent les économies que les entreprises s'infligent 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. Seul un personnel qualifié, suffisamment formé et bien rémunéré peut contribuer à atteindre ces objectifs ambitieux.

Après la construction vient l'entretien

L'entretien du réseau ferroviaire a été négligé à cause du manque de moyens financiers. 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 évidemment plus prestigieuses. L'entretien est une tâche constante qui doit être effectuée par du personnel engagé de manière permanente afin de préserver le savoirfaire dans les entreprises. Il faut éviter de devoir mandater des agents externes pour réaliser les tâches d'entretien.

Accroître la sécurité

L'ouverture du tunnel de base du Gothard aura lieu en 2016. L'OFT a édicté des directives sévères en rapport avec la sécurité dans le tunnel de base. Le SEV va s'engager afin que les standards de sécurité soient relevés au même niveau dans l'ancien tunnel également.

Mises au concours seulement dans des cas d'exception

Le SEV est d'avis que des mises au concours ne doivent être faites qu'en dernier recours dans les transports publics. L'expérience montre que les mises au concours de lignes du trafic d'agglomération soumises à la concurrence se déroulent au détriment du personnel. C'est pourquoi il faut faire valoir le principe selon lequel seules les entreprises ayant conclu une convention collective de travail peuvent

participer aux mises au concours de la main publique.

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 incontournables du transfert modal. Mais pour que ces investissements aient un effet sur le transfert du trafic, il faut introduire la bourse du transit alpin ou un instrument de contrôle similaire.

Le SEV s'oppose fermement à la construction d'un 2ème tube routier au Gothard. Une extension de la route aurait des répercussions directes sur la rentabilité des NLFA, en particulier sur celle du tunnel de base du Gothard. De plus, la volonté du peuple de mettre les marchandises sur le rail ne serait pas respectée.

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 à temps sa vision des choses au niveau européen.

4^{ème} paquet ferroviaire

L'Union européenne a effectué un pas supplémentaire vers la libéralisation avec son 4^{ème} 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 de tels projets. L'ETF et le SEV s'engagent contre une concurrence dans le secteur du trafic voyageurs par rail car cela engendre une privatisation des bénéficiaires et une socialisation des secteurs déficitaires. Ils tentent en outre d'éviter le dumping salarial et social en se prononçant clairement pour le maintien des standards sociaux et pour la protection des tra-

vailleurs 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 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) devient le poste centralisé pour toute l'Europe délivrant des autorisations de trafic pour les véhicules et des attestations de sécurité aux entreprises de chemins de fer, cela ne doit 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

Les délibérations sur le 4^{ème} paquet ferroviaire se poursuivent. Le SEV, avec l'ETF, va continuer à lutter contre l'avancée de la libéralisation prévue dans ce paquet et contre la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation.

Secrétariat central
Steinerstrasse 35
Case postale
3000 Berne 6

031 357 57 57
info@sev-online.ch

