

CELA VAUT LA PEINE D'ADHÉRER AU SEV

Les membres SEV profitent sur la place de travail, d'une assistance judiciaire professionnelle ainsi que de divers rabais.

CELA VAUT LA PEINE DE RECRUTER DES MEMBRES

L'action « Via SEV » offre à toutes les recruteuses et tous les recruteurs des primes attrayantes.

LA RENCONTRE DES MEILLEURS

Sur la page suivante: une rencontre avec les recruteuses et recruteurs qui ont eu du succès en 2013.

LA CHASSE AUX PRIMES 2014 EST OUVERTE

via sev



Recrute des collègues
au SEV et reçois
des primes attractives !

NOUVEAU
LES PRIMES
SONT
CUMULÉES

Qui recrute deux nouveaux membres SEV reçoit une **gourde Sigg** avec le design du SEV. Pour deux membres recrutés supplémentaires, le recruteur ou la recruteuse reçoit un **sac à dos** exclusif pour les loisirs et le travail, et pour quatre membres supplémentaires le prix à gagner est une **valise à roulettes** de haute qualité.

BON VOYAGE

Cérémonie pour la campagne « Member Star » 2013

De « Member Star » à « via SEV »

Les meilleurs recruteurs et meilleures recruteuses de l'action « Member Star » 2013 ont reçu leurs prix lors d'une cérémonie mise sur pied par le SEV.

Certains ont convaincu deux collègues d'adhérer au SEV, d'autres plus de 30: tous sont



« Member Stars 2013: Ely Wüthrich et Joël Jufer.

les plus importants ambassadeurs du SEV, en se souciant que le degré d'organisation demeure élevé.

2013 ne fut certes pas la meilleure année sur le plan du recrutement, mais le nombre de membres actifs est resté stable. Les départs en raison des changements d'activité et les résiliations ont pu être compensés.

Samedi dernier, les meilleurs recruteurs et meilleures recruteuses ont été remerciés pour leur engagement. En 2013, c'est Ely Wüthrich qui a convaincu le plus de collègues de rejoindre le SEV, suivie de Rolf Gantenbein (qui n'a malheureusement pas pu participer à la cérémonie) et Joël Jufer.

Giorgio Tuti, président du SEV, a remercié chaleureusement les personnes présentes et les a invitées à s'investir dans la campagne de recrutement 2014. *pma/vbo*



Les recruteurs et recruteuses réunis pour une photo de groupe.

VIA SEV – BIENTÔT CHEZ VOUS

Dans les prochains jours, les membres du SEV recevront une lettre de leur syndicat pour lancer la nouvelle campagne de recrutement « via SEV ». En annexe, ils trouveront plusieurs dépliants qui peuvent être

utilisés comme formulaires d'adhésion. Le SEV maintient donc son principe « Les membres recrutent les membres ». Pour le responsable du recrutement, Jérôme Hayoz, les choses sont claires: « Chaque

membre SEV connaît un collègue qui n'est pas encore syndiqué. » Du côté des pensionnés, en accord avec la sous-fédération, seuls les membres des comités recevront une lettre.

INFO

Via SEV: l'action de recrutement 2014

Le SEV a mis en place une campagne de recrutement 2014 sous le nom de Via SEV. Les prix pour les recruteurs sont tous liés au thème du voyage.

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives!

■ Pour deux nouveaux membres recrutés: une gourde Sigg avec le design du SEV et une protection thermique;

■ Pour quatre nouveaux membres recrutés: un sac à dos exclusif pour les loisirs et le travail;

■ Pour huit nouveaux membres recrutés: une valise à roulettes de haute qualité, utile au quotidien.

Prime spéciale

■ Les trois recruteurs les plus efficaces de l'année 2014

reçoivent en plus une prime surprise. Il va de soi que pour chaque membre recruté la prime de 50 francs cash reste valable.

Voici comment cela fonctionne:

Tous les nouveaux membres recrutés durant l'année civile 2014 sont pris en compte.

La prime pour deux membres recrutés (gourde Sigg au design SEV) est envoyée au recruteur dès que les deux nouveaux membres sont enregistrés.

Les primes pour 4, resp. 8 nouveaux membres recrutés seront remises début 2015 lors d'une petite fête à laquelle seront invités personnellement tous les gagnants.

A cette occasion, les trois meilleurs recruteurs de

l'année 2014 seront également récompensés. La fête aura lieu le 7 février 2015. Celles et ceux qui ne pourront pas y prendre part recevront leur prime par la poste.

NOUVEAU: les primes sont cumulées

Cette année, et contrairement aux actions Member Stars, toutes les primes seront octroyées; celui ou celle qui recrute quatre nouveaux membres reçoit la gourde Sigg et le sac à dos, celui ou celle qui recrute huit nouveaux membres reçoit en plus aussi la valise à roulettes (au-delà, ça ne repart pas depuis le début!).

Tous les membres peuvent participer à l'action de recrutement « Via SEV », sauf le personnel du SEV.

Les arguments principaux

Le SEV lutte pour de meilleures conditions de travail.

Le SEV négocie des CCT.

Le SEV te conseille en cas de problèmes au travail.

Le SEV t'offre une protection juridique professionnelle.

Le SEV défend tes intérêts au niveau politique.

Au SEV, tu rencontres des gens qui partagent tes idées.

Au SEV, tu peux t'engager.

Grâce au SEV, tu peux t'offrir des vacances plus avantageuses.

Le SEV te soutient en t'offrant des cours de formation continue.

Le SEV t'informe via le journal *contact.sev* et le site *www.sev-online.ch*.

Le SEV te vient en aide lors de situations difficiles en octroyant des prêts et des crédits.

Le SEV te rend la vie moins chère car il t'offre des assurances avantageuses: protection juridique privée, assurances complémentaires à la caisse-maladie, 3^e pilier.

En cliquant sur le code ci-dessous, tu trouveras le formulaire d'adhésion au syndicat:



Préavis de grève maintenu!

Le SEV maintient son préavis de grève pour le mercredi 12 février. Il tend encore une fois la main à une direction qui semble plus ouverte.

Page 9

Changement de président à RegionAlps

Mickaël Favre a repris la présidence de la section RegionAlps au 1^{er} janvier 2014. Portrait d'un président plein d'énergie.

Page 13



Gares de triage

Le SEV a rencontré un personnel de la manœuvre inquiet.

Page 4, 16 et 17

Grand enjeu pour ce week-end de votation

Un Oui, deux Non

Il est probable que le taux de participation à la votation de ce week-end se situe bien au-dessus de la moyenne. N'oubliez pas d'aller voter!

Deux des objets soumis à votation revêtent une grande importance pour les transports publics et par conséquent le SEV.

FAIF concerne un financement durable de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement du réseau des transports publics. En d'autres termes: il est question de l'outil de travail des colla-

borateurs des transports publics. C'est pourquoi le SEV s'est fortement engagé pour FAIF.

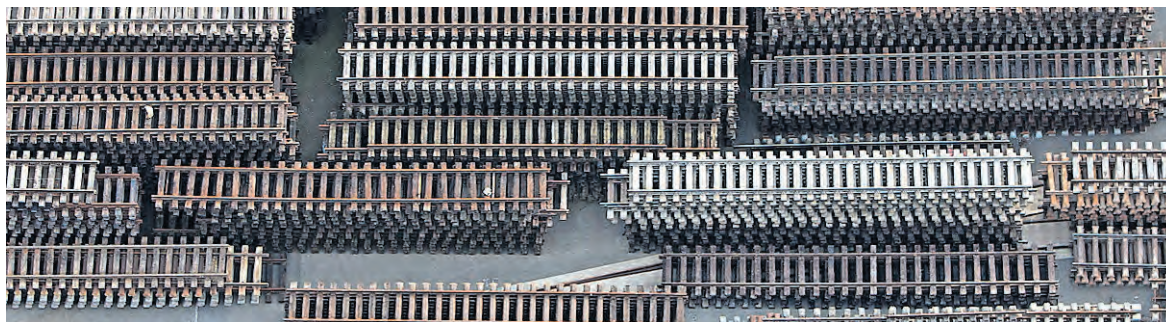
Non à l'isolement

La votation sur l'initiative UDC contre «l'immigration de masse» est aussi essentielle pour l'avenir des transports publics. Le nettoyage, l'entretien des

trains et la maintenance de l'infrastructure ne fonctionneraient pas sans le personnel immigré, ni aujourd'hui ni demain. C'est la même chose en ce qui concerne le personnel roulant de beaucoup d'entreprises de bus.

Dire non à ce sujet est une question de décence, car cette initiative est clairement xénophobe.

Peter Moor/Hes



L'entretien est déterminant pour l'avenir du réseau ferroviaire. Ici une vue du centre de technique ferroviaire d'Hägendorf.

On revendique de meilleurs modèles de retraite

Presque personne ne peut se permettre une retraite anticipée dans les métiers dits pénibles. Donc, malgré les douleurs, on continue à travailler jusqu'à ce que ça n'aille plus.

Pages 10 à 12



A l'entretien du matériel roulant, le travail peut être très physique.

Journée de branche Navigation

Une corde parfaite

Lors de la dernière journée Navigation à Lucerne, on a pu constater la fin de la saga liée aux cordes. Un fabricant suisse a pu réaliser un produit qui respecte les normes édictées par l'Office fédéral des transports.

Mais il a aussi été question des conditions de travail au sein des entreprises de navigation: l'engagement de saisonniers et de personnel tem-

poraire engendre une forte fluctuation des employés et un manque de personnel qualifié. En divers endroits, les problèmes sont réglés par des salaires de base (trop) bas et par des tentatives de faire porter le chapeau au personnel lorsque les coûts prennent l'ascenseur.

Page 17

ÉDITO

Le service public, nécessaire pour notre société

Pourquoi l'Etat s'occupe-t-il donc de tâches que le secteur privé pourrait aussi accomplir? C'est la question de base lorsqu'on parle de service public, dont voici la réponse: le secteur privé ne le ferait pas de la même façon que le secteur public. Le privé se charge volontiers de ce qui génère des bénéfices et laisse de côté les activités qui coûtent plus qu'elles ne rapportent.

On parle d'intérêt général: sous les termes de service public sont regroupées toutes les tâches nécessaires au bon fonctionnement de notre société. L'approvisionnement en eau, le raccordement à l'électricité et aux télécommunications, l'encadrement médical et donc également le raccordement aux transports publics: ce sont des tâches qui appartiennent pour nous au service public et qui doivent être dès lors exécutées par l'Etat.

Cette opinion n'est pas partagée par tous. Un vent néolibéral souffle jusque sur la Suisse depuis les passages de Margaret Thatcher et Ronald Reagan au pouvoir. Avec la journée du service public, organisée à l'initiative du SEV, l'Union syndicale suisse donne un signal clair contre ce vent encore relativement léger, avant qu'il ne devienne tempête.

Giorgio Tuti, président SEV

EN VITESSE

Information
trompeuse de la
Poste

■ Selon un communiqué de la Poste suisse, cette dernière renoncerait à augmenter ses prix pour la distribution de journaux. C'est faux. Au contraire même, elle continue à augmenter ses prix aux dépens de la presse associative, ce qui porte directement préjudice à la diversité médiatique.

L'envoi de journaux d'associations est déjà devenu jusqu'à 20% plus cher au début de l'année 2013, suite à une réorganisation du système des prix. Et au début de cette année, une nouvelle augmentation de 2 centimes par exemplaire a été imposée. De plus, la Poste veut augmenter ses prix de 6 centimes par exemplaire jusqu'en 2016. L'intervention de toutes les organisations faitières des partenaires sociaux contre cette hausse supplémentaire prévue a été un échec. L'augmentation des tarifs met très sérieusement en danger la survie des journaux associatifs. Selon le produit concerné, le prix de son envoi renchérira d'un quart. Les produits de presse des associations et d'autres organisations des arts et métiers, des Eglises et des partis politiques, mais aussi sportives ou musicales se trouvent ainsi très gravement menacés. Beaucoup d'organisations et d'associations devront renoncer à toute une série de dépenses ou même arrêter la publication de leur organe de presse.

La Poste qualifie elle-même sa situation financière de solide. Finalement, l'acheminement des journaux lui rapporte aussi 20 millions de francs de subventions en plus que les années passées. Qu'elle maintienne quand même ses hausses de prix est incompréhensible et en contradiction avec l'intention, manifestée par le Parlement fédéral, de renforcer le paysage médiatique en Suisse et donc la formation de l'opinion au sein de notre démocratie directe.

USS

Le Conseil fédéral a ouvert la consultation sur la révision de la loi sur la durée du travail (LDT)

Cure de rajeunissement L

La loi sur la durée du travail doit être révisée. Le Conseil fédéral a envoyé un projet en consultation, projet qui amène des changements dans la zone d'application, dans les pauses, les jours de congé et le travail de nuit.

Une loi séparée règle le temps de travail dans les transports publics. Pour toutes les autres catégories professionnelles, c'est la loi sur le travail qui fait foi en Suisse. Cela devrait rester le cas: le Conseil fédéral a décidé de poursuivre ce mode de faire, avec toutefois quelques petites modifications dans les champs d'application.

Administration exceptée

Le personnel administratif, qui n'est pas lié à l'exploitation elle-même, devrait désormais être exclu du champ d'appli-

tion. Jusqu'à présent, une différence était faite entre les engagements sous droit privé ou droit public. A l'avenir, tous ceux qui ne sont pas engagés par une entreprise de transport mais qui travaillent clairement pour l'exploitation ferroviaire, comme les surveillants sécurité ou d'autres qui travaillent sur les voies et qui sont engagés par des tiers, seront soumis à la LDT.

Les jeunes au-dessous de 18 ans ne seront plus soumis à la LDT à l'avenir, car le Conseil fédéral trouve plus simple qu'ils soient soumis aux dispositions de protection de la jeunesse au travail, comme dans la majorité des autres secteurs.

Des pauses repas plus courtes

La modification la plus importante concerne le règlement des pauses, qui prend en considération le fait que la plupart des travailleurs ne rentrent plus à leur domicile pour manger. En général, la loi sera

moins détaillée qu'actuellement au sujet des pauses, des dimanches de repos et du travail de nuit. Les détails, et du coup les effets sur le personnel, seront réglés au niveau de l'ordonnance.

Compromis classique

«Le projet constitue un compromis équilibré entre les revendications des entreprises et les aspirations des employés. Les adaptations permettent aux entreprises de transports publics de planifier au mieux leurs plans de service du personnel et d'exploiter leurs ressources avec autant d'efficacité que possible. En contrepartie, la LDT révisée garantit aussi que les questions de sécurité des transports publics soient traitées avec tout le soin nécessaire», écrit le Conseil fédéral. La consultation dure jusqu'à fin avril. Le Conseil fédéral rédigera ensuite son message à l'attention du Parlement.

pma/Hes

Six questions à Barbara S

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, représente le SEV dans la commission LDT, qui a préparé la révision. Dans cette commission, employeurs et employés sont représentés paritairement; le Conseil fédéral en élit les membres ainsi qu'une personne indépendante pour la présidence.

■ **contact.sev: Que pensez-vous du projet de révision mis en consultation par le Conseil fédéral?**

Barbara Spalinger: Comme le Conseil fédéral l'écrit, c'est un compromis entre les différents besoins.

■ **Cela signifie-t-il que le SEV va se limiter à soutenir la proposition lors de la consultation?**

Nous nous en sommes tenus aux règles du jeu jusqu'à présent, qui

Gares de triage

Inquiétudes du personnel

Les employés de la manœuvre sont inquiets pour leur avenir et craignent un transfert des gares de triage à CFF Cargo.

De nombreux employés de la manœuvre ont entendu des rumeurs selon lesquelles CFF Cargo reprendrait l'exploitation et le personnel des gares de triage du pays (voir aussi en page 14). De leur côté, les CFF ne confirment ni n'infirmement les rumeurs. Leur porte-parole Jean-Philippe Schmidt indique que «en 2012, les divisions Infrastructure et Cargo des CFF ont lancé un projet de réflexion sur les gares de triage. Son but principal est d'optimiser les processus et d'éviter des investissements de renouvellement inutiles. Plusieurs modèles sont en cours de réflexion. Dès que les résultats de celle-ci seront connus, puis les procédures de consultation des partenaires sociaux effectuées, les CFF



CFF Cargo reprendra-t-il l'exploitation de l'une ou l'autre des gares de triage?

informeront de manière plus concrète.» Une éventuelle reprise des gares de triage par CFF Cargo est-elle possible à court terme, soit avant la fin de la période conventionnelle actuelle 2013-

2016? Dans la convention de prestations qui lie les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT), il est stipulé que les six gares de triage du pays sont exploitées par CFF Infrastructure. A l'OFT, le porte-parole indique que « nous sommes en train de clarifier plusieurs points, entre autres le lien avec la convention de prestations ». Selon toute vraisemblance le transfert d'une ou plusieurs gares de triage à CFF Cargo serait juridiquement possible avant fin 2016 puisqu'il ne s'agirait pas d'un élément fondamental de la convention de prestations.

Le SEV comprend l'inquiétude du personnel de la manœuvre. Il s'engage à suivre ce dossier avec la plus grande attention et à défendre les intérêts de ses membres.

Vivian Bologna

LDT: un compromis

Spalinger, vice-présidente SEV, membre de la commission LDT

consistaient à réviser les points sur lesquels nous arrivions à nous mettre d'accord. Nous allons donc soutenir le projet mis en consultation. Ça se passerait autrement si les employeurs ne se tenaient pas à ces règles que nous avons convenues en commission LDT.

■ Quelles demandes du SEV ont été combattues par les employeurs lors de la phase préparatoire ?

Le fait que les entreprises tierces, qui sont actives dans les transports publics soient totalement soumises à la LDT, ainsi qu'une directive sur certains points au niveau des réglementations de piquet, sont deux des revendications que nous n'avons pas pu faire passer.

■ Sur quoi le SEV n'était-il pas d'accord avec les employeurs ?

Quelques employeurs étaient de l'avis qu'on pouvait supprimer la

LDT et soumettre les employés des transports publics à la loi sur le travail. Ça n'est pas passé, heureusement. Et nous avons réussi à ce que les détails des réglementations des pauses ne soient réglés qu'au niveau de l'ordonnance et non pas au niveau de la loi.

■ Ce projet de révision va vraisemblablement être envoyé quasi tel quel au Parlement. Que peut-on alors attendre des débats qui auront lieu ?

Je suis un peu inquiète car les réglementations liées au temps de travail dans les transports publics sont d'une part très compliquées et d'autre part quasi inconnues des gens qui ne travaillent pas dans ce secteur. La plupart des parlementaires connaissent donc très peu le sujet. Cela serait difficile pour nous si on donnait un tour de vis

uniquement pour des raisons d'incompréhension. Idem pour les employeurs!

■ Beaucoup de modifications devront être précisées dans l'ordonnance. Est-ce qu'on peut s'attendre également à un compromis à ce niveau-là ?

On a toujours réussi, en commission LDT, à trouver des solutions acceptables pour les deux parties. Les employeurs connaissent l'énorme importance des réglementations du temps de travail pour leur personnel et nous les avons rendus attentifs au fait que nos membres sont facilement mobilisables sur ces questions. Il y aura certainement des discussions assez difficiles mais nous arriverons à nous mettre d'accord.

Questions : pmo/Hes

CHRONIQUE

Avortement: toutes à la même enseigne

On ne peut décemment pas souhaiter à chaque femme qui votera oui à l'initiative « Financer l'avortement est une affaire privée » de vivre ça un jour. Mais elle doit savoir que tomber enceinte accidentellement, ça peut arriver à toutes, indépendamment du niveau d'études, du revenu annuel ou de l'âge. Les moyens de contraception ne sont pas fiables à 100%. C'est peut-être déjà arrivé à une voisine « bien sous tous rapports », à votre cheffe ou à votre amie de longue date. Celles qui avortent, en majorité, ne sont pas des « écervelées » qui ne pensent pas à prévenir une grossesse. Ni des adolescentes en manque d'information.

Ceux qui disent que l'avortement est devenu un automatisme pour les femmes qui le choisissent insultent par ces dires toute la chaîne médicale, de la prévention via le planning familial aux infirmières de l'hôpital. Il n'y a pas d'automatisme dans la procédure d'avortement. Au contraire, tout est mis en place pour que ce soit forcément une décision mûrement réfléchie.

On parle, dans l'initiative proposée au peuple le 9 février, de ne plus financer de façon solidaire, donc via l'assurance-maladie de base, des avortements allant jusqu'à la 12^e semaine de grossesse. Lorsqu'on a voté la dépénalisation en 2002, le libre choix durant ces premières semaines de grossesse a été accepté par le peuple suisse. Dire maintenant que c'est le financement qui pose problème est de mauvaise foi. Ceux et celles qui diraient oui le 9 février remettraient en question ce libre choix, puisque la décision serait alors liée à un aspect financier.

Au même titre que d'autres problèmes de santé dus au surpoids, au tabagisme ou à « faute à pas de chance », le financement des avortements doit rester au niveau de la collectivité, incluant ainsi hommes et femmes.

Quant à garder ou non l'enfant, il s'agit effectivement d'une affaire privée. A chacun ses croyances, ses capacités à endurer une telle épreuve (il est clair qu'on ne va pas avorter comme on va faire une simple prise de sang). Toutes les femmes n'ont pas le même entourage, les mêmes chances d'obtenir de l'aide, la même famille aimante. Et ce sont peut-être celles qui n'auront pas les moyens de « se payer » un avortement qui auront aussi le plus de difficultés à élever un enfant seule ou dans des conditions difficiles.

Un de mes proches souffre d'un cancer. Peut-être a-t-il trop fumé? Est-ce une raison pour lui faire payer les traitements inhérents à cette maladie? Je ne crois pas, non. Et les sportifs qui n'arrêtent pas de se blesser? La solidarité est le principe-même de l'assurance de base. Ne le remettons pas en cause.

Simone de Beauvoir écrivait « N'oubliez jamais qu'il suffira d'une crise politique, économique ou religieuse pour que les droits des femmes soient remis en question. Ces droits ne sont jamais acquis. Vous devrez rester vigilantes votre vie durant. » Oh, comme elle avait raison!

Avorter n'est pas une décision facile à prendre, mais cette décision doit pouvoir se prendre hors réflexion financière, sans se poser la question de savoir comment financer une telle démarche.

Henriette Schaffter

VMCV MVR

Fusion reportée à 2015

La fusion entre les entreprises VMCV et MVR a été repoussée au 1^{er} janvier 2016, alors qu'elle aurait dû entrer en force rétroactivement au 1^{er} janvier 2014. Ainsi en a décidé le comité de pilotage. « Il a été notamment convenu d'exposer les enjeux de la fusion aux conseils communaux des communes actionnaires. Cette option est à comprendre comme un atout: une information claire et transparente présentée publiquement contribuera à forger le succès de la nouvelle société de transports publics de la Riviera », indiquent les présidents des conseils d'administration dans une lettre commune. C'est dire que la fusion entre les sociétés MVR et VMCV ne pourra être formellement adoptée que lors des assem-

blées générales des actionnaires des deux sociétés, vraisemblablement en juin 2015. Pour Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV en charge du suivi des deux entreprises, « ce report n'engendre pas de mort d'hommes pour ce qui concerne les conditions de travail du personnel ». Il indique néanmoins que « ce report ne saurait être un prétexte pour ne pas régler les questions encore en suspens, dont l'absence de système salarial pour le personnel technique et administratif du VMCV ou les corrections nécessaires à la grille salariale des monteurs de voie du MOB ». Sur ce dernier point, Olivier Barraud relève qu'une pétition munie de 178 signatures va être remise au conseil d'administration

prochainement: « Le directeur des MOB a confirmé qu'une séance aurait lieu entre lui, le président du CA et les représentants du personnel, probablement avant la fin février. » Concernant la conduite du personnel, il espère que la direction ad interim de l'infrastructure ne durera pas trop longtemps, « un retour de ce département dans le flou n'étant pas bon pour le personnel ». Enfin, le secrétaire syndical SEV se dit tout de même « surpris qu'on se rende compte maintenant que le projet doit passer devant les conseils communaux. C'est d'autant plus surprenant que le processus a été accompagné par des experts externes ».

Vivian Bologna

Michela Bovolenta: « Il faut opposer la logique des besoins à la logique des profits »



Service public: une valeur à défendre

Logiques de marché toujours plus agressives, compétitivité poussée à son paroxysme par des libéralisations, quête permanente de maximisation des profits: voici quelques menaces planant au-dessus du Service public, qui a pourtant une immense valeur et pas seulement dans notre pays. Le Service public garantit le principe d'égalité entre citoyens et citoyennes et favorise la cohésion sociale. Sur le plan syndical, le Service public est synonyme de bonnes conditions de travail et doit servir d'exemple au secteur privé. Juste avant la journée nationale dédiée au Service public, qui aura lieu à la fin de ce mois, la syndicaliste du SSP Michela Bovolenta appelle à rester vigilant.

■ **contact.sev:** La défense du Service public et la crainte de sa remise en question reviennent de manière récurrente dans le débat politique. Où en sommes-nous en Suisse?

Michela Bovolenta: Nous assistons actuellement à de nouvelles attaques contre les services publics par le biais de programmes d'austérité dans de nombreux cantons. Les autorités politiques justifient de telles mesures en invoquant des finances en crise. En fait, les cantons exagèrent la situation financière qui demeure globalement positive (1). Et ce malgré des cadeaux fiscaux à des entreprises et des contribuables fortunés, que les cantons eux-mêmes ont choisi d'instaurer, participant ainsi à la diminution des recettes.

■ **L'un des principes auxquels les syndicats tiennent le plus est l'égalité des citoyens face au Service public. Ce principe est-il en danger?**

Il vacille, clairement. Pour garantir l'égalité de traitement et l'universalité du Service public, il est impératif de prendre un peu de distance avec les logiques de concurrence et de compétitivité, propres à l'économie de marché et baser le Service public sur une logique des besoins. Nous assistons au contraire au processus inverse: le Service public est soumis aux règles du marché, soit à davantage de concurrence, moins de dépenses et plus de bénéficiaires. Même le secteur de la santé est désormais réglementé par les lois du marché au détriment du patient, réduit au rôle consumériste de client.

■ **Quelles sont les répercussions des politiques néolibérales sur le Service public?**

Elles sont en train de transformer le Service public (2). Les privatisations et les externalisations ont eu pour conséquence directe une dégradation des salaires, des conditions de travail et des retraites. Mais ce n'est pas tout: on a réduit les prestations, particulièrement dans les régions périphériques, obligeant les habitants à effectuer de longs trajets pour avoir accès à des services de base comme La Poste ou des soins hospitaliers de proximité. Par ailleurs, la qualité du service a baissé. Un exemple: parmi nos membres, on trouve de nombreuses femmes qui travaillent dans les soins à domicile. Ces collègues souffrent et se plaignent de devoir travailler de plus en

plus vite, pas seulement à cause du stress qu'elles endurent, mais aussi parce qu'elles sont obligées d'accorder toujours moins de temps aux personnes âgées, souvent seules et qui ont certes besoin de soins médicaux mais surtout aussi d'attention et de relations humaines.

■ **Les chantres des privatisations continuent à prétendre que le personnel des services publics sont des privilégiés. Qu'as-tu envie de leur répondre?**

Ces chantres sont les mêmes que ceux qui tirent profit des cadeaux fiscaux. En Europe, le taux moyen d'imposition des bénéficiaires est passé de quelque 38% en 1993 à 23% en 2010 (3). En Suisse, les taux d'imposition moyens des entreprises sont plus bas et nous assistons à une forte concurrence fiscale entre les cantons pour les réduire encore davantage. C'est notamment le cas à Saint-Gall, où ce taux est désormais d'environ 14%. Saint-Gall est, comme par hasard, l'un des cantons à avoir accepté un paquet de mesures drastiques qui touche de plein fouet le personnel et le social. Ce sont donc les chantres des privatisations qui sont les pri-

vilégiés, pas le personnel des services publics!

■ **Qui sont les principales victimes des politiques d'austérité?**

Clairement le personnel, puisque les mesures touchent les salaires, les conditions de travail, les retraites. La suppression d'emplois engendre une augmentation de la quantité et de l'intensité du travail. Les mesures d'austérité touchent également les personnes les plus fragiles: les chômeurs et chômeuses, les personnes âgées, en situation de handicap ou malades, les femmes élevant seules leurs enfants. Ces personnes sont touchées de manière plus importante par les effets des politiques néolibérales. Récemment, le canton de Berne a décidé de couper de manière drastique dans les dépenses publiques: les soins à domicile, les institutions sociales, les soins psychiatriques stationnaires en ont particulièrement fait les frais.

■ **Service public et femmes: d'après toi, les femmes doivent-elles moins se battre dans les services publics que dans le privé? Ou doivent-elles toutes rester vigilantes?**

BIO

D'origine tessinoise, **Michela Bovolenta** vit depuis des lustres à Lausanne. Mariée et mère de plusieurs garçons, elle est active dans le milieu syndical depuis de nombreuses années. En 1991, elle entre au SSP Vaud et depuis 2003, elle est active au secrétariat central. Michela

Bovolenta est responsable des questions d'égalité, du droit des femmes, des questions migratoires et de la petite enfance. Elle est aussi à la tête de la commission fédérative des femmes et des migrations, ainsi que de la conférence fédérative et de la commission latine des

retraitées et retraités. Elle est aussi coprésidente de la commission des femmes de l'Union syndicale suisse. Elle adore lire, lorsqu'elle en a le temps. Pour se détendre, elle apprécie tout particulièrement voyager en camping-car en famille.



Michela Bovolenta en pleine action durant la manifestation du 14 juin 2011.

Non, les femmes du secteur public doivent se battre autant que les autres. Dans les secteurs tels que la santé, le social, l'éducation, mais aussi dans l'administration, les femmes représentent de la moitié aux deux tiers du personnel, elles sont majoritaires dans les postes précaires, ont des salaires moyens, voire bas, et elles sont peu nombreuses à faire carrière. Les femmes sont en contact avec les usagers. Elles gèrent non seulement des situations difficiles avec moins de ressources, mais elles sont en outre confrontées au mécontentement d'usagers déçus par un service public revu à la baisse. En outre, les femmes sont nombreuses dans des secteurs privatisés tels que les nettoyeurs ou dans des secteurs qui devraient être des services pu-

blics mais ne le sont pas. A l'instar de ces employées qui effectuent du travail de soins à domicile bon marché, faute d'offre suffisante. Toutes les femmes ont intérêt à ce que le Service public soit orienté sur les besoins et basé sur des valeurs de solidarité. En effet, lorsqu'on constate une diminution du Service public, ce sont encore et toujours les femmes qui effectuent bénévolement des soins ou la surveillance de personnes dans le besoin, que ce soient des enfants, des adultes ou des personnes âgées.

■ **Que doivent faire les syndicats pour que le Service public continue d'être un facteur de cohésion sociale et de solidarité?**

Ils ne doivent pas céder au chant des sirènes d'une pré-

tendue efficacité d'un marché qui n'est rien d'autre que l'expression d'une volonté de substituer au secteur public tout ce qui peut générer des profits. Il est impératif d'agir ensemble afin de maintenir et développer un Service public qui réponde aux besoins de la population en garantissant l'accès à des prestations de qualité.

■ **Le 27 février aura lieu la journée du Service public, mise sur pied par le SSP, le SEV et syndicom. Qu'en attends-tu?**

Une journée de réflexion est un bon début pour relancer l'offensive en faveur d'un Service public fort, qui s'appuie sur le refus de la compétitivité et de la concurrence, des critères propres à l'économie de marché.

Françoise Gehring/vbo

(1) Dossier n° 99, « Finances cantonales, Programmes d'austérité douteux et préjudiciables dans les cantons », décembre 2013. (2) A voir aussi, Graziano Pestoni, « Privatizzazioni, il monopolio del mercato e le sue conseguenze », Fondazione Canevascini, ssp-vpod,

2013. (3) Esther Jeffers, lors du Congrès des femmes de l'USS, novembre 2013.

« Des services publics forts pour la Suisse »

■ La journée « Des services publics forts pour la Suisse » se déroule le 27 février à l'hôtel Berne, Zeughausstrasse 9, 3011 Berne, de 9h 15 à 17h 15.

■ Inscriptions: les personnes intéressées peuvent s'inscrire par e-mail à l'adresse servicepublic@uss.ch ou par écrit à Union syndicale suisse, Monbijoustrasse 61, 3000 Berne 23 en indiquant leur

nom/adresse/téléphone et affiliation à un syndicat (SEV, SSP, syndicom, PVB-APC ou garaNto). Délai d'inscription: le 20 février. Le nombre de places est limité.

■ Paiement: la journée est gratuite pour les membres des syndicats susmentionnés. Pour les autres, les frais s'élèvent à 250 fr.

Troublants « Neinsager »

Dans le débat sur le nouveau financement du rail, la variété des opposants étonne. L'éventail va d'un cheminot très officiel, Hans G. Wägli, ancien chef de presse des CFF, au vice-président suisse de l'UDC, en passant par un ancien directeur des CFF Benedikt Weibel, accompagné par les extrémistes automobilistes habituels, mais pas tous. Un cocktail détonnant.

En démocratie, il y a toujours un noyau plus ou moins large anti-impôts, anti-Etat, anti-tout... donc, bien évidemment, anti-rail. Rien de plus naturel. Mais cette fois, il faut noter une particularité: l'opposition vient aussi de personnalités du chemin de fer. Pour Hans G. Wägli, il faut refuser le paquet pour « mieux réfléchir ». En fait, il fait une fixation sur des projets très futuristes de compagnies privées (par exemple 270 millions pour améliorer le « Waldenburgbahnli » ou bien une éventuelle nouvelle gare souterraine RBS à Berne à 520 millions). Il refuse obstinément de voir l'enjeu primordial du remplacement du système actuel de financement du rail. Il est pourtant bien placé pour savoir que les ressources de ce système, axé essentiellement sur les NLFA, sont épuisées et que les besoins de rattrapage sur les grands axes CFF du Plateau sont importants, d'autant plus avec l'augmentation du trafic.

La position de l'ancien directeur Weibel est plus nuancée: dans un premier temps, à travers un article du « Tagesanzeiger », il argumentait pour le non, aussi par une fixation sur un cas particulier (amélioration Zurich-Coire trop coûteuse à ses yeux). Il y ajoutait une ré-

flexion générale sur le risque de l'explosion des coûts de maintenance induits par l'ampleur des investissements futurs. Mais il concluait en disant: « malgré tout je voterai oui », conclusion systématiquement ignorée par les opposants UDC, trop heureux de l'aubaine offerte par l'argumentation. A noter que le risque évoqué à propos des coûts de maintenance est bien réel. Mais précisément le paquet soumis au peuple l'anticipe: au-delà de la première étape de « rattrapage » de 6,4 milliards jusqu'en 2025 (60 % pour l'entretien du réseau existant), les étapes suivantes seront précisées dans un rapport promis pour 2018, lequel contiendra les projets prioritaires au-delà de 2025 et réalisables avec les moyens financiers fixés par le peuple. Maintenant, M. Weibel a fait du chemin: il reconnaît les avantages du fonds d'infrastructure (« ein hervorragendes Konstrukt », « Die Nordwestschweiz », 18.1.2014) et il préconise un oui sans ambiguïté. L'ennui: cette position est restée jusqu'à présent confidentielle et les opposants continuent d'utiliser la caution de l'ancien directeur des CFF.

On pensait que les dérapages s'arrêteraient là. Grave erreur! Le président du conseil d'administration des CFF Ueli Gygi s'y met aussi. Dans un autre registre. Deux semaines avant la décision du peuple, il se répand en

projections, forcément fantaisistes étant donné les multiples impondérables entrant en ligne de compte, sur les augmentations des tarifs ferroviaires jusqu'en 2033. Que vise-t-il à travers de telles déclarations, naturellement largement diffusées par les agences de presse? Venant de lui, quel manque de sens politique! A l'époque, en 1997-98, il fut l'un des artisans actifs, comme directeur des finances fédérales, du paquet ferroviaire actuel (NLFA, raccordements au réseau européen, Rail 2000 1^{re} étape, lutte contre le bruit) à vingt et quelques milliards, paquet arrivé maintenant à épuisement et qu'il s'agit donc de remplacer. La direction des CFF et toute l'entreprise derrière elle s'est engagée dans cette bataille. L'attitude de son président est totalement incompréhensible.

En décembre 1998, le peuple avait approuvé le financement proposé dans une proportion de deux contre un. Du côté du rail, l'unité et l'engagement avaient été parfaits. Pour le 9 février prochain, ça n'est pas le cas. Il reste à espérer que la majorité du peuple ne se laissera pas abuser par les dérives médiatiques de quelques-uns s'ajoutant au lot habituel des « Neinsager ».



Michel Béguelin

■ Travail du dimanche

Finissons-en avec la tactique du salami

Le SECO veut manifester introduire les ventes du dimanche généralisées au moyen d'une ordonnance et contourner ainsi le peuple et les cantons.

Cette façon de procéder reflète la pression exercée par un lobby fort relativement à l'exploitation du centre d'achats « Foxtown » à Mendrisio. Les syndicats combattent cet objectif, également au plan juridique. Un avis de droit de l'Université de Neuchâtel leur

donne d'ailleurs raison. La motion Abate acceptée par les Chambres fédérales entend autoriser la vente dominicale de produits de luxe dans les régions frontalières et touristiques. C'est là, à nouveau, un grand pas vers la généralisation des ventes du dimanche. Le Conseil fédéral, respectivement le SECO, veut désormais fixer ces modifications uniquement dans une ordonnance et non dans la loi. Ce qui va empêcher tout contrôle via la démocratie directe et toute opposition des cantons, alors que ce sont eux qui sont à pro-

prement parler responsables de ces questions.

En 2012 déjà, l'USS avait critiqué ce projet en soulignant qu'une réforme aussi importante n'avait pas à se faire via une ordonnance, mais nécessitait que l'on modifie la loi sur le travail (LTr). Aujourd'hui, cette position est entièrement confirmée par l'avis de droit de l'Université de Neuchâtel (cf. Pascal Mahon, Jean-Philippe Dunand, Avis de droit, Projet de modification de l'art. 24 OLT 2, Neuchâtel 23.12.2013). La critique émise à l'encontre de la procédure du SECO dans

cet avis de droit de deux des spécialistes les plus connus du droit du travail de Suisse, notamment l'absence d'adaptation préalable de la LTr relativement à la notion de tourisme, ne doit pas rester lettre morte! La balle est donc dans le camp du SECO, qui doit prendre contact avec les partenaires sociaux, et notamment les syndicats.

En effet, les déréglementations proposées du travail dominical auraient de graves conséquences pour la santé et la vie sociale des travailleurs et travailleuses concernés. Le di-

manche comme jour de repos généralisé permet d'abord de vivre avec sa famille et de récupérer, ce qui est important. La situation est d'autant plus grave que les propositions de réforme du SECO ne prévoient absolument aucune mesure de compensation. C'est inacceptable dans une branche déjà précaire comme le commerce de détail où de nombreux employeurs refusent toujours de chercher des solutions à travers une convention collective de travail.

Transports publics genevois

Préavis de grève maintenu!

Le SEV a pris note de l'ouverture manifestée par la direction générale. Il demande néanmoins une rencontre bilatérale d'ici le 11 février. Le préavis de grève du 12 février est maintenu!

La commission exploitation SEV s'est réunie lundi après-midi pour se pencher sur une Info de la direction générale. « Dans ce document, qui résume la réunion du 30 janvier réunissant la direction et les syndicats asip et transfair, mais à laquelle le SEV n'a pas participé car nous demandons des négociations bilatérales, la direction semble entrer en matière sur nos revendications concernant les définitions de roulement », indique la secrétaire syndicale Valérie Solano. « Malgré cette ouverture, la commission exploitation a décidé de maintenir la pression. Le préavis de grève pour le mercredi 12 février est toujours d'actualité et nous demandons des négociations bilatérales avec la direction. Demande qui n'a toujours pas



Les trams circuleront-ils le 12 février? La balle est dans le camp du directeur ad interim.

été entendue! Les négociations doivent porter sur des points relevés dans l'info de la direction générale qui coïncident en partie avec nos revendications exprimées auparavant », poursuit Valérie Solano.

Le SEV donne jusqu'à lundi à la direction générale pour se positionner sur sa requête. Le nouveau directeur ad interim, Christoph Stucki, acceptera-t-il

la demande du SEV?

La balle est clairement dans son camp et la pression sur ses épaules. Le SEV, suite à la consultation générale de décembre, est en position de force.

Intimidation scandaleuse

Une position renforcée après la mise au jour des méthodes d'intimidation du chef d'ex-

ploitation. Durant le mois de janvier, ce dernier a demandé ouvertement à des collègues s'ils étaient membres du SEV et s'ils avaient voté le préavis de grève! Une attitude qui a eu le mérite de faire encore monter la grogne des chauffeurs!

C'est dans ce contexte que la commission exploitation a décidé de maintenir le pré-

avis de grève en s'appuyant sur le mouvement de contestation des employés. « Par les réflexions, les propositions, le dialogue et notre détermination, nous pouvons faire évoluer nos conditions de travail dans le bon sens. »

Vivian Bologna

Sous-traitants TPG

RATP DEV: « Utilisons le meilleur de nous »

La mobilisation paiera-t-elle? La délégation syndicale du SEV et le représentant syndiqué du personnel de RATP DEV réunissent le personnel ce jeudi après avoir rencontré la direction le 5 février.

Le personnel de RATP DEV bouge. Après avoir obtenu un mandat de négociations par plus de 70% des chauffeurs de l'entreprise, le SEV et le délégué du personnel et représentant syndical Rémy Perrot ont mis sur pied une assem-

blée le mercredi 29 janvier. « Il en est ressorti que le personnel se méfie des méthodes du directeur. Il se dit ouvert mais il tente néanmoins de diviser le personnel en cherchant à régler les problèmes de manière individuelle. Or, l'assemblée veut un règlement collectif de la situation. Si des personnes sont convoquées seules, elles demanderont à être accompagnées du délégué Rémy Perrot. Sinon, elles refuseront la rencontre avec le directeur », résume Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV. Le directeur a aussi convoqué collectivement le personnel

lundi et mardi.

Le personnel demande notamment des salaires minimaux plus élevés – 4600 fr. contre 4100 fr. aujourd'hui – une progression annuelle de 100 fr. en sus du renchérissement ainsi que de meilleures horaires de travail – des amplitudes moins grandes – et des indemnités de repas et du dimanche.

Dans une information diffusée le 27 janvier, le directeur tente de caresser le personnel dans le sens du poil – « RATP DEV accorde une grande importance aux valeurs humaines, car c'est vous, c'est nous, qui

sommes les moteurs de notre activité. Utilisons le meilleur de nous à la construction de notre réussite ». Un message réunificateur qui ne cache pas les menaces voilées qui sont censées pendre au nez des collaborateurs: 2014 sera importante: renouvellement de la ligne VZ, nouvelles lignes en sous-traitance... « Les réponses aux appels d'offres sont essentielles au développement de notre activité. (...) Le prix au kilomètre est déterminant dans la sélection des sous-traitants, l'image d'une entreprise stable (aussi). En termes d'image, la presse a

relaté l'information d'une société en colère. Ceci est dommageable. »

Dans le style, le directeur actuel est beaucoup moins abrupt que son prédécesseur qui avait balayé d'un revers de la main une pétition signée par plus de 50 personnes. Au-delà du verbe rassurant et de l'ouverture au dialogue qu'il prône, le directeur actuel saura-t-il proposer un calendrier clair pour des négociations en bonne et due forme? Saura-t-il transformer ses (belles) paroles en actes?

Vivian Bologna



Le personnel CFF demande de meilleures possibilités de retraite anticipée

« Nous sommes sur le bon chemin quant à la recherche de solutions pour les métiers pénibles physiquement. »

Manuel Avallone, vice-président SEV



Retraite anticipée: une priorité pour tous les membres

Depuis 2012, SEV et CFF discutent, dans le cadre d'un groupe de travail, de différents modèles de retraite. Les deux parties peuvent s'imaginer trouver une solution pour les métiers particulièrement pénibles, comme la solution choisie pour la construction. Mais il faut également de nouvelles et de meilleures solutions dans les autres catégories professionnelles.

Le fait de demander de meilleures possibilités de retraite anticipée pour le personnel CFF n'est de loin pas nouveau. De nombreuses propositions à ce sujet ont été débattues lors des derniers Congrès SEV.

Une ancienne revendication

Les propositions au Congrès émanaient surtout des sous-fédérations et sections représentant les métiers les plus pénibles (physiquement difficile,

devant porter de lourdes charges ou travailler par tous les temps à l'extérieur). Ces catégories de travailleurs souffrent en effet de toujours plus de problèmes de santé, l'âge venant. En font partie les travailleurs dans les domaines du triage, de la préparation des trains, de la construction et de l'entretien de l'infrastructure ou du matériel roulant.

Mais ces propositions provenaient également d'autres catégories, en particulier celles

qui travaillent avec des horaires irréguliers, comme le personnel des trains, qui subit souvent des agressions corporelles (voir page 12): la section ZPV Lucerne a par exemple proposé, lors du dernier Congrès de mai 2013, de débiter des négociations avec les CFF sur des modèles de mises à la retraite anticipée sociaux, équilibrés et financièrement supportables pour le personnel. La section soulignait dans sa proposition que « les

augmentations constantes de la productivité de ces dernières années supportées par le personnel doivent permettre aux CFF d'offrir des solutions attractives ».

Suite à des propositions de ce genre lors des Congrès, le SEV a entamé des discussions exploratoires avec les CFF. Depuis 2012, il existe un groupe de travail commun aux CFF et à la communauté de négociations des syndicats à ce sujet. Mais aucune négociation à proprement parler n'ont eu lieu jusqu'à présent. La Conférence CFF a été maintenue informée des discussions. Depuis 2012, elle n'a cependant pas octroyé de mandat de négociation spécifique au SEV. Lors de la conférence CCT du 5 juin 2013, les délégués ont débattu brièvement, mais aussi de façon très critique, des modèles de retraite envisagés par les CFF, comme « travailler plus longtemps mais de manière réduite » et « temps de travail sur toute la vie », modèles révélés publiquement par le « SonntagsBlick » mais non encore présentés aux syndicats au sein du groupe de travail. Comme trois semaines auparavant, l'idée des CFF de mettre en place un système de rentes variables avait déjà été ébruitée dans les médias, la

confiance des délégués dans l'entreprise CFF n'est plus vraiment au top.

Demande prioritaire de toutes les catégories professionnelles

En vue des négociations CCT 2014, la Conférence CCT a décidé de mener un sondage auprès des membres CFF en juin et juillet 2013, sur les objectifs des négociations. Plus de 5559 membres ont pris part à ce sondage. 65 % de ceux-ci jugeaient le thème des retraites anticipées comme un thème prioritaire à négocier urgemment, même avant celui de la protection contre le licenciement et le temps de travail (voir graphique). L'ensemble des sous-fédérations SEV ont mis la retraite anticipée à la première place de leurs préoccupations, même le personnel administratif (VPV). Le sondage a révélé également que seuls 19 % des sondés jugent les possibilités actuelles de retraite anticipée comme suffisantes.

Vu ces résultats très clairs (parus en détail dans *contact.sev* n° 17 de l'année dernière), Manuel Avallone, vice-président SEV, a affirmé lors de la conférence CCT du 11 septembre 2013 que de meilleurs modèles de retraite anticipée pour toutes les catégories profes-

LA SOLUTION DANS LA CONSTRUCTION

Pour le domaine de la construction, il existe, en plus de la convention nationale du secteur de la construction en Suisse, une **convention collective de travail pour la retraite anticipée dans le secteur principal de la construction (CCT RA)**. Elle a été conclue en 2002, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2003 et a été rendue de force obligatoire par le Conseil fédéral. Les partenaires sont la Société suisse des entrepreneurs, le syndicat Unia (qui s'appelait encore SIB en 2002) et Syna, ainsi que, depuis 2003, les Cadres de la construction suisse. La CCT RA permet au personnel de la construction de prendre une retraite avant l'âge légal de l'AVS, grâce à des rentes-pont, financées en commun par les employés et les employeurs via la Fondation FAR. L'âge minimum pour cette retraite anticipée était fixé au départ à 63 ans, puis a été abaissé à 60 ans (depuis 2006). Les employeurs retirent 1 % du salaire par mois aux employés et versent eux 4 %. Cela concerne environ 85 000 salariés dans environ 7 500 entreprises et finance les rentes par répartition. Les collaborateurs qui quittent la construction ne peuvent pas retirer leurs cotisations. Peut bénéficier d'une rente-pont totale celui qui a exercé une activité soumise à l'obligation de cotiser pendant au moins 15 ans pendant les 20 dernières années et de manière ininterrompue pendant les sept dernières années précédant le versement des prestations dans une entreprise selon le champ d'application de la CCT RA. La rente FAR sera calculée ainsi: 65 % du salaire annuel convenu dans la dernière année de travail (sans indemnités ni heures supplémentaires, etc.) plus 6 000 francs, divisé par 12, mais la rente transitoire ne peut cependant être supérieure aux limites suivantes: 80 % du salaire de base déterminant pour la rente ou la rente maximale de 5 616 francs (état 2014). La Fondation a versé jusqu'à fin 2012 environ 11 080 rentes-pont d'une moyenne de 4 383 francs par mois. La Fondation FAR verse 18 % du salaire coordonné à la caisse de pension, qui sera retiré normalement seulement à l'âge officiel de la retraite.



Le personnel de la construction des voies demande depuis longtemps un traitement similaire au reste du personnel de la construction pour les retraites anticipées.

sionnelles doivent avoir une priorité élevée lors des négociations CCT en cours, même s'ils ne sont pas réglés dans la CCT elle-même mais dans une convention séparée. Aucun des délégués ne s'est opposé à cette déclaration.

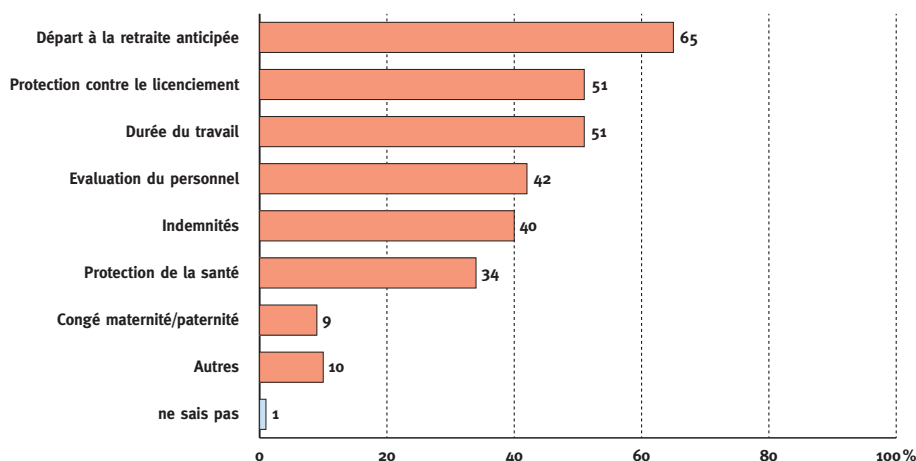
Les collaborateurs effectuant du travail pénible doivent pouvoir partir en retraite avant de trop souffrir physiquement, c'est un fait non contesté. Mais en réalité c'est surtout cette catégorie de travailleurs qui ne peut pas se permettre une retraite anticipée de nos jours, perdant trop d'argent puisqu'étant classés dans les ni-

veaux d'exigences les plus bas du système salarial. La conséquence est que la plupart essaient de tenir le coup jusqu'à l'âge de la retraite, même lorsqu'ils ont des soucis de santé importants. Beaucoup d'entre eux tombent malades, doivent quitter leur emploi puis être réintégrés ou mis en invalidité. Cela occasionne des frais élevés pour l'employeur, les CFF, ainsi que des désavantages certains, ce qui explique d'ailleurs leur disposition à discuter de solutions pour ces catégories de profession, tandis qu'ils freinent dans d'autres métiers, surtout là où une pé-

nurie de personnel guette pour ces prochaines années...

C'est pourquoi les délégués des autres catégories professionnelles rappellent au bon souvenir des CFF que leur charge de travail a aussi nettement augmenté ces dernières années, en raison des augmentations de productivité: une pression plus forte (et par conséquent une plus grande pression psychologique), des exigences plus élevées en matière de savoir, ce qui nécessite une mise à jour continue des

Suite en page 12



À la question « sur quels thèmes le SEV doit-il se concentrer ? », les 5559 participants au sondage SEV auprès du personnel des CFF ont répondu comme ci-dessus. La retraite anticipée était numéro 1 chez toutes les sous-fédérations.

Les conditions de retraite (anticipée) se sont péjorées ces dernières années

Le personnel CFF a placé la retraite anticipée comme thème urgent à traiter par le SEV, ceci dans tous les métiers. Cela est certainement dû au fait que la caisse de pension CFF a repoussé l'âge de la retraite de 62 à 65 ans ces dernières années et dégradé les conditions de retraite, en augmentant les cotisations normales et en instaurant des cotisations d'assainissement de 2,5% (jusqu'à fin 2013). Au 1^{er} janvier 2007 en effet, l'âge de la retraite a passé de 62 à 63,5 ans et on est passé de la primauté de prestations à la primauté de cotisations. Début 2010, l'âge de la retraite est passé à 65 ans. Ces dernières années, les prestations ont diminué: le taux d'intérêt technique (sur les avoirs) a été baissé ainsi que le taux de conversion (pour le calcul de la rente lors de la retraite).

Par conséquent, les conditions pour une retraite anticipée se sont péjorées et il y a moins de collaborateurs qui peuvent se la permettre. Le personnel CFF, qui partait en moyenne à la retraite à environ 61 ans en 2005, part désormais à la retraite en moyenne à plus de 63 ans. Deux exemples des **conditions de la Caisse de pension CFF pour une retraite anticipée**:

Un collaborateur homme, né en 1954, qui travaille aux CFF depuis 1973, ayant un **salaires annuel brut de 70000 francs** et un avoir vieillesse de 500000 francs (aujourd'hui), recevra la rente mensuelle suivante:

- 65 ans: 2936 francs (+ rente AVS)
- 63 ans: 2602 francs + rente-pont de 2106 francs
- 61 ans: 2307 francs + rente-pont de 2106 francs

Un collaborateur similaire mais gagnant **95000 francs brut par année** recevra:

- 65 ans: 3109 francs (+ rente AVS)
- 63 ans: 2699 francs + rente-pont de 2106 francs
- 61 ans: 2340 francs + rente-pont de 2106 francs

Dans les deux cas, on lui retirera 214 francs par mois (si retraite à 63 ans) ou 444 francs (si retraite à 61 ans) pour le remboursement de la rente-pont (dès l'âge de la retraite AVS). Ces rentes ont été calculées avec le simulateur de rentes sur www.pksbb.ch.

Suite de la page 11

connaissances (par exemple pour le personnel des guichets), des clients plus nombreux et plus agressifs, des pauses plus courtes, des horaires de travail défavorables, en plus de la pénibilité du travail irrégulier, déjà connue depuis longtemps, que doivent subir, en plus des collaborateurs des travaux et du triage, les mécanos de loc et les chefs de circulation des trains, par exemple. Avec l'âge, ces horaires irréguliers sont toujours plus difficiles à supporter.

Et maintenant?

Les discussions ayant eu lieu jusqu'à présent entre la communauté de négociations et les CFF ont bien montré que les deux parties sont disposées à réfléchir à la création d'un fonds pour les métiers pénibles physiquement, comme dans la construction. « Nous sommes sur le bon chemin quant à la recherche de solutions, même s'il reste de nombreux obstacles », explique Manuel Avallone, vice-président SEV.

Pour les autres catégories professionnelles, deux modèles ont été proposés par les CFF: « Un temps de travail sur toute la carrière », modèle dans lequel on « achète » une retraite anticipée avec du temps et de l'argent tout au long de la carrière (ce qui comporte des risques au niveau de la santé) et « travailler plus longtemps mais de manière réduite », modèle dans lequel on travaille au-delà de l'âge de la retraite mais où on passe à temps partiel de manière anticipée. Ces deux modèles sont actuellement étudiés de plus près par la commission du personnel. Le SEV souhaite discuter d'autres modèles avec les CFF, dont ceux utilisés par certaines entreprises de transport concessionnaires.

La Conférence CCT du 5 février (après la rédaction de ce numéro) prévoit encore des discussions et autres informations à ce sujet.

Markus Fischer/Hes



Hans-Ulrich Keller, responsable d'équipe de la voie.



Le personnel des trains souffre au niveau de l'appareil moteur.



Le triage: un métier pénible.

« Le mieux serait une solution comme celle de la construction »

« Les constructeurs de voies ne peuvent pas se permettre une retraite anticipée dans les conditions actuelles », explique Hans Ulrich Keller, responsable d'équipe de la Voie et membre de la commission centrale Travaux. « Nous n'avons pas les salaires qui le permettent. C'est pourquoi personne ne part avant, sauf si on n'y arrive plus pour des questions de santé. Beaucoup d'employés de la construction de voies connaissent des problèmes de santé avant l'âge de la retraite, car le travail est pénible, s'effectue à l'extérieur par tous les temps et par équipe. Il y a beaucoup de malades et plusieurs qui prennent des retraites anticipées mais pour raisons médicales. « Ce n'est pas l'objectif, car nous aimerions bien pouvoir profiter aussi quelque peu des années de retraite. Il faudrait une possibilité de partir avant sans perte financière. Le mieux serait une solution comme celle de la construction. Pas besoin de réinventer la roue. » Une retraite anticipée avec un temps de travail sur toute la carrière, donc travailler davantage dans les jeunes années, serait « délicat car on irait outre la protection de la loi sur la durée du travail. Et les réductions de temps de travail, par exemple à 60 %, n'ont jamais fonctionné chez nous, car personne n'a jamais été engagé pour les 40 % restants ».

Les agents de train sont usés par la charge continue

Franziska Schneider du service de protection juridique SEV, donne souvent des conseils juridiques à des agents de train âgés qui souffrent des genoux, des hanches et des épaules et qui sont déclarés inaptes à effectuer leur job par le Medical Service des CFF. Ils doivent par conséquent chercher un autre emploi. Une retraite pour raisons médicales est souvent une des seules solutions, puisqu'ils ne peuvent guère faire valoir leurs compétences très spécifiques sur le marché du travail. Et même une formation n'offre souvent pas de vraies perspectives à leur âge. L'usure de l'appareil moteur chez les agents de train est due en partie au fait de porter toujours du matériel, d'être constamment sur un sol en mouvement, de monter et descendre du train, d'utiliser les escaliers des voitures à deux étages, etc. Cela mène irrémédiablement à des douleurs. « En raison de cette charge continue, on peut faire une analogie avec le travail pénible, même si la limite des 25 kg de charge n'est pas atteinte », explique Franziska Schneider. « Le personnel des trains a également besoin de modèles de retraite anticipée, qui leur permettent de bénéficier d'une retraite en étant encore mobile et en forme. »

Inapte – réintégré – pensionné

Peter (nom d'emprunt) a débuté son apprentissage de 18 mois aux CFF à 16 ans. Il a travaillé de nombreuses années au triage, est passé chef d'équipe puis mécanicien au triage. A 59 ans, environ 6 mois après le décès de son épouse, il tombe gravement malade. Le Medical Service des CFF juge alors Peter inapte pour son activité de spécialiste production régional Cargo (RCP). Il perd ainsi son job. Et le délai de deux ans de maintien du salaire commence à courir... Les CFF lui offrent alors un poste à 50 % de conciergerie. Il doit cependant continuer à faire des postulations, après 45 ans de service et une santé approximative. Il s'adresse alors à la protection juridique SEV, qui le suit ensuite de près. Son engagement pour les travaux de conciergerie perdure malgré ses douleurs. Après la fin du délai de deux ans, les CFF lui offrent un poste en réintégration à 60 %. L'AI octroie une demi-rente et la caisse de pension CFF une rente invalidité partielle.

Mais cinq mois plus tard, il retombe en incapacité totale de travail. Et Peter passe, à 63 ans, en retraite anticipée pour raisons médicales. L'AI lui octroie une rente complète et la CP CFF une rente invalidité. Une bon modèle de retraite anticipée comme cela existe dans la construction aurait épargné trois difficiles années de travail à Peter. Et quelques dépenses aux CFF...

Fi/Hes

RÉINTÉGRATION OU RETRAITE

L'objectif principal des modèles de retraite anticipée est de permettre à tous les collaborateurs CFF de partir en retraite en bonne santé, avant de souffrir de douleurs inhérentes au métier exercé ou problèmes de santé irréversibles. Cet objectif n'est pas atteint avec la retraite pour inaptitude à l'exercice du métier pour des raisons médicales, puisque la maladie est justement la condition préalable. Comment cela fonctionne-t-il aux CFF? Lorsque les collaborateurs ne peuvent plus assumer totalement leur fonction, une période de deux ans débute, durant laquelle ils ont droit au maintien du salaire. Durant ce laps de temps, ils sont soutenus par le management de la santé des CFF avec comme objectif de réintégrer l'entreprise. Si le Medical Service des CFF estime que l'employé ne peut toujours pas assumer sa fonction et ne peut pas être réintégré, les rapports de travail prennent fin. Deux cas à différencier:

- Si la personne travaille depuis au moins 10 ans aux CFF et a plus de 50 ans, elle reçoit une rente invalidité temporaire jusqu'à l'âge de la retraite, qui est ensuite remplacée par la rente de la caisse de pension. Une rente invalidité de l'AI s'y ajoute, remplacée par la suite par la rente AVS. Si l'AI n'octroie pas de rente, la caisse de pension des CFF verse une rente de remplacement (seulement pour ceux qui ont été assurés à la CP CFF au moins 10 ans).
- Si la personne a moins de 50 ans, elle ne reçoit une rente invalidité de la CP CFF que lorsque l'AI verse également une rente, sinon elle n'a droit qu'à une indemnité de départ. Les frais de l'invalidité professionnelle sont pris en charge par l'entreprise. La caisse de pension considère chaque cas et facture aux unités d'affaires concernées. Cette manière de facturer doit encourager de véritables mesures de réintégration. « Mais les supérieurs hiérarchiques directs ne soutiennent quand même guère la réintégration », regrette René Windlin du service juridique SEV. « De plus, les postes adaptés sont devenus bien rares ces dernières années. » L'accord signé entre SEV et CFF pour la création de tels postes chez Anyway Solutions ou ailleurs est donc très important.

Portrait d'un jeune président travaillant pour une jeune entreprise

Une section sportive au SEV

Mickaël Favre a repris la présidence de la section RegionAlps au 1^{er} janvier 2014. Portrait d'un jeune président.

RegionAlps, tout comme le président de la section, est une jeune entreprise qui a le vent en poupe. Elle est passée de 6 millions de passagers en 2012 à 7 millions et demi en 2013. « Tout est en augmentation: la fréquentation, le chiffre d'affaires, le nombre de lignes. On est donc confiants pour de futures négociations », explique le nouveau président de la section RegionAlps. « On a de bonnes conditions de travail, car la convention collective négociée est très bonne, grâce notamment à Olivier Barraud,



Mickaël Favre à la gare de Saint-Maurice.



Le 14 janvier, la section RegionAlps a distribué les flyers sur la votation FAIF aux côtés de la section TMR à la gare de Martigny. Première action du nouveau président, qui débute ainsi très bien son mandat... Sur la photo: Steve Pont et Richard Pommaz.



De gauche à droite: Joël Durgniat, Jean-Yves Delacombaz, Thierry Carrupt, Mickaël Favre et Christian Aymon. Une bande de potes tous mécanos de loc à RegionAlps, qui aiment relever des défis sportifs.

BIO

Mickaël Favre a 39 ans, il est marié et papa de deux petits enfants (5 ans et 2 ans). Il habite à Chamoson. Ses loisirs: le sport (vélo, peau de phoque, ski) et moto. Après un apprentissage de mécanicien sur voitures et motos, domaine dans lequel il a travaillé environ 10 ans, il a travaillé comme éducateur de l'enfance durant 2 ans et demi avant de reprendre une formation de mécanicien de locomotive à RegionAlps, avant même les débuts de l'entreprise. Il a en effet fait partie de la première volée de mécanos formés par l'entreprise créée en 2004. Depuis lors, il pilote les trains en Valais, ce qui lui plaît énormément.

Il fait partie de la section RegionAlps du SEV depuis son arrivée dans l'entreprise, qui coïncide donc avec la création de l'entreprise... et de la section.

Avant le 1^{er} janvier 2014, il n'avait pas occupé de fonction particulière au sein du syndicat. Il a repris la présidence suite à la démission de son prédécesseur.

qui a su batailler pour nous. L'ambiance était quelque peu tendue aux débuts de RegionAlps, on peut même dire que les débuts étaient scabreux, puisque la volonté des CFF était clairement de créer une filiale afin de baisser les conditions de travail des salariés, mais finalement, on a pu obtenir des améliorations et les salaires sont vraiment bons. Il ne faut pas oublier qu'on vit en Valais. Bien sûr, si un Lausannois vient travailler ici, ce ne sera pas intéressant pour lui financièrement, mais pour nous Valaisans, qui vivons et dépensons en Valais, c'est bien», continue Mickaël. « Bien sûr on ne fait que du trafic régional, et quasiment toujours la même ligne, mais moi ça me convient très bien. Je ne connais que ça.

De plus, pour l'instant, l'entreprise s'est développée année après année, il n'y a donc pas vraiment de routine. »

Une bonne ambiance de travail
Certains étaient partis de RegionAlps et sont finalement revenus. L'échelle salariale négociée il y a 4-5 ans est intéressante selon le président de section. Dans le cadre des négociations 2014, la section a obtenu une augmentation des indemnités du dimanche et une prime de 1000 francs chacun. Depuis deux ans, l'entreprise participe à hauteur de 500 francs aux abonnements généraux des conjoints. Mickaël Favre se plaît vraiment bien à RegionAlps et c'est aussi dû à l'ambiance avec les collègues, qui sont des amis et

quasi tous plus ou moins du même âge. Ils habitent presque tous entre Sierre et St-Maurice et se rencontrent également hors du travail. Quelques mécanos ont même demandé à l'entreprise de les sponsoriser pour des courses

de vélo: ils ont ainsi reçu des équipements à l'image de l'entreprise, qui finance également les cotisations aux courses. L'équipe «RegionAlps» a ainsi participé à «La Solidaire», course contre la mucoviscidose à Nendaz et «Terrific», course multisports à Montana.

Première action du président

Mais Mickaël n'en oublie pas pour autant les revendications des employés. La période est assez calme au niveau de la section elle-même alors la section a décidé de multiplier les démarches pour la votation FAIF du 9 février: distribution de flyers dans les trains et distribution à la gare de Martigny le 14 janvier. « Montrer qu'on existe et motiver les Valaisans à voter oui, même si ce n'est pas gagné », conclut Mickaël.

Henriette Schaffter

Comité de section RegionAlps

La section ne comporte que des mécanos, au nombre d'environ 40 (total des employés de l'entreprise, dont la direction: 59). Le comité est composé des membres suivants:

- Mickaël Favre, président
- Jean-Marc Gaudard, secrétaire
- Thierry Carrupt, caissier
- Jean-Louis Huelga et Danilo Piatti, membres

La section est désormais encadrée par Baptiste Morier, secrétaire syndical au secrétariat régional de Lausanne.

Gare de triage de Lausanne-Denges

Une section ressuscitée



Le mercredi 22 janvier, le comité RPV Lausanne Triage Renens a mis sur pied une rencontre avec le personnel.

Une cinquantaine d'employés a profité de cette journée organisée par le comité (**Victor Luenigo, Mile Trpkovski et Philippe Roth**, ci-contre) pour discuter avec la secrétaire syndicale et coache **Elena Obreschkow** ou les secrétaires syndicaux **Daniel Froidevaux** (en haut tout à droite) et **Jean-Pierre Etique** (en bas à droite). *vbo*



Gare de triage de Lausanne-Denges

« Il fallait montrer à nos membres qu'ils ne sont pas seuls »

Le personnel de la gare de triage de Lausanne-Denges a pu s'informer le mercredi 22 janvier auprès des secrétaires syndicaux du SEV, mais aussi faire part de ses inquiétudes et de ses demandes.

« Il était important de montrer à nos membres qu'ils ne sont pas seuls, qu'ils sont entourés de personnes compétentes. » Le président de la section RPV Lausanne-Triage Renens, Victor Luengo, résume ainsi la démarche du comité de mettre sur pied une rencontre entre l'appareil professionnel du SEV et le personnel de la manœuvre en ce mercredi 22 janvier.

On peut qualifier cette action de fructueuse puisqu'une cinquantaine d'employés des lieux, de la manœuvre mais aussi de la Vigie, ont gagné la cafétéria pour discuter avec les secrétaires syndicaux Jean-Pierre Etique, Daniel Froidevaux et Elena Obreschkow. Ou tout simplement pour passer une pause conviviale entre collègues autour d'un repas ou une collation offerts par la sous-fédération RPV.

Au-delà de l'aspect quantitatif, ce sont bien les réponses aux inquiétudes qui constituent le principal avantage de ce genre d'actions. A commencer par l'avenir de la gare de triage. Des rumeurs annoncent une reprise des gares de triage par CFF Cargo (voir en page 5). « Si c'est vrai, nous reprendront-ils? Si oui, serons-nous tous réengagés et à quelles conditions salariales? » Le SEV n'étant pas dans le secret des dieux, Daniel Froidevaux a déploré une communication désécurisante et pointé du doigt les contradictions des CFF qui, dans leur charte, prônent « un dialogue constructif-critique ». Quant à Jean-Pierre Etique, il considère



Les travailleurs de nuit ont pu déguster un repas chaud avant de se libérer l'esprit autour du babyfoot.

que les CFF sous-estiment les conséquences de cette rumeur sur des employés plus préoccupés par leur avenir que par leur travail, créant ainsi un climat peu favorable à la sécurité. « Cette politique d'information est déplorable. »

« Le nombre de nuits à la hausse »

Si cette question des gares de triage était sur toutes les lèvres, elle ne constitue pas la seule problématique. « Nous sommes en sous-effectifs. Cela rend plus difficile la mise sur pied de tours de compensation satisfaisants pour le personnel », a-t-on pu entendre. « La pénibilité de notre travail et la fatigue due aux horaires nocturnes ne sont pas réellement comprises. »

Même si le cadre légal est respecté, les employés de la manœuvre ont constaté une hausse du nombre de nuits. « Il en résulte une dégradation des



conditions de travail et une péjoration de la vie familiale », observe Jean-Pierre Etique. S'appuyant sur l'horaire 2014 d'un employé, il indique que « les

nuits représentent près de la moitié des tours de service ». Inutile donc de préciser que le personnel attend du soutien du SEV. Un soutien qui commence

par la proximité d'un comité de section qui a retrouvé des couleurs.

Vivian Bologna

Décès

Gobet André, ouvrier spécialisé, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 68^e année. PV Vaud.

Guye Pierre-Alain, vendeur en agence de voyages, Geneveys-sur-Coffrane; décédé dans sa 51^e année. AS Ouest.

Lubini Lucie, Corcelles-Payerne; décédée dans sa 89^e année. PV Vaud.

Lueger André, chef de manœuvre, Renens VD; décédé dans sa 87^e année. PV Neuchâtel.

Mottaz Jean-Claude, chef de service, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa

80^e année. PV Vaud.

Perrin Reynold, chef de groupe, Vallorbe; décédé dans sa 70^e année. PV Vaud.

Recordon Yvonne, vve de Roland, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 85^e année. PV Vaud.

Tuscher Robert, aiguilleur de pavillon, Renens VD; décédé dans sa 80^e année. PV Vaud.

Wicky Arthur, chauffeur, Estavayer-le-Lac; décédé dans sa 90^e année. VPT tpf Autobus.

Rectificatif

Dans notre dernière édition de contact.sev, nous annonçons le décès de Madame Ida Renfer. Il s'agit d'un ma-

lentendu, puisqu'elle est toujours en vie et se porte bien. La section PV Biel/Bienne s'excuse pour cette méprise.

Début saison 2014:
22 mars

Parkhotel Brenscino
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!
... dort wo der Abschied schwer fällt!
... l'endroit qui est difficile de quitter!

Profitez de nos actions Brenscino «7 pour 6»

Vous séjournerez 7 nuits et vous en payez 6 en plus du rabais de 20% pour les membres SEV :

22.03.–29.03.			
30.03.–06.04.	06.04.–13.04.	20.04.–27.04.	27.04.–04.05.
04.05.–11.05.	11.05.–18.05.	18.05.–25.05.	25.05.–01.06.
01.06.–08.06.	08.06.–15.06.	15.06.–22.06.	22.06.–29.06.
29.06.–06.07.	06.07.–13.07.		
10.08.–17.08.	17.08.–24.08.	24.08.–31.08.	
31.08.–07.09.	07.09.–14.09.	14.09.–21.09.	
22.10.–19.10.	19.10.–26.10.		

Votre petit paradis où vous profiterez de notre hospitalité!

Nous nous réjouissons beaucoup de votre visite!
Cordialement, votre Team-Brenscino

Parkhotel Brenscino
Via Sacro Monte 21
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11
info@brenscino.ch
www.brenscino.ch



Nécrologie

Alain Jeanneret,
dit Sapin,
n'est plus

Durant la nuit du 22 au 23 janvier 2014, dans la maison familiale du Crêt-Vaillant au Locle s'est éteint dans sa 60^e année, notre collègue et ami Alain Jeanneret, des suites d'un cancer qui l'affaiblissait depuis juillet 2012. Il était membre du comité de la section SEV-VPT-TRN-rail.

Homme de la forêt, Alain travaillait depuis 2001 au sein de l'équipe du service de la voie des Montagnes aux Transports Publics Neuchâtelois. Bucheron de profession, grand travailleur, toujours prêt à rendre service, c'était un collègue sur lequel on pouvait compter. Bon vivant, Alain n'hésitait pas à mettre la main à la pâte lors de la préparation d'un repas entre amis.

A la fin de l'année 2007, Alain a eu la grande douleur de perdre sa compagne Liane. Tous deux, amoureux de la nature, ont vécu des jours heureux dans un petit chalet se situant dans les côtes du Doubs. De ce deuil notre ami ne se remettra jamais complètement. La maladie contre laquelle il a lutté avec courage et acharnement l'a contraint, en mai dernier, à se séparer de son chien, fidèle compagnon qu'il n'avait plus la force de promener.

Malgré le fait de l'avoir confié à des proches, ce fut pour l'ami des animaux qu'il était, une difficile épreuve. Durant les beaux jours de l'année dernière, il a profité de faire quelques voyages en train afin de revoir les montagnes qu'il a tant aimées. Quelques jours avant de s'en aller, notre ami avait émis le vœu de faire une dernière fois le parcours Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds avec le chasse-neige, vœu qui ne se réalisera jamais le destin en ayant décidé autrement.

Nos pensées étaient tournées vers Alain lors de la sortie du chasse-neige le vendredi qui a suivi son départ.

De nombreuses personnes se sont rendues au restaurant des Roches-de-Moron le dimanche 26 janvier, où ses enfants avaient organisé une verrée afin de lui rendre un dernier hommage.

Que ses enfants, ses parents, et toute sa famille soient assurés de notre profonde sympathie.

Le président de section: René Tschantz

Commission des femmes

Buffet
1^{re} classe
Lausanne

■ **Commission féminine**
groupe romand

Prochaines séances le 10 avril et le 23 octobre.
Sorties pédestres prévues le 21 juin et le 23 août.

20 février à 18h

Pensionnés

Mercredi
26 février

14h
Lausanne
Buffet de la Gare
Salle des Cantons

■ **PV Vaud**
Assemblée générale
des membres

Nous vous invitons à venir nombreux à notre assemblée générale des membres le mercredi 26 février.

A part l'ordre du jour statutaire nous honorerons les membres nous ayant quittés en 2013. Olivier Barraud, secrétaire syndical, nous informera sur quelques sujets touchant la politique des transports ainsi que sur l'actualité sociale et syndicale.

Pour des interventions et remarques complexes, veuillez faire parvenir votre demande jusqu'au mercredi 19 février si possible par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, ou par courriel : jean-pierre@genevay.net ou prendre contact avec le président de la section au 024.445.20.27

Jean-Pierre Genevay Président PV-Vaud

Journée de la navigation à Lucerne

La saga des cordes a pris fin...

Lors de la journée « Navigation » du SEV, il a été question de conditions de travail, du syndicat et de cordes.

La branche « Navigation » de la sous-fédération VPT se réunit traditionnellement en hiver, lorsque l'activité sur les lacs a retrouvé son calme. Cette fois, les responsables de la branche, Barbara Schraner et Patrick Clot, ont accueilli le 29 janvier un parterre de quelque 40 délégués et invités à bord du « MS Flüelen » à Lucerne. La branche réunit une douzaine de sections dont les membres naviguent sur lacs et rivières du Bodensee au lac Léman, en passant par le pied du Jura et le Tessin.

C'est la vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger, qui a apporté les salutations et les informations du secrétariat central, à commencer par la révision de la loi sur la durée du travail (voir aussi en pages 4 et 5) et ses répercussions sur le personnel de la navigation: «Vraisemblablement, les parlementaires n'en savent pas beaucoup non plus,



Martin Infanger, capitaine à la société de navigation des 4 cantons, tient une corde en polysteel.

la loi ne concernant que 80 000 personnes environ en Suisse.» Le champ d'application de la loi sera plus petit à l'avenir: le personnel de l'administration et les employés de la Poste, sauf ceux de CarPostal, ne seront plus

soumis à la loi, alors que ceux qui travaillent clairement pour l'exploitation ferroviaire, comme les surveillants sécurité, le seront.

En outre, la protection de la jeunesse devrait aussi concerner les jeunes en formation, une disposition que le SEV ne juge pas particulièrement pertinente. Les suppléments de temps durant les pauses à l'extérieur sont aussi sous pression. En parallèle à la révision de la LDT, on procède à la refonte de l'ordonnance ad hoc. Les personnes du terrain ont déjà pu en percevoir les problèmes. Comment peut-on prendre sa pause quand on est sur un bateau et que le personnel se résume à deux personnes?

Le vice-président VPT, Ueli Müller, est aussi responsable du recrutement de la sous-fédération. Chaque année, la VPT perd environ 600 membres en raison des décès de ses membres les plus âgés. Il s'agit donc d'en recruter 600 nouveaux afin que le syndicat conserve ses forces. Cette année, la VPT va récompenser financièrement chaque section qui aura obtenu de bons résultats.

Un délégué a rappelé les mauvaises conditions de travail

du personnel de la gastronomie sur les bateaux. Il a demandé si celui-ci pouvait devenir membre du SEV. Oui, il le peut, principalement dans la section VPT Bahndienstleistungen (où l'on trouve avant tout des employés d'elvetino) ou en tant que membres externes. La plupart des employés de la restauration préfèrent être membres d'une association professionnelle.

Corde incassable

«Cette histoire de corde nous occupe depuis déjà longtemps», a indiqué Roger Maurer en abordant un autre point à l'ordre du jour. Dans les dispositions d'exécution du DETEC sur l'ordonnance concernant la construction des bateaux, on trouve des directives liées à la solidité des cordes. L'Office fédéral des transports a entre-temps calculé les mesures que tous les bateaux devaient respecter. Le problème: les cordes en polypropylène ou les traditionnels câbles d'acier de 10 mm ne répondent plus aux normes. Le salut est venu de cordes en polysteel d'un fabricant suisse.

Concernant le travail syndical, les résultats concernant les

conditions de travail, et spécifiquement sur le plan des salaires, sont différenciés: de l'absence de renchérissement aux hausses modérées, en passant par des primes uniques. Les entreprises tentent de réduire les coûts salariaux en engageant trop peu de personnel (qualifié). La fluctuation du personnel est toujours bien là, puisqu'il y a souvent des saisonniers sur les bateaux. Les équipes sont maigres dans la plupart des entreprises, on constate donc des infractions à la LDT. Sur le marché, on ne trouve pas de personnel formé, que ce soit pour la navigation ou les nettoyages des machines, les entreprises font donc par elles-mêmes.

Dans ce registre, il est aussi constaté que dans la formation et l'instruction, on procède au strict nécessaire. Les membres du SEV se battent pour des places de travail sûres dans les deux sens du terme: un emploi où l'on respecte les normes de sécurité, mais où l'on propose des perspectives d'avenir aux employés – tous n'étant pas soumis à une CCT!

Peter Anliker/vbo

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, 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

Pré-presse: 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 20 février 2012.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 12 février à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 10 février à 10h.

Angle droit

Une petite différence...

...qui peut coûter cher!

Sur la place de travail, une erreur est bien vite arrivée et une petite inattention peut facilement causer un dommage. Même si la chose n'a pas été faite intentionnellement, quelqu'un doit alors payer pour cela.

En principe, pour ce genre de cas on peut faire appel à l'assurance responsabilité civile (RC), mais qu'en est-il si un collaborateur occasionne un dommage à son employeur? Une accusation est parfois bien vite lancée: «Il ou elle l'a fait exprès!» Mais quelle est la base juridique dans un tel cas de figure? L'article 321e, alinéa 1, du CO stipule que l'employé est responsable du dommage qu'il a causé à l'employeur intentionnellement ou par négligence. Cela signifie que le dommage doit être tout d'abord effectivement constaté. Ensuite, un acte ou une omission d'un collaborateur ou d'une collaboratrice doit être la cause de ce dommage, et cet acte ou cette omission doit faire l'objet d'un reproche envers la personne en question. Quelque chose qui aurait pu arriver à tout un chacun n'engage pas automatiquement la responsabilité en cas de dommage.

Préméditation ou négligence

Pour qu'il s'agisse de responsabilité pour dommage, il faut, selon l'article du CO, une préméditation (acte intentionnel) ou une négligence. La préméditation est une action consciente et volontaire. «Faire exprès» sans préméditation de causer un dommage ne suffit pas. Il faut également que la préméditation porte précisément sur le dommage causé à l'employeur. S'il s'agit d'une négligence, il faut faire la différence entre une négligence simple et une négligence grave. Une personne peut être

accusée de négligence au sens du Code des obligations lorsqu'elle n'accorde pas l'attention nécessaire qui semble élémentaire pour l'affaire en question. Moins l'attention nécessaire est accordée, plus la négligence est grave. Mais la différence entre les deux n'est pas grande.

Avec application et attention

Le devoir de diligence est l'obligation pour un employé de travailler avec application et attention. Donc de se comporter comme tout un chacun qui aurait agi convenablement dans une telle situation et avec de telles connaissances. Mais l'application et l'attention dépendent bien sûr aussi du bagage professionnel et intellectuel de la personne concernée. On ne peut pas attendre la même attention d'un manœuvre et d'un spécialiste diplômé, ou d'une personne employée de longue date et d'un nouvel employé.

Dans certaines professions, il y a des règles précises définissant l'attention ou le niveau requis, qui peuvent être prises en considération pour clarifier la question de la responsabilité. Dans tous les autres domaines, la situation doit être clarifiée de manière individuelle. Mais l'employeur ne peut pas exiger une réparation des dommages dans n'importe quel cas en invoquant systématiquement la préméditation. Les CCT ou les règlements d'entreprise peuvent réduire la part de responsabilité de l'employé en excluant les cas de négligence simple. En outre, il faut savoir qu'il y a des tâches qui sont irrémédiablement liées à de petits incidents. C'est-à-dire que lorsque l'on effectue ces tâches, il peut arriver assez facilement de causer des dommages. Ainsi par exemple, dans le domaine de la gastronomie, les bris de verre font partie du quotidien et chaque verre cassé ne doit pas être remplacé. Si, au final, la responsabilité pour dommage est quand même reconnue, il faut au minimum qu'une facture soit établie et que la somme du dommage ne soit pas juste déduite du salaire. Ainsi, au moins, on peut faire recours à l'assurance responsabilité civile (RC). Le team d'assistance judiciaire est à votre disposition pour toute question.

L'équipe de la protection juridique

INFO

Pour les CFF et CFF Cargo, c'est la LRFC (Loi sur la responsabilité) qui fait foi, cela signifie que la négligence prévue par le CO ne suffit pas pour que la responsabilité pour dommage soit reconnue, il faut une négligence grave (CCT CFF, chiffre 42, Responsabilité pour dommages; CCT CFF Cargo, chiffre 42, Responsabilité pour dommages).



Dans le cadre du renouvellement d'une partie de notre matériel roulant voie étroite et voie normale, la nous recherchons pour notre Division traction, ateliers et installations électriques :

Un ingénieur responsable des véhicules ferroviaires (h/f)

Lieu de travail Tramelan / (mobilité exigée)
Taux d'activité 100%
Entrée en fonction de suite ou pour date à convenir

Votre mission

Au sein d'une équipe de spécialistes, vous assurez la mise en place de nouveaux véhicules ferroviaires et répondez de la fiabilité du matériel roulant existant. Vous préparez et planifiez des projets de modification. De plus, vous cherchez à optimiser les coûts de maintenance et à améliorer la fiabilité des véhicules dans leur ensemble. Vous élaborez les prescriptions et les instructions de travail nécessaires à leur entretien.

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

Profil requis

- Diplôme d'ingénieur en mécanique ou électrotechnique souhaité (ingénieur EPF, HES, ETS ou équivalent).
- Expérience de quelques années dans la technique ferroviaire (des véhicules), idéalement dans la mise en service des véhicules ferroviaires.
- Connaissances des prescriptions ferroviaires (PCT, DE-OCF, RTE).
- Compétences en présentation de projets ou d'études.
- Capacités de communication et de négociation.
- Être doté de bonnes qualités relationnelles et avoir le sens de la diplomatie.
- Disposer d'excellentes connaissances en français ou en allemand et de bonnes connaissances de l'autre langue.
- Aptitude à travailler en équipe et de manière indépendante.
- Capacité à collaborer en faisant preuve d'esprit d'équipe, de solidarité et de respect.
- Sens confirmé de l'organisation, rigueur, méthodologie.
- Sens des responsabilités et discrétion, résistance au stress.
- Mobilité et disponibilité.
- Maîtrise parfaite des outils informatiques (Windows - Office).

Nous vous offrons

Une collaboration active au sein d'une équipe disposant d'un savoir-faire technique et de compétences-métier pointus. La chance de relever un défi ambitieux au travers duquel vous pourrez insuffler vos idées novatrices. Un environnement de travail motivant et valorisant la prise d'initiatives et de responsabilités. Une politique de formation continue et les conditions salariales attrayantes d'une grande entreprise régionale.

Renseignements

M. Richard Zuber, ingénieur responsable des installations de sécurité, se tient à votre disposition pour tous renseignements complémentaires (tél. 032 486 93 64 ou richard.zuber@les-cj.ch)

Candidature

Adressez-nous votre dossier complet avec photo directement en ligne, mention «poste resp. véhicules ferroviaires – DTA» via candidatures@les-cj.ch ou par courrier à l'att. de Mme Francesca Paupe, cheffe du service des ressources humaines **d'ici au 15 février 2013.**

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



Le train rouge qui bouge!

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Ligne Bienne–Delémont–Delle–Belfort

Ouverture programmée en 2016

La ligne Bienne–Delémont–Delle–Belfort devrait ouvrir en 2016 et permettre une connexion avec la ligne TGV Rhin–Rhône. L'association franco-suisse Interligne TGV Belfort–Bienne qui a tenu ses assises en gare de Delle espère tenir ce calendrier malgré quelques incertitudes.



La gare de Delle, espace voyageurs ouvert en novembre 2013.

Le dossier de réouverture de la ligne Bienne–Belfort est définitivement sur les rails, il est temps aujourd'hui de passer à l'action et de voir enfin les premiers travaux se concrétiser sur le terrain. L'année 2014 sera donc riche en événements: commande du matériel roulant par CFF (rames Flirt); signature de la convention internationale; enquête publique; premiers travaux prépara-

toires, camps de base des travaux à Delle et Belfort pour le stockage de traverses et rails; achèvement des études détaillées.

Pour l'horaire on planche sur plusieurs scénarios avec l'objectif d'une desserte de base de 48 A/R. Le temps de parcours Delémont et Belfort sera de 1 h 06. Offre publique qu'il

faudra encore financer et qui ne peut reposer sur l'engagement de la Région Franche-Comté.

Le projet avoisine les 110 millions d'euros et repose essentiellement sur les collectivités publiques françaises et suisses (Canton du Jura et Confédération), alors que Réseau Ferré de France participe au fi-

nancement à hauteur de 4 millions d'euros et souhaite pour tant encaisser une location annuelle d'un million d'euros! La SNCF souhaite elle aussi une location pour chaque arrêt de train de la ligne classique en gare TGV Belfort–Montbéliard! L'exploitation ne se fera pas à n'importe quel prix, tonnent en chœur les élus régionaux avec le soutien des coprésidents Yves Ackermann, président du

Conseil général du Territoire de Belfort et Philippe Receveur, ministre des transports du Canton du Jura. La volonté politique de faire circuler à nouveau des trains entre la Suisse et la France ne répond pas pour tous aux mêmes objectifs, en particulier celui de la gare de Delle qui ne doit pas rester un cul-de-sac du réseau CFF.

Jean-François Milani

INFO

Gare de Delle ouverte

La gare de Delle est à nouveau ouverte avec un espace pour les voyageurs; une épicerie et bar solidaire (dédiée au tourisme et produits régionaux) gérés par huit personnes en recherche d'emploi; un cabinet d'architecture; de notaire; des salles de réunion. Le bâtiment, seule gare n'appartenant pas à la SNCF, a

été réaménagé pour un coût d'un million d'euros. Un parking gratuit complète le site, il sera parachevé par un quai central pour recevoir quatre bus de et pour la gare TGV Belfort-Montbéliard. La gare de Delle dispose d'un automate à billets, billets qui seront aussi vendus par le personnel en recherche d'emploi de l'épicerie-bar, une fois formé.

PELLET PIOCHE: Une part de gâteau un peu plus grande pour les retraités...



HOMMAGE

Rita Gassmann n'est plus

Le 22 janvier 2014, Rita Gassmann, syndicaliste confirmée, est décédée à Zurich dans sa 79^e année. Rita Gassmann a travaillé pendant des décennies pour la FCTA (Fédération des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation), qui a fusionné au sein d'Unia (2005). Elle a aussi exercé des fonctions dirigeantes au sein de l'USS.

Rita Gassmann a grandi dans une famille de cheminots du canton de Glaris et profité d'une maison familiale toujours ouverte, qui l'a durablement marquée selon elle. Avec le décès de Rita Gassmann, nous pleurons une grande syndicaliste et une vraie amie. Rita était une combattante engagée pour l'égalité des sexes. Le sens de son engagement était la justice sociale. Nous garderons toujours d'elle un excellent souvenir. **USS**

Exonération fiscale des FVP du personnel des trains: un succès syndical

Les trajets de service reconnus

La pression a payé: les agents de train ne seront plus taxés sur leurs FVP.


C'est une longue histoire. Une histoire de sous. Et le succès n'était pas gagné d'avance.

L'AG comme « prestation salariale accessoire »

Les débuts de l'affaire: depuis 2007 l'abonnement général FVP est taxé comme une « prestation salariale accessoire », aussi longtemps qu'on ne peut pas prouver 40 trajets professionnels par année. Ce n'est que depuis cette limite que l'AG est considéré comme une « nécessité professionnelle » et est alors exonéré d'impôts. Sinon l'AG compte à hauteur de 2000 francs sur la déclaration fiscale. Certaines catégories professionnelles sont exclues de cette limite, comme les mécanos de locomotive. Chez eux, ce nombre de trajets est acquis de base.

Une question d'interprétation

Ce qui était controversé jusqu'à présent, c'était ce qui pouvait être considéré comme



Unterverband des Zugpersonals
Sous-fédération du personnel des trains
Sottofederazione del personale treno



www.zpv.ch

Welch eine schöne Bescherung:
Nur die FVP Steuerbefreiung löscht den Brand.
Frohe Festtage und bis zum Neuen Jahr!

Merci pour ce cadeau:
Seule une exonération fiscale de l'FVP peut éteindre le feu.
Joyeuses Fêtes et à l'année prochaine!

Grazie per il regalo:
solo un'esenzione fiscale del FVP può spegnere il fuoco.
Buone Feste e all'anno prossimo!

Name, Vorname: _____
Depot: _____

«Merci pour ce cadeau»: les cartes postales envoyées par les membres ZPV aux CFF.

trajets professionnels. Chaque région agissait différemment. Parfois les supérieurs hiérarchiques aux CFF se sont donné le mal pour les autorités fiscales, et non pas pour leurs agents de train. C'est pourquoi le personnel des trains a mis la pression en fin d'année dernière en organisant une action « carte postale ».

L'interprétation officielle

On a réussi ainsi à avancer dans cette affaire: «Un retour sur le lieu de travail ou le transfert à un nouveau lieu de service compte comme trajet professionnel même lorsque l'agent fournit un travail pour les CFF durant ce trajet. Cela signifie que les agents de train sont aussi soumis aux régle-

mentations des prestations «K-fak», ce qui peut mener à une exonération de l'AG FVP.» C'est ce qui a été communiqué récemment par le service du personnel des CFF à la direction du SEV.

Agents de train exonérés

Cela signifie concrètement que tous les agents de train sont

exonérés. Les personnes concernées recevront un courrier qui leur expliquera les faits. Il sera également expliqué comment remplir la feuille d'impôts en conséquence. Il n'y aura pas de nouveaux certificats de salaire, puisque les montants indiqués peuvent être déduits de la feuille d'impôts. Les personnes ayant envoyé une carte postale à Markus Jordi dans le cadre de l'action ZPV recevront également un courrier séparé. Les collaborateurs ayant eu recours à la protection juridique pour faire appel recevront aussi une lettre explicative puisqu'un tel recours est désormais caduc.

De l'argent en retour

Ce n'est pas tout! Les montants AVS, AC et AAN ayant été déduits des 2000 francs de prestations salariales accessoires, ces montants seront remboursés aux collaborateurs concernés pour l'année 2013 et le mois de janvier 2014. On déclarera donc un peu moins de revenu et les cotisations sociales seront également quelque peu réduites.

pan/Hes

Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



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° 1:

Il s'agissait du gouvernail d'un navire en cale sèche.

Le sort a désigné **Fritz Zwahlen** domicilié à Münsingen, membre de la section VPT BLS, retraité, qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation:

Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la nous à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: mystere@sev-online.ch

Sur Internet

Rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 12 février 2014